



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 147 • NUMÉRO 209 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le jeudi 7 mai 2015

—
Présidence de l'honorable Andrew Scheer

TABLE DES MATIÈRES

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Le jeudi 7 mai 2015

La séance est ouverte à 10 heures.

Prière

AFFAIRES COURANTES

•(1000)

[Traduction]

LE COMMISSAIRE AUX LANGUES OFFICIELLES

Le Président: J'ai l'honneur de déposer, conformément à l'article 66 de la Loi sur les langues officielles, le rapport annuel du commissaire aux langues officielles pour la période allant du 1^{er} avril 2014 au 31 mars 2015.

* * *

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À DES PÉTITIONS

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

* * *

LES DÉLÉGATIONS INTERPARLEMENTAIRES

M. Mike Wallace (Burlington, PCC): Monsieur le Président, conformément au paragraphe 34(1) du Règlement, j'ai l'honneur de présenter à la Chambre, dans les deux langues officielles, le rapport de la délégation canadienne de l'Association législative Canada-Chine et du Groupe interparlementaire Canada-Japon concernant leur participation à la 23^e réunion annuelle du Forum parlementaire de l'Asie-Pacifique, le FPAP, qui s'est tenue à Quito, en Équateur, du 11 au 15 janvier 2015.

La prochaine réunion annuelle du FPAP se tiendra à Vancouver en janvier.

* * *

LOI SUR LA SEMAINE DE L'AFFRANCHISSEMENT DE LA DÉPENDANCE À LA DROGUE ET À L'ALCOOL

M. David Wilks (Kootenay—Columbia, PCC) demande à présenter le projet de loi C-674, Loi instituant la Semaine de l'affranchissement de la dépendance à la drogue et à l'alcool.

— Monsieur le Président, c'est avec humilité et fierté que je prends la parole aujourd'hui pour présenter la Loi instituant la Semaine de l'affranchissement de la dépendance à la drogue et à l'alcool. Ce projet de loi vise à désigner la semaine commençant le

quatrième samedi de septembre comme la Semaine de l'affranchissement de la dépendance à la drogue et à l'alcool.

Je me suis affranchi de ma dépendance il y a longtemps, et je crois que nous devons éliminer les préjugés liés à l'affranchissement d'une dépendance. Nous devons célébrer ceux qui ont su remonter la pente et qui mènent aujourd'hui une vie saine et prospère. Ce projet de loi serait une étape très importante en ce sens.

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

* * *

•(1005)

PÉTITIONS

LA CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES

M. Blaine Calkins (Wetaskiwin, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur d'intervenir à la Chambre aujourd'hui pour présenter plusieurs pétitions signées par des centaines d'Albertains qui demandent au gouvernement de mettre en place de nouvelles peines minimales obligatoires pour les personnes reconnues coupables de conduite avec facultés affaiblies. Les pétitionnaires demandent également que, dans le Code criminel du Canada, l'infraction de conduite avec capacités affaiblies causant la mort devienne un homicide commis au volant d'un véhicule automobile.

[Français]

LA FISCALITÉ

M. Mathieu Ravignat (Pontiac, NPD): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de déposer une pétition.

Des centaines de Canadiens demandent de réduire les taxes sur les produits d'hygiène féminine, car il est très difficile pour les femmes plus pauvres de s'en procurer. Ce serait une bonne chose.

[Traduction]

LA CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES

M. Garry Breitkreuz (Yorkton—Melville, PCC): Monsieur le Président, je présente aujourd'hui une triste pétition qui informe la Chambre que Karmen Meyers et Lee Meyers, qui étaient frère et soeur, ont tragiquement perdu la vie à 10 ans d'intervalle parce que deux personnes ivres ont choisi de conduire malgré leurs facultés affaiblies. La famille Meyers a été dévastée.

Affaires courantes

Families for Justice est un groupe de Canadiens qui ont perdu un être cher à cause de l'alcool au volant. Ils estiment que les lois canadiennes en matière de conduite avec facultés affaiblies sont beaucoup trop clémentes. Ils veulent que l'on appelle les choses par leur nom: cet acte criminel est un homicide commis au volant d'un véhicule automobile. Au Canada, il s'agit de la principale cause de décès attribuable à une infraction criminelle. Chaque année, plus de 1 200 Canadiens sont tués par des conducteurs en état d'ébriété. Families for Justice réclame des peines obligatoires pour l'homicide commis au volant d'un véhicule automobile et demande au Parlement d'appuyer le projet loi C-652, la loi de Cassandra.

LA FISCALITÉ

Mme Irene Mathysen (London—Fanshawe, NPD): Monsieur le Président, je présente une pétition qui demande au gouvernement du Canada de cesser de taxer les produits d'hygiène féminine. Le paiement de cette taxe contribue à alourdir le fardeau financier des ménages canadiens, plus particulièrement celui des femmes qui ont du mal à joindre les deux bouts. Il s'agit de produits essentiels. C'est pourquoi les soussignés et nous souhaitons que le gouvernement du Canada cesse de prélever la TPS sur ces produits importants.

M. Murray Rankin (Victoria, NPD): Monsieur le Président, je souhaite aussi présenter des pétitions signées par des gens de tout le pays qui demandent que les produits d'hygiène féminine soient exemptés de la TPS.

LE SIDA

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, je prends la parole pour présenter deux pétitions.

La première est signée surtout par des résidents de ma propre circonscription, mais aussi par des gens de la région de Vancouver. Les pétitionnaires estiment que les traitements contre le VIH-sida devraient être offerts à tous ceux qui en ont besoin. On aurait pu penser que cette question était réglée, mais les pétitionnaires parlent d'un « traitement comme moyen de prévention » qui consiste en une stratégie thérapeutique à base d'antirétroviraux hautement actifs. Ils exhortent la Chambre à reconnaître qu'il s'agit là d'un aspect important de la lutte contre le sida et à mettre en place une stratégie nationale axée sur le traitement comme moyen de prévention.

L'ENVIRONNEMENT

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, la deuxième pétition se rapporte à la question des zones de protection marine: comment créons-nous ces zones et comment nous en occupons-nous par la suite? Les pétitionnaires demandent à la ministre fédérale des Pêches et des Océans de travailler avec tous les services gouvernementaux pertinents pour simplifier les communications et les responsabilités.

[Français]

LA FISCALITÉ

M. Philip Toone (Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, NPD): Monsieur le Président, aujourd'hui, j'ai l'honneur également de déposer une pétition contre la taxe de vente sur les produits d'hygiène féminine. Il est certain que des centaines de personnes partout au Canada le revendique. Nous espérons que le gouvernement est à l'écoute.

[Traduction]

Mme Libby Davies (Vancouver-Est, NPD): Monsieur le Président, je suis très heureuse de me joindre aujourd'hui à un grand nombre de mes collègues néo-démocrates pour présenter des pétitions signées par des personnes de tous les coins du pays qui ont

participé à une campagne visant à sensibiliser la Chambre à la nécessité d'abolir la taxe sur les produits d'hygiène féminine. Comme d'autres l'ont souligné, il s'agit de produits essentiels qui constituent pour les Canadiennes un fardeau financier énorme.

Les néo-démocrates sont très heureux de présenter aujourd'hui ces pétitions provenant de partout au pays. Celle que j'ai vient de Toronto. Nous jugeons cette campagne fort importante et nous espérons qu'elle attirera l'attention, que la demande sera acceptée et que les produits d'hygiène féminine seront exemptés de la TPS.

Le Président: Il ne reste que 10 minutes pour présenter des pétitions, et je vois que de nombreuses personnes veulent le faire. Je demande donc aux députés de penser à leurs collègues et d'être très brefs.

La députée de Newton—Delta-Nord a la parole.

Mme Jinny Jogindera Sims (Newton—Delta-Nord, NPD): Monsieur le Président, je me joins à mes collègues et je présente moi aussi une pétition réclamant que l'on réduise à zéro la TPS sur les produits d'hygiène menstruelle. C'est une taxe sexiste qui représente un lourd fardeau pour les femmes.

• (1010)

[Français]

Mme Sadia Groguhé (Saint-Lambert, NPD): Monsieur le Président, je souhaite ajouter ma voix à celle de mes collègues et déposer une pétition pour mettre fin à la taxe de vente sur les produits d'hygiène féminine.

[Traduction]

M. Paul Dewar (Ottawa-Centre, NPD): Monsieur le Président, j'ai moi aussi une pétition signée par des hommes et des femmes de toutes les régions du Canada, qui demandent que le gouvernement élimine la TPS sur les produits d'hygiène menstruelle.

[Français]

M. Pierre Nantel (Longueuil—Pierre-Boucher, NPD): Monsieur le Président, j'aimerais moi aussi présenter une pétition de gens qui considèrent que les produits d'hygiène féminine sont des produits essentiels et qu'ils devraient donc être exemptés de taxes.

[Traduction]

M. Andrew Cash (Davenport, NPD): Monsieur le Président, je présente moi aussi une pétition réclamant l'abolition de la TPS sur les produits d'hygiène menstruelle.

[Français]

Mme Mylène Freeman (Argenteuil—Papineau—Mirabel, NPD): Monsieur le Président, je me joins à mes collègues ainsi qu'aux femmes et aux hommes qui se sont mobilisés dans tout le pays et qui demandent d'enlever la taxe fédérale sur les produits d'hygiène féminine. C'est quelque chose de vraiment injuste pour les femmes. C'est une taxe qui s'adresse spécifiquement aux femmes et nous demandons à ce qu'elle soit enlevée.

M. Réjean Genest (Shefford, NPD): Monsieur le Président, je me joins à mes collègues pour demander au gouvernement de cesser la taxation des produits d'hygiène féminine. Cette taxe est un lourd fardeau pour certains ménages.

Mme Paulina Ayala (Honoré-Mercier, NPD): Monsieur le Président, je demande aussi d'éliminer la TPS sur les produits d'hygiène féminine parce que nous n'avons pas choisi d'avoir un cycle tous les mois. C'est donc une taxe injuste. C'est un produit de première nécessité.

Affaires courantes

LA FISCALITÉ

M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD): Monsieur le Président, je me lève avec mes collègues pour déposer une pétition signée par plusieurs Canadiens et Canadiennes demandant au gouvernement d'abolir la TPS sur les produits d'hygiène féminine.

[Traduction]

Mme Ruth Ellen Brosseau (Berthier—Maskinongé, NPD): Monsieur le Président, je présente également une pétition demandant au gouvernement du Canada de cesser de taxer les produits d'hygiène menstruelle, car les femmes sont aux prises avec un fardeau financier disproportionné à cause de cette taxe.

Je tiens à féliciter tous ceux qui participent à cette mobilisation et j'espère que le gouvernement sera à leur écoute.

M. Jack Harris (St. John's-Est, NPD): Monsieur le Président, je présente aussi une pétition signée par des Canadiens, qui demandent au gouvernement du Canada de cesser de taxer les produits d'hygiène menstruelle. À cause de cette taxe, les femmes sont aux prises avec un fardeau financier disproportionné, et les pétitionnaires estiment qu'elles ne devraient pas être tenues de payer la TPS sur les produits d'hygiène menstruelle.

[Français]

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): Monsieur le Président, je joins ma voix à celle de mes collègues, ce matin, pour le dépôt d'une pétition signée par de nombreuses personnes au Canada et demandant qu'on cesse la taxation sur les produits d'hygiène féminine. En effet, les signataires considèrent que c'est un fardeau supplémentaire pour les femmes.

M. Guy Caron (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, NPD): Monsieur le Président, je joins ma voix également pour présenter cette pétition signée par des centaines de Canadiens et Canadiennes pour effectivement éliminer la TPS sur les produits d'hygiène féminine, taxe qui constitue un fardeau disproportionné sur le dos des femmes.

Mme Anne-Marie Day (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, NPD): Monsieur le Président, je remercie principalement les gens d'Edmonton qui ont signé ma pétition visant à enlever la TPS sur les produits d'hygiène féminine. C'est une discrimination basée sur le genre.

[Traduction]

M. Matthew Kellway (Beaches—East York, NPD): Monsieur le Président, je vais présenter deux pétitions.

Dans la première, les pétitionnaires demandent au gouvernement du Canada d'éliminer la TPS sur les produits d'hygiène menstruelle.

LA GARDE D'ENFANTS

M. Matthew Kellway (Beaches—East York, NPD): Monsieur le Président, dans la deuxième, les pétitionnaires demandent au gouvernement du Canada de mettre en oeuvre le régime de services de garde abordables à 15 \$ par jour proposé par le NPD.

[Français]

LA SANTÉ

M. Alex Atamanenko (Colombie-Britannique-Southern Interior, NPD): Monsieur le Président, sur un autre sujet, j'ai ici une pétition de plus de 300 signatures du Québec, ainsi que d'autres de partout au pays, qui dit que 3 % de la population ressentira immédiatement des effets indésirables provenant de l'exposition à la radiation sans fil. Les signataires demandent donc au gouvernement du Canada de mettre immédiatement en place un processus officiel pour que les Canadiens puissent enfin signaler les effets indésirables provenant de l'exposition à la radiation sans fil.

M. Dany Morin (Chicoutimi—Le Fjord, NPD): Monsieur le Président, moi aussi, je joins ma voix à celle de mes collègues pour présenter une pétition comportant des dizaines de noms. Ces Canadiens demandent que les produits d'hygiène féminine soient exemptés de la TPS. Cette taxe est discriminatoire et crée un stress financier à plusieurs familles.

Mme Élane Michaud (Portneuf—Jacques-Cartier, NPD): Monsieur le Président, je joins ma voix à celle de mes collègues pour déposer une pétition provenant de citoyens et citoyennes qui demandent qu'on élimine la taxe fédérale sur les produits d'hygiène féminine.

L'AGRICULTURE

Mme Élane Michaud (Portneuf—Jacques-Cartier, NPD): Monsieur le Président, je dépose une autre pétition provenant de plus de 360 citoyens de ma circonscription, Portneuf—Jacques-Cartier, qui demandent le respect du droit des petits agriculteurs familiaux de conserver, d'échanger et d'utiliser les semences.

LA FISCALITÉ

M. José Nunez-Melo (Laval, NPD): Monsieur le Président, je me joins aussi à mes collègues pour présenter une pétition relative à l'élimination de la TPS sur les produits d'hygiène féminine

• (1015)

Mme Francine Raynault (Joliette, NPD): Monsieur le Président, je me joins à mes collègues pour demander au gouvernement d'éliminer la TPS sur les produits d'hygiène féminine. J'ai eu trois filles, et l'une d'elles a quatre filles. On peut imaginer ce que cela coûte tous les mois en TPS.

M. Jonathan Tremblay (Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord, NPD): Monsieur le Président, au même titre que mes collègues, je dépose une pétition demandant l'élimination de la TPS sur les produits d'hygiène féminine.

[Traduction]

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, je suis heureux de présenter une pétition signée par des centaines de personnes du Sud de l'Ontario, qui joignent leur voix à la campagne à laquelle participent des millions de femmes canadiennes et les membres de leur famille.

Le message que les pétitionnaires envoient au gouvernement du Canada est très simple: il faut éliminer la TPS sur les produits d'hygiène menstruelle. C'est leur message. Le gouvernement doit les écouter.

* * *

QUESTIONS AU FEUILLETON

M. Tom Lukiwski (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC): Monsieur le Président, on répondra aujourd'hui aux questions n^{os} 1121 et 1125.

Affaires courantes

[Texte]

Question n° 1121 — **M. Matthew Kellway:**

En ce qui concerne l'achat éthique de vêtements par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC): a) quels sont les détails de l'information recueillie par TPSGC auprès des fournisseurs et des associations de l'industrie au sujet de leurs pratiques courantes touchant les fabricants et les sources d'approvisionnement éthiques au moyen de la Demande de renseignements sur l'achat éthique de vêtements (E60PR-140001/A), publiée le 30 octobre 2014, ventilés par (i) nom d'entreprise, (ii) réponse de chaque entreprise à chacune des questions; b) quelle information le groupe de travail fédéral mis sur pied par TPSGC et chargé d'entreprendre une étude sur l'achat éthique de vêtements dans d'autres territoires et sur les pratiques des fournisseurs de vêtements au Canada ayant des installations de production à l'étranger a-t-il recueillie depuis sa création; c) qui sont les membres du groupe de travail, incluant (i) leurs qualifications, (ii) le processus décisionnel ayant entouré la nomination de chacun; d) quelles entreprises ou intervenants le groupe de travail a-t-il consultés; e) quels renseignements concernant les politiques actuelles en matière de sélection des fournisseurs le groupe de travail a-t-il communiqués au public; f) selon le groupe de travail, qu'est-ce qui constitue un fournisseur éthique et l'application de quels critères ou normes permet de déterminer si un fournisseur est éthique; g) quelles options le groupe de travail a-t-il présentées pour ce qui est de l'achat de vêtements auprès de fournisseurs éthiques et de l'amélioration des pratiques de TPSGC en matière d'achat éthique de vêtements; h) quelles entreprises le Ministère prévoit-il consulter au sujet des options mentionnées en g); i) comment TPSGC prévoit-il mesurer l'efficacité de ses pratiques d'achat éthique de vêtements à l'avenir; j) quel est le coût estimatif de l'établissement du groupe de travail?

L'hon. Diane Finley (ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux, PCC): Monsieur le Président, en réponse à la partie a) de la question, lors du traitement des documents parlementaires, le gouvernement applique les principes de la Loi sur l'accès à l'information. De ce fait, cette information ne peut être divulguée sur la base qu'elle constitue des renseignements d'un tiers.

Pour ce qui est de la partie b) de la question, le mandat du groupe de travail, qui est un groupe de travail ad hoc, est de mener des consultations auprès des fournisseurs et des associations de l'industrie au sujet de leurs pratiques et d'analyser les méthodes d'approvisionnement éthiques d'autres organismes gouvernementaux ainsi que les normes internationales en vigueur. Le groupe de travail a recueilli des informations dans les domaines suivants: des données sur les contrats d'achat de vêtements de TPSGC; les conventions, les normes, les lignes directrices et les principes internationaux concernant la responsabilité sociale des entreprises et l'achat éthique; les initiatives connexes du gouvernement du Canada; les pratiques d'autres administrations, canadiennes et étrangères; les pratiques et l'expérience des fournisseurs touchant la responsabilité sociale des entreprises et l'achat éthique. Il est important de noter qu'à l'heure actuelle, près de 90% des vêtements achetés par TPSGC le sont pour la Gendarmerie Royale du Canada et le ministère de la Défense nationale et que 98% de ces vêtements sont fabriqués au Canada.

En ce qui concerne la partie c) de la question, le groupe de travail est composé de fonctionnaires de TPSGC responsables des achats et de la politique des achats, en plus d'un consultant embauché pour coordonner et aider à mener de la recherche. Le groupe est mené par un directeur principal de la Direction des produits commerciaux et de consommation et d'un directeur principal de la Direction des politiques du Programme des approvisionnements. Les membres du groupe possèdent de l'expérience et de l'expertise dans le domaine de l'approvisionnement en ce qui a trait aux vêtements et au développement des politiques.

En ce qui a trait à la partie d) de la question, le groupe de travail a recueilli de l'information de diverses entreprises de vêtements, de représentants de l'industrie, d'organisations non gouvernementales et d'autres paliers de gouvernement.

Pour ce qui est de la partie e) de la question, depuis le 1er avril 2014, une clause sur le pays d'origine des travaux est incluse dans toutes les demandes de soumissions ayant trait à des vêtements, et en août 2014, TPSGC a commencé à afficher le pays d'origine du fabricant sur son site Web Achats et ventes. Le 29 novembre 2013, TPSGC a publié la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de biens et services pour les vêtements et les textiles sur le site achatsetventes.gc.ca, à l'adresse suivante: <https://achatsetventes.gc.ca/donnees-sur-l-approvisionnement/appels-d-offres/PW-13-00541965>. Toutes les politiques d'approvisionnement de TPSGC peuvent être consultées sur le site Internet du ministère, à l'adresse suivante: <http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/app-acq/dpa-ppd-fra.html>.

En ce qui concerne les parties f) à i) de la question, les conclusions du groupe de travail sont actuellement examinées. TPSGC consultera les intervenants de l'industrie sur les révisions des pratiques d'approvisionnements proposées.

Enfin, en ce qui a trait à la partie j) de la question, le groupe de travail est financé à même les niveaux de référence existants et a grandement recours aux ressources qui travaillent simultanément à d'autres dossiers connexes. Par conséquent, il est impossible d'estimer les coûts précis qui sont associés uniquement aux activités du groupe.

Question n° 1125 — **M. Sean Casey:**

En ce qui concerne l'application de la Loi sur l'accès à l'information et le portail Gouvernement ouvert: a) quelles normes en matière de protection des renseignements personnels, de la confidentialité et de la sécurité doivent être respectées avant que des données gouvernementales puissent être publiées dans un format ouvert; b) quelles vérifications de la qualité essentielles doivent être faites avant que les données gouvernementales puissent être publiées dans un format ouvert; c) quels critères relatifs à la publication et normes générales relatives aux données ouvertes doivent être respectés avant que les données gouvernementales puissent être publiées en format ouvert; d) quels sont les dates, titres et numéros de dossier des directives, notes de service, règlements, instructions ou autres documents dans lesquels sont énoncées ou promulguées les conditions mentionnées en a) à c); e) quels sont les titres ou descriptions des jeux de données dont la publication a été refusée aux termes de la Loi sur l'accès à l'information ou dont la divulgation proactive sur le portail Gouvernement ouvert a été rejetée depuis le 1^{er} janvier 2011 parce qu'ils ne répondaient pas à l'une ou l'autre des conditions décrites en a) à c), en précisant dans chaque cas le motif du refus ou du rejet, selon le cas; f) quelles conditions décrites en a) à c) ont été utilisées depuis le 1^{er} janvier 2011 pour justifier le refus, aux termes de la Loi sur l'accès à l'information, de publier des jeux de données ou d'autres renseignements sur support électronique, en précisant dans chaque cas (i) l'entité à laquelle la demande avait été adressée, (ii) le motif du refus, (iii) le numéro de dossier de la demande, (iv) le sujet de la demande?

L'hon. Tony Clement (président du Conseil du Trésor, PCC): Monsieur le Président, les ensembles de données publiés dans un format ouvert doivent respecter la Loi sur la protection des renseignements personnels, la Politique sur la protection de la vie privée, la Directive sur les pratiques relatives à la protection de la vie privée, la Norme de sécurité relative à l'organisation et l'administration et la Directive sur le gouvernement ouvert du Conseil du Trésor.

Les liens aux documents susmentionnés sont les suivants: pour consulter la Loi sur la protection des renseignements personnels, il faut se rendre au <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/p-21/>; pour consulter la Politique sur la protection de la vie privée, il faut se rendre au <http://www.tbs-sct.gc.ca/pol/doc-fra.aspx?id=12510>; pour consulter la Directive sur les pratiques relatives à la protection de la vie privée, il faut se rendre au <http://www.tbs-sct.gc.ca/pol/doc-fra.aspx?id=18309>; pour consulter la Norme de sécurité relative à l'organisation et l'administration, il faut se rendre au <http://www.tbs-sct.gc.ca/pol/doc-fra.aspx?id=12333>; enfin, pour consulter la Directive sur le gouvernement ouvert, il faut se rendre au <http://www.tbs-sct.gc.ca/pol/doc-fra.aspx?id=28108>.

Lorsque les ministères fédéraux publient des ensembles de données de façon proactive, un examen de leur conformité avec la Loi sur l'accès à l'information n'est pas nécessaire, à moins qu'une demande d'accès à l'information officielle soit présentée. Toutefois, avant la publication, les ensembles de données doivent être vérifiés par rapport à un ensemble bien défini d'exigences d'ordre légal et d'exigences sur le plan de la sécurité et des politiques pour veiller à ce qu'ils ne contiennent pas d'information de nature délicate, comme des renseignements personnels identifiables.

* * *

[Traduction]

QUESTIONS TRANSFORMÉES EN ORDRES DE DÉPÔT DE DOCUMENTS

M. Tom Lukiwski (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC): Monsieur le Président, si la question n° 1120 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° 1120 — **M. Matthew Kellway:**

En ce qui concerne le Nouveau Fonds Chantiers Canada (NFCC), entre 2013-2014 et l'exercice courant: *a*) ventilé par date de la demande, projet individuel, province et municipalité, quel est le nombre total de demandes présentées dans le cadre de chacun des volets suivants du NFCC, (i) le volet Infrastructures nationales, (ii) le volet Infrastructures provinciales-territoriales — projets d'importance nationale et régionale (VIPT-PNR), (iii) le volet Infrastructures provinciales-territoriales — Fonds des petites collectivités (VIPT-FPC); *b*) ventilé par date de la demande, du projet individuel, de la province et de la municipalité, quel est le montant total demandé dans le cadre de chacun des volets mentionnés en *a*); *c*) ventilés par date de la demande, du projet individuel, de la province et de la municipalité, quels sont tous les projets approuvés et le montant total du financement accordé dans le cadre de chacun des volets mentionnés en *a*); *d*) ventilé par date de la demande, du projet individuel, de la province et de la municipalité, quel est le nombre total de demandes présentées au titre (i) des infrastructures de transport en commun, (ii) des autoroutes, ponts et grandes infrastructures routières, (iii) des infrastructures ferroviaires interurbaines et régionales, (iv) des infrastructures d'atténuation des catastrophes, (v) des ports, du transport maritime et des infrastructures maritimes, (vi) des aéroports, des hélistations et des infrastructures d'aviation, (vii) des infrastructures liées aux technologies de l'information, (viii) des infrastructures d'égouts et de gestion des eaux usées; *e*) quelles provinces ont présenté des demandes à Infrastructure Canada dans le cadre des volets (i) VIPT-PNR, (ii) VIPT-FPC; *f*) quelles provinces n'ont pas encore entamé le processus des demandes municipales dans le cadre du volet VIPT-PNR; *g*) les retards dans le traitement des demandes dans le cadre du volet VIPT-PNR feront-ils manquer la saison de construction de 2015 à certaines municipalités et, le cas échéant, quelles municipalités seront touchées?

(Le document est déposé)

[Traduction]

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

Le Président: D'accord?

Des voix: D'accord.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LES VOIES ET MOYENS

MOTION N° 22

L'hon. Peter Van Loan (au nom du ministre des Finances) propose que la motion de voies et moyens portant exécution de

Initiatives ministérielles

certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 21 avril 2015 et mettant en oeuvre d'autres mesures 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 oui l'emportent.

Et cinq députés ou plus s'étant levés:

Le Président: Convoquez les députés.

● (1055)

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

(Vote n° 399)

POUR

Députés

Ablonczy	Adler
Aglukkaq	Albas
Albrecht	Alexander
Allen (Tobique—Mactaquac)	Allison
Ambler	Ambrose
Anders	Anderson
Aspin	Barlow
Bateman	Benoit
Bergen	Bezan
Blaney	Block
Boughen	Braid
Breitkreuz	Brown (Leeds—Grenville)
Brown (Newmarket—Aurora)	Butt
Calandra	Calkins
Carmichael	Carrie
Chisu	Chong
Clarke	Clement
Crockatt	Daniel
Davidson	Dechert
Devolin	Dreeshen
Duncan (Vancouver Island North)	Eglinski
Falk	Fantino
Fast	Findlay (Delta—Richmond East)
Finley (Haldimand—Norfolk)	Fletcher
Fortin	Galipeau
Gallant	Gill
Glover	Goldring
Goodyear	Gosal
Gourde	Grewal
Harris (Cariboo—Prince George)	Hawn
Hayes	Hiebert
Hillyer	Holder
James	Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)
Keddy (South Shore—St. Margaret's)	Kenney (Calgary Southeast)
Kent	Kerr
Komarnicki	Kramp (Prince Edward—Hastings)
Lake	Lauzon
Leaf	Leitch
Lemieux	Leung
Lizon	Lobb
Lukiwski	Lunney
MacKay (Central Nova)	MacKenzie
Maguire	Mayes
McColeman	McLeod
Menegakis	Miller

Initiatives ministérielles

Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)	
Moore (Fundy Royal)	
Nicholson	Norlock
Obhrai	O'Connor
O'Neill Gordon	Opitz
O'Toole	Pacetti
Paradis	Payne
Perkins	Poillievre
Preston	Raïtt
Rajotte	Reid
Rempel	Richards
Rickford	Saxton
Schellenberger	Seeback
Shipley	Smith
Sopuck	Sorenson
Stanton	Strahl
Sweet	Tilson
Toet	Trost
Trottier	Truppe
Uppal	Valcourt
Van Kesteren	Van Loan
Vellacott	Wallace
Warawa	Warkentin
Watson	Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country)
Weston (Saint John)	Wilks
Williamson	Wong
Woodworth	Yelich
Young (Oakville)	Young (Vancouver South)
Yurdiga	Zimmer — 146

CONTRE

Députés

Adams	Allen (Welland)
Angus	Ashton
Atamanenko	Aubin
Ayala	Bélangier
Bennett	Bevington
Blanchette	Blanchette-Lamothe
Boivin	Borg
Boutin-Sweet	Brahmi
Brison	Brosseau
Caron	Casey
Cash	Charlton
Chicoine	Chisholm
Choquette	Christopherson
Cleary	Comartin
Côté	Cotler
Crowder	Cullen
Cuzner	Davies (Vancouver Kingsway)
Davies (Vancouver East)	Day
Dewar	Dion
Dionne Labelle	Donnelly
Doré Lefebvre	Dubé
Dubourg	Duncan (Etobicoke North)
Duncan (Edmonton—Strathcona)	Easter
Eyking	Foote
Freeman	Fry
Garneau	Garrison
Genest	Genest-Jourdain
Giguère	Godin
Goodale	Grogulé
Harris (Scarborough Southwest)	Harris (St. John's East)
Hsu	Julian
Kellway	Lamoureux
Lapointe	Latendresse
Laverdière	LeBlanc (Beauséjour)
LeBlanc (LaSalle—Émard)	Leslie
Liu	MacAulay
Mai	Marston
Masse	Mathysen
May	McCallum
McGuinty	McKay (Scarborough—Guildwood)
Michaud	Morin (Chicoutimi—Le Fjord)
Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine)	Mulcair
Murray	Nantel
Nash	Nunez-Melo
Papillon	Pilon
Quach	Rafferty
Rankin	Ravignat
Raynault	Regan
Rousseau	Saganash
Sandhu	Scarpaleggia
Scott	Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Wind- sor)
Sims (Newton—North Delta)	Sitsbaiesan
Stewart	Stoffer

Sullivan
Tremblay
Vaughan — 111

Toone
Valeriote

PAIRÉS

Aucun

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

L'hon. Kevin Sorenson (au nom du ministre des Finances) propose que le projet de loi C-59, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 21 avril 2015 et mettant en oeuvre d'autres mesures, soit lu pour la première fois et imprimé.

(La motion est réputée adoptée, le projet de loi est lu pour la première fois et imprimé.)

* * *

LOI DE MISE EN OEUVRE DE L'ACCORD SUR LES MESURES DE L'ÉTAT DU PORT

La Chambre passe à l'étude du projet de loi S-3, Loi modifiant la Loi sur la protection des pêches côtières, dont le comité a fait rapport avec des propositions d'amendement.

Le Président: Comme il n'y a aucune motion à l'étape du rapport, la Chambre passe maintenant sans débat à la mise aux voix de la motion d'adoption du projet de loi à l'étape du rapport.

L'hon. Rob Moore (au nom de la ministre des Pêches et des Océans) propose que le projet de loi soit adopté.

Le Président: Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: Oui.

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

(La motion est adoptée.)

Le Président: Quand le projet de loi sera-t-il lu pour la troisième fois? Avec la permission de la Chambre, maintenant?

Des voix: D'accord.

L'hon. Rob Moore (au nom de la ministre des Pêches et des Océans) propose que le projet de loi soit lu pour la troisième fois et adopté.

M. Randy Kamp (secrétaire parlementaire de la ministre des Pêches et des Océans, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux de pouvoir prendre la parole pour appuyer le projet de loi S-3, Loi modifiant la Loi sur la protection des pêches côtières.

Le projet de loi S-3 complète notre engagement inébranlable à l'égard de la pêche durable en offrant des perspectives économiques à nos pêcheurs. La pêche a toujours été une pierre angulaire de notre économie, tout au long de la riche histoire de notre pays. En fait, certaines collectivités canadiennes vivent de la pêche commerciale depuis près de 500 ans. Grâce à notre engagement à l'égard de la pêche durable et responsable, tant au Canada qu'à l'étranger, cette tradition se poursuivra pendant encore de nombreux siècles.

L'industrie de la pêche est un moteur économique essentiel dans les collectivités côtières et intérieures du Canada; elle fournit des emplois et d'autres débouchés à plusieurs générations de Canadiens. Plus de 80 000 Canadiens gagnent leur vie grâce à la pêche, que ce soit sur la mer, dans les eaux intérieures, dans les usines de transformation ou dans l'aquaculture.

Initiatives ministérielles

La santé de cette industrie dépend de la gestion efficace et responsable de nos pêches. En veillant à la durabilité de la pêche, le gouvernement investit dans la prospérité économique de la génération actuelle et des générations futures.

Pour soutenir la pêche, le gouvernement mène des recherches, ce qui lui permet de prendre des décisions et d'organiser des activités éclairées dans le domaine de la pêche. Par exemple, les sciences halieutiques et l'approche de précaution contribuent à fixer les limites de prise pour l'industrie canadienne de la pêche.

Nous veillons également à ce que les Canadiens s'expriment. Nous collaborons d'aussi près que possible avec l'industrie et d'autres intervenants afin que nos stratégies soient aussi pratiques qu'efficaces, de manière à viabiliser les pêches et à maximiser les débouchés pour les pêcheurs.

Dans le cadre du Plan d'action économique de 2015, nous avons annoncé l'injection de fonds pour appuyer les pêches, favoriser le commerce, protéger l'environnement au Canada et stimuler l'emploi dans les petites localités. À titre d'exemple d'investissement à l'appui de la recherche sur les pêches, le gouvernement a promis 2 millions de dollars à la Fondation du saumon du Pacifique aux fins d'un projet axé sur la survie des espèces marines de la mer des Salish. En tant que Britanno-Colombien, j'ai été ravi de cette nouvelle. De plus, le gouvernement a porté l'exonération cumulative des gains en capital à 1 million de dollars pour les propriétaires d'entreprise de pêche, ce qui laissera davantage d'argent dans leurs poches tout en stimulant l'emploi dans les villages ruraux et côtiers de partout au Canada.

Au-delà de la collaboration avec l'industrie et des travaux de recherche qui sont en cours en vue de pérenniser les pêches, nous pouvons compter sur un robuste régime d'application de la loi pour protéger les pêches canadiennes de quiconque refuse, hélas, de se conformer aux règles. Cela dit, les poissons ne se cantonnent évidemment pas à la bande de 200 milles marins qui correspond à la zone économique exclusive. Par conséquent, le Canada doit continuer à se concerter avec la communauté internationale de manière à garantir une gestion durable des pêches à l'échelle mondiale.

Nous collaborons avec nos partenaires internationaux par l'entremise des organisations régionales de gestion des pêches pour nous assurer d'une approche uniforme et efficace en matière de gestion des stocks de poissons chevauchants et grands migrateurs qui traversent les eaux canadiennes et sur lesquels comptent nos pêcheurs. Cependant, la pêche illicite, non déclarée et non réglementée demeure un problème mondial qui a des conséquences sur la prospérité de nos collectivités de pêcheurs.

Voilà qui m'amène aux modifications dont nous sommes saisis dans le projet de loi S-3 et à l'importance de modifier la Loi sur la protection des pêches côtières. Les modifications visent deux objectifs: renforcer le régime déjà solide en ce qui a trait aux ports canadiens en vue de refermer encore plus le filet sur ceux qui pratiquent la pêche illicite; et, ce faisant, permettre au Canada de ratifier et de mettre en oeuvre l'Accord international sur les mesures de l'État du port.

Le poisson est un produit de base important et génère des possibilités économiques et du commerce partout dans le monde. Selon l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, 37 % des 158 millions de tonnes de poissons et d'autres animaux aquatiques qui sont pêchés dans leur milieu naturel ou cultivés dans des exploitations aquacoles font l'objet d'échanges commerciaux internationaux. C'est un pourcentage important de la production totale de poissons qui est vendue sur les marchés

internationaux, en particulier lorsque nous considérons que ce pourcentage est de 21 % pour le blé et de seulement 10 % pour les produits carnés. La valeur du commerce international des produits du poisson s'élève annuellement à près de 130 milliards de dollars américains.

• (1100)

Le Canada, qui figure parmi les principaux exportateurs de produits de la pêche, est forcément touché par les tendances internationales, les différentes politiques et les mesures de contrôle d'application des autres pays. Les Canadiens ne sont pas à l'abri des conséquences économiques de la pêche illicite sur le commerce international.

Environ 85 % du poisson et des fruits de mer canadiens sont exportés, et ces exportations rapportent plus de 4 milliards de dollars par année. La pêche illicite compromet le gagne-pain des pêcheurs légitimes au Canada et à l'étranger en perturbant les prix et les profits qu'ils obtiennent. L'industrie canadienne doit soutenir la concurrence du marché mondial, où la pêche illicite fausse le cours international des produits de la mer. Il faut donc défendre les vaillants pêcheurs canadiens en soutenant les mesures internationales de lutte contre la pêche illicite.

Le Canada importe aussi du poisson et des fruits de mer, et comme nous sommes un pays responsable, nous voulons que le poisson que nous mangeons vienne de sources légales et durables qui respectent les milieux marins et les droits des membres de l'équipage des bateaux de pêche.

Empêcher l'arrivée sur le marché de poissons et de fruits de mer pêchés illégalement est une priorité pour le Canada de même que pour ses principaux partenaires commerciaux, notamment l'Union européenne et les États-Unis. Les changements proposés permettront au Canada d'être au diapason de ses principaux partenaires dans ce dossier.

Si l'application de la loi en haute mer fait défaut dans certaines régions, l'adoption de mesures énergiques du ressort de l'État du port fait en sorte que les pays puissent intervenir dans leurs ports pour empêcher le commerce de poissons récoltés dans le cadre d'une pêche illicite. Et qui dit absence de commerce, dit absence de profits pour les exploitants d'activités de pêche illicite.

L'Accord sur les mesures de l'État du port crée une norme mondiale pour les mesures à prendre dans les ports afin de lutter contre la pêche illicite. Ce nouveau traité international vise à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite au moyen de la mise en oeuvre de mesures efficaces et uniformes à l'échelle mondiale. C'est un point très important.

En 2009, le Canada et d'autres pays ont approuvé l'Accord sur les mesures de l'État du port, négocié par l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture. Ce traité a pour objectif de faire en sorte qu'il soit extrêmement difficile, voire impossible — et ce serait l'idéal — pour un bateau de pêche de profiter de toute activité de pêche illicite. Le Canada a signé l'accord en novembre 2010 afin de signifier son engagement quant à l'importance de prendre des mesures rigoureuses dans les ports pour empêcher la pêche illicite. L'adoption du projet de loi S-3 constitue la prochaine étape de la ratification de l'Accord sur les mesures de l'État du port.

Onze pays ont déjà ratifié le traité ou en sont devenus parties selon d'autres modalités, et 16 autres, dont le Canada, ont indiqué leur intention d'en faire autant. Par exemple, les États-Unis s'appêtent à adopter une loi de ratification, et on s'attend à ce que d'autres pays emboîtent le pas bientôt. L'accord n'entrera en vigueur que lorsque 25 parties l'auront ratifié.

Initiatives ministérielles

Je suis heureux de dire que le monde entier a vu les résultats des efforts soutenus en matière d'application de la loi à l'échelle internationale. Récemment, un bateau de pêche, appelé *Thunder*, n'a pas pu entrer dans des ports avoisinants pour décharger ses prises, car il avait été soupçonné de pêche illicite dans l'océan Austral, au large de l'Antarctique. À des milliers de kilomètres de là, en Afrique de l'Ouest, plusieurs pays ont convenu de prendre des mesures dès que le bateau tenterait d'entrer dans leurs ports. N'ayant guère d'autres solutions, l'équipage aurait, semble-t-il, abandonné le bateau.

Il importe de souligner que le Canada jouit déjà d'un solide régime de gestion des bateaux de pêche étrangers. La Loi sur la protection des pêches côtières et son règlement prévoient une vaste gamme d'interdictions et de contrôles relativement aux bateaux de pêche étrangers qui entrent dans les eaux de pêche et les ports du Canada. Toutefois, pour ratifier l'Accord sur les mesures de l'État du port, le projet de loi S-3 propose des modifications à la Loi sur la protection des pêches côtières afin de renforcer ces contrôles importants.

• (1105)

Trois grands groupes de modifications à la Loi sur la protection des pêches côtières sont proposées dans le projet de loi S-3. Premièrement, les modifications proposées donneraient au Canada des pouvoirs clairs en matière d'inspection, de perquisition et de saisie et d'autres activités d'application de la loi visant les bateaux de pêche étrangers à qui l'État du pavillon a ordonné de se rendre dans un port canadien à des fins de contrôle d'application.

L'Accord sur les mesures de l'État du port interdit normalement l'entrée dans un port aux navires de pêche qui se livrent à une pêche illégale ou la facilitent, ce qui fut le cas du *Thunder*. Toutefois, il y a des cas où l'État du pavillon pourrait avoir besoin d'aide pour un contrôle d'application. Comme nous sommes un pays de pêche important et responsable, nous ne voulons pas faire en sorte que les navires fautifs s'en aillent dans d'autres pays. Toutefois, nos règles actuelles, en vertu de la Loi sur la protection des pêches côtières, exigent que les navires fassent volontairement une demande de permis pour entrer dans les eaux canadiennes. Dans le cas d'un navire à qui l'État du pavillon a ordonné de se rendre dans un port canadien à des fins de contrôle d'application, il est très peu probable qu'il voudrait faire volontairement une demande de permis. Le projet de loi dont nous sommes saisis réglerait ce problème en permettant aux navires d'entrer dans un port à des fins de contrôle d'application à la demande de l'État du pavillon.

Deuxièmement, l'application de la loi dans le secteur des pêches nécessite des échanges d'information entre les autorités compétentes. Le projet de loi S-3 prévoit modifier la Loi sur la protection des pêches côtières pour préciser le pouvoir du ministre des Pêches et des Océans d'échanger, avec d'autres organismes fédéraux, d'autres pays et des organisations internationales, de l'information sur les bateaux pratiquant la pêche illégale. Ces échanges d'information permettent aux États de repérer les délinquants et de prendre des mesures pour protéger leurs pêches et leur marché.

Troisièmement, le projet de loi vise à interdire, comme le veut le bon sens, l'importation de poisson pris dans le cadre d'une pêche illicite, non déclarée et non réglementée et vise aussi à étendre les pouvoirs des agents chargés d'appliquer la loi. Par exemple, à mesure que les mesures d'application de la loi se resserrent pour les bateaux de pêche, les individus qui pêchent illégalement pourraient vouloir transporter leurs prises autrement que par bateau. C'est pourquoi la loi serait modifiée de manière à accorder aux agents des pêches des pouvoirs qui s'étendent au-delà des bateaux de pêche et qui incluent

les endroits où le poisson pêché illégalement pourrait être conservé, comme un porte-conteneurs ou un autre véhicule.

Enfin, plusieurs modifications seraient apportées à la Loi sur la protection des pêches côtières afin d'en harmoniser les dispositions avec l'accord international, notamment en ce qui concerne les définitions. Et, au cours de son étude du projet de loi, le comité a proposé d'apporter des amendements additionnels, de nature technique, au projet de loi S-3 dans le but de le renforcer davantage.

Le premier de ces amendements permettrait au Canada d'adopter des dispositions réglementaires précisant la documentation délivrée par les organisations de gestion des pêches dont le Canada n'est pas membre qui devrait accompagner les importations de poisson et de fruits de mer. Cet amendement aurait pour effet de protéger le marché canadien contre l'importation de produits de la mer récoltés illégalement dans des régions du monde où le Canada ne pêche pas. Si une organisation régionale de gestion des pêches dans une autre partie du monde met en oeuvre de nouvelles mesures de certification pour les importations de poisson, le Canada serait également en mesure d'exiger les nouveaux certificats. Ce changement renforcerait les contrôles d'importation du Canada et aiderait ses partenaires étrangers.

Le deuxième amendement apporté par le comité est une précision technique visant à garantir qu'il ne sera pas nécessaire de remettre les produits de la mer saisis au délinquant une fois celui-ci déclaré coupable.

Il est clair que les pays doivent coopérer pour gérer les pêches et les ressources des océans. Des organisations régionales de gestion des pêches ont été établies pour assurer cette coopération. Ces organisations constituent un moyen réaliste de gérer les stocks de poisson qui sont à cheval sur les zones maritimes de pays différents ou à cheval entre une telle zone et la haute mer.

Les organisations régionales de gestion des pêches appliquent les normes mondiales relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poisson. Le Canada joue un rôle actif dans plusieurs de ces organisations: il fait la promotion de la prise de décisions fondées sur des données scientifiques et de l'approche de précaution.

Comme je l'ai dit, l'Accord sur les mesures de l'État du port a instauré de nouvelles normes mondiales de lutte contre la pêche illégale. Les organisations régionales de gestion des pêches sont en train d'harmoniser leurs mesures de l'État du port avec l'accord dans le cadre de leur gestion globale des pêches. De plus, certaines de ces organisations s'affairent à élaborer des systèmes de suivi sur le commerce, par exemple des certificats obligatoires sur les captures pour certaines espèces comme le thon.

• (1110)

Le Canada peut continuer à jouer un rôle de premier plan au sein de ces organisations en veillant à ce que ses mesures de l'État du port donnent l'exemple pour les autres pays du monde qui pratiquent une pêche responsable.

Nos pêches et la vigueur de nos exportations de poisson et de fruits de mer sont d'un grand intérêt pour les collectivités canadiennes. Des mesures rigoureuses de l'État du port sont un outil permettant de lutter contre la pêche illégale, mais nous devons demeurer vigilants sur tous les fronts, et c'est ce que nous ferons.

Initiatives ministérielles

Le Canada est considéré comme un expert mondial dans les domaines de la mise en application de la loi axée sur le renseignement et de l'utilisation de techniques perfectionnées, notamment l'analyse judiciaire. Il est déterminé à travailler avec d'autres pays pour partager son expertise technique afin de trouver des moyens de lutter contre la pêche illégale à l'échelle mondiale. Lorsque le Canada combat la pêche illégale qui est pratiquée ailleurs dans le monde, des répercussions positives de grande portée se font sentir ici à long terme.

Le gouvernement est déterminé à protéger les intérêts des Canadiens, au pays et sur la scène internationale. Nous devons veiller à ce que les pêcheurs responsables qui respectent les règles et qui se livrent concurrence sur le marché mondial aient des chances égales.

Le projet de loi, ainsi que les amendements présentés dans le rapport du comité, nous permettrait de mieux protéger les intérêts des pêcheurs. Il vise à mettre en place un cadre cohérent afin de collaborer avec les autres pays qui pratiquent une pêche responsable pour lutter contre la pêche illégale.

Je suis fier de faire partie d'un gouvernement qui fait quelque chose au sujet de ce problème mondial tout en défendant nos pêcheurs.

M. Fin Donnelly (New Westminster—Coquitlam, NPD): Monsieur le Président, j'ai écouté mon collègue avec intérêt. Il a parlé de l'engagement qu'a pris le gouvernement de renforcer le secteur canadien des pêches et de protéger ce secteur tant au Canada que sur la scène internationale.

Si c'est le cas, je demanderais au député de nous expliquer pourquoi le gouvernement a charcuté la Loi sur les pêches par l'intermédiaire d'un projet de loi omnibus quand ces modifications auraient dû être confiées à un comité et examinées séparément. La façon de procéder du gouvernement et le fait qu'il se soit attaqué à une section particulière de la Loi sur les pêches me préoccupent. Le gouvernement a aussi coupé dans les ressources du ministère des Pêches et des Océans, notamment en ce qui a trait aux recherches scientifiques et à l'habitat.

Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas mis en oeuvre les 75 recommandations de la Commission d'enquête Cohen, pour laquelle il a déboursé près de 30 millions de dollars? Je me souviens bien de cette commission d'enquête parce que c'était un enjeu de taille dans ma circonscription et sur la côte Ouest lorsque je me suis présenté pour la première fois. Les stocks de saumon rouge venaient tout juste de s'effondrer. Cela fait près de six ans, et le gouvernement n'a absolument rien fait à propos des 75 recommandations. J'aimerais entendre ce que le secrétaire parlementaire a à dire à ce sujet.

•(1115)

M. Randy Kamp: Monsieur le Président, le député ne s'étonnera pas que je rejette la prémisse qui sous-tend toutes ses questions.

Pour ce qui est de la Loi sur les pêches, nous avons adopté des dispositions tout à fait judicieuses qui sont axées sur le poisson et son habitat. En fait, j'estime que la mise en oeuvre de ces nouvelles modifications et l'élaboration de la structure et des politiques qui s'y rapportent se déroulent très bien. J'invite le député à aller poser la question aux gens qui travaillent sur le terrain.

En fait, le comité entend présentement des témoins qui doivent appliquer concrètement la Loi sur les pêches à des situations bien réelles. Ces gens s'emploient bénévolement, en collaboration avec le gouvernement fédéral, à protéger et à améliorer les habitats marins. Nous leur avons posé la question. Il s'agit bien sûr d'un processus

continu, mais ils considèrent tout de même que les choses évoluent dans la bonne direction.

Pour ce qui est de la Commission Cohen, j'ai présenté, au début de ma carrière de député, une motion visant à lancer une enquête judiciaire. En fait, si le député se donne la peine de vérifier, il verra que la ministre et le ministère ont déjà commencé à mettre concrètement en oeuvre les changements recommandés par la Commission Cohen.

L'hon. Mark Eyking (Sydney—Victoria, Lib.): Monsieur le Président, le député a parlé des travaux du comité sur ce dossier. On m'a pourtant signalé que le comité ne connaissait pas, lors de son examen, l'ampleur exacte de la pêche illégale à l'intérieur et à l'extérieur de la zone de 200 milles marins.

Si le comité n'avait pas cette information, la situation est donc très inquiétante, car on a beaucoup sabré dans la surveillance extracôtière. Comment les conservateurs feront-ils pour mettre en oeuvre le projet de loi s'ils n'accordent pas de ressources supplémentaires pour recueillir les données nécessaires? Et comment feront-ils pour que le projet de loi ait une certaine efficacité si on ne recueille pas de données?

M. Randy Kamp: Monsieur le Président, je suppose que le député fait allusion aux activités sur la côte Est. Pour ce qui est de faire respecter la loi au large de la côte Est, nous continuons de travailler en étroite collaboration avec l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest. Bien qu'il y ait eu des efforts de rationalisation parce qu'il y avait un navire de trop, nous continuons de faire respecter la loi de manière efficace.

Si le député examinait les résultats, il verrait que, au fil des années, le nombre d'infractions graves a considérablement diminué avec notre participation à ces activités. Nous n'avons aucune crainte quant à notre capacité de mettre en oeuvre les changements proposés dans le projet de loi.

M. Philip Toone (Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, NPD): Monsieur le Président, ce projet de loi mérite certainement d'être appuyé, mais certaines questions ont été posées au comité.

J'aimerais revenir à un aspect dont le député a parlé pendant son discours. À l'heure actuelle, pour qu'un navire puisse se rendre dans un port canadien, il faut que son propriétaire obtienne un permis de façon volontaire. Aux termes du projet de loi, nous pourrions donner suite à une demande similaire de la part de l'État du pavillon à propos d'un navire qui pourrait transporter des produits de la pêche obtenus illégalement.

J'aimerais demander au secrétaire parlementaire à quelle fréquence l'État du pavillon demande au Canada d'inspecter l'un de ses navires? Selon les rapports qui ont été fournis au comité, il me semble que cela n'arrive jamais, ou si ça arrive, c'est très rare. Que prévoirait le projet de loi lorsqu'il s'agit de faire venir un navire à un port canadien aux fins d'inspection?

•(1120)

M. Randy Kamp: Techniquement, monsieur le Président, le projet de loi donne au ministre le pouvoir d'autoriser ces navires à accoster, même s'ils ne l'ont pas demandé. Si un État apprend d'une source quelconque — un organisme international, par exemple, ou une organisation régionale de gestion des pêches — qu'un navire arborant son pavillon a trempé dans une activité illicite et souhaite qu'il touche terre, le projet de loi permettra aux autorités canadiennes de le diriger vers tel ou tel port, même si l'armateur concerné n'en a pas fait la demande.

Initiatives ministérielles

Nous souhaitons toujours, il va sans dire, qu'il ne se passe rien d'illégal. Comme les activités de cette nature sont de moins en moins profitables — notamment parce que les parties intéressées collaborent davantage, ce qui correspond précisément à l'objectif poursuivi par l'Accord sur les mesures de l'État du port —, nous avons bon espoir qu'il s'agira de fausses alertes. Mais dans les rares cas, du moins je l'espère, où un navire sera impliqué dans des activités répréhensibles, le projet de loi permettra aux autorités de le laisser entrer dans un port canadien afin que l'on puisse vérifier qu'il respecte bien les lois canadiennes.

[Français]

Mme Anne-Marie Day (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, NPD): Monsieur le Président, les Canadiens font confiance au chef du NPD pour assurer une saine gestion de l'économie tout en protégeant l'environnement. Les pêches illicites non déclarées et non réglementées nuisent à l'économie et à la pêche au Canada.

Le secrétaire parlementaire pourrait-il nous expliquer pourquoi le gouvernement n'a pas présenté cette loi à la Chambre des communes plutôt qu'au Sénat?

[Traduction]

M. Randy Kamp: Monsieur le Président, je sais que les députés d'en face ont une dent contre le Sénat, mais il fait lui aussi partie du Parlement du Canada, et il a tout à fait le droit de présenter des mesures législatives. Quant à nous, nous avons l'obligation d'étudier tous les projets de loi, quel que soit l'endroit où ils sont présentés.

En fait, le projet de loi S-3 portait à l'origine le numéro S-13. Cette première mouture avait déjà franchi la quasi-totalité des étapes législatives, mais il a fallu le présenter de nouveau, et c'est ce qui fait qu'il porte aujourd'hui le numéro S-3. Nous le trouvons satisfaisant, et nous nous réjouissons de savoir que le NPD va l'appuyer.

[Français]

M. Dany Morin (Chicoutimi—Le Fjord, NPD): Monsieur le Président, après avoir été ministre de l'Environnement au Québec pendant des années, le chef du NPD connaît la valeur des relations entre les protections environnementales solides et une industrie des pêches florissante.

C'est pour cette raison que je pose la question suivante à mon collègue conservateur: que va faire le gouvernement conservateur pour arrêter la pêche illégale, non réglementée et non déclarée? En effet, même si ce projet de loi est un pas dans la bonne direction, il ne préviendra pas totalement la pêche non réglementée et non déclarée.

[Traduction]

M. Randy Kamp: C'est assez difficile de dire le contraire, monsieur le Président. On peut difficilement stopper complètement la pêche illégale, non réglementée et non autorisée. Pour ce faire, il faudrait que le monde entier coordonne ses efforts, et c'est à cela que le Canada travaille.

Il s'agit d'un problème relativement mineur pour le Canada, mais pas dans le reste du monde. Si les autres pays peuvent faire leur part pour qu'il soit difficile, voire impossible pour les propriétaires de bateaux de débarquer leurs prises et de les vendre, je crois que les progrès se feront vite sentir.

[Français]

M. Philip Toone (Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, NPD): Monsieur le Président, aujourd'hui, j'ai le plaisir d'intervenir pour présenter mes idées sur le projet de loi S-3. Comme le secrétaire parlementaire l'a bien dit, c'est la Loi modifiant la Loi sur la

protection des pêches côtières, autrement connue comme étant la Loi de mise en oeuvre de l'Accord sur les mesures de l'État du port.

Le titre n'explique pas vraiment ce que fait ce projet de loi. Il ne s'agit pas vraiment de la protection des pêches côtières, mais plutôt du contrôle des pêches, autant celles qui sont illégales, que celles qui sont non réglementées, illicites et non déclarées. C'est souhaitable. Le projet de loi va dans la bonne direction et il mérite notre appui. Il est grand temps de le faire. Comme le secrétaire parlementaire l'a mentionné, certains aspects de ce projet de loi ont déjà été mis en avant par les Nations Unies il y a plusieurs années. Maintenant, avec le projet de loi S-3, nous en sommes à l'étape de ratifier la demande des Nations Unies. Cela me met un grand sourire aux lèvres, et je suis très reconnaissant au gouvernement qui donne rarement de la place aux Nations Unies et à ses accords. Je suis très content qu'il est aujourd'hui prêt à donner son appui à un accord négocié à l'échelle internationale. Je pense que le gouvernement conservateur semble avoir une gêne relativement aux accords internationaux, et il est à peu près temps de les prendre au sérieux.

Avant de continuer avec le reste de mon discours, je veux souligner une réponse que le secrétaire parlementaire a donnée concernant les navires entrant dans nos ports. Comme il l'a bien dit, dans le passé ou même aujourd'hui, jusqu'au moment où ce projet de loi sera adopté, les navires venant au port pour se faire inspecter devaient le faire de façon volontaire. Avec le projet de loi, c'est vrai que le ministre aurait un pouvoir discrétionnaire d'autoriser une inspection. Cependant, encore une fois, c'est seulement si l'État qui a donné une licence au navire donne son approbation et en fait la demande. Ce n'est pas juste une question de discrétion ministérielle, il faut que le pays étranger l'ait d'abord autorisé. Je reviens sur le témoignage qu'on a eu lors de la présentation de ce projet de loi en comité: c'est extrêmement rare qu'un pays demande au Canada d'inspecter un navire, en raison de pêche illicite potentielle.

Je ne vois rien dans ce projet de loi qui va vraiment améliorer la situation. Cela a été mentionné, et c'est vrai que la pêche illicite au Canada est un problème largement sous contrôle. Le problème se situe dans les régions au Canada où on dépasse la limite de 200 milles. Je pense par exemple aux Grands Bancs, à l'Est de Terre-Neuve, qui sont au-delà de la limite internationale de 200 milles. Le Canada n'a pas vraiment de pouvoir de surveillance et il ne peut empêcher un navire de faire une pêche illicite.

Même si depuis le début des années 1990, le Canada a un moratoire sur la pêche à la morue, la pêche illicite de la morue continue au-delà de la limite de 200 milles. Avec ce projet de loi, je ne vois rien qui va nous donner des outils pour mieux contrôler la situation et assurer une saine gestion. Le secrétaire parlementaire disait que le projet de loi allait assurer une pêche durable. Cela va faire en sorte que plus de 80 000 emplois au Canada qui dépendent des pêches seront soutenus, mais encore une fois, la pêche illicite ne diminuera pas pour autant dans les eaux extracôtières canadiennes.

J'aurais aimé voir une entente internationale beaucoup plus améliorée que ce que le projet de loi S-3 nous donne, parce que la pêche illicite dans les Grands Bancs va continuer, même si on adopte ce projet de loi. Sur cet aspect, on a donc raté une occasion en or. Toutefois, encore une fois, je dirais qu'il est certain qu'on va dans la bonne direction.

Initiatives ministérielles

J'aimerais souligner quelques faits. Selon une étude du Royaume-Uni faite en 2008, la pêche illicite coûte à l'économie mondiale au-delà de 23 milliards de dollars par année. On n'est pas certains du montant précis, mais cela représente quelque part entre 11 et 19 % de la valeur de la pêche internationale mondiale, sur le marché international.

● (1125)

De toute évidence, il est très important de pouvoir contrôler cela. Il y a quelques minutes, mon collègue a souligné dans son discours le fait que la pêche illicite a un impact sur le prix. C'est vrai. Les faits montrent qu'avec la pêche illicite, il y a une pression vers le bas sur le prix des produits de la pêche. Le fait même qu'on va adopter le projet de loi S-3 mènera finalement à un meilleur contrôle du prix du produit sur le marché international. C'est certainement souhaitable. Toutefois, un des grands problèmes avec ce projet de loi, c'est que 25 États devront le ratifier avant qu'il ne soit exécutoire. Seulement 11 États l'ont fait jusqu'à maintenant.

Je n'ai pas entendu parler d'un plan que le gouvernement aurait pour s'assurer d'avoir l'appui des autres pays nécessaires pour que l'accord soit exécutoire. Je suis confiant que le Canada va ratifier cet accord si on adopte le projet de loi. Toutefois, on a besoin quand même de plusieurs autres États pour que l'accord soit exécutoire, et il n'y a pas de plan pour cela. Je n'ai entendu aucun plan de la part du secrétaire parlementaire de la ministre visant à rendre l'accord exécutoire sur la scène internationale. J'espère que le gouvernement va nous apporter plus de précisions à cet égard, parce que c'est certain que le temps presse. On attend la ratification de cet accord depuis plusieurs années, et il faudra attendre encore jusqu'à ce que 14 pays autres le ratifient.

Rappelons-nous que le projet de loi modifie quelques projets de loi au Canada. Le projet de loi S-3 en soi ne va pas créer une nouvelle loi. Il va plutôt ratifier l'accord international et apporter des modifications à des lois déjà existantes au Canada. Comme cela a déjà été mentionné, je ne traiterai pas des projets de loi qui seront modifiés. J'y reviendrai peut-être dans quelques minutes.

J'aimerais souligner de nouveau un point que mon collègue de New Westminster—Coquitlam a mentionné il y a quelques instants. C'est bien beau de bonifier les lois pour ratifier l'accord international, mais on se rappellera qu'avec le projet de loi C-38, une loi omnibus sur le budget, on a modifié la Loi sur les pêches et la Loi sur la protection des pêches côtières. On les a modifiées à un point tel qu'on se demande si le gouvernement est sérieux à propos de la protection de l'environnement et de l'industrie de la pêche. Avec les modifications qu'on a vues dans le cadre du projet de loi C-38, on est rendu à un point où le gouvernement fédéral élude ses responsabilités visant à protéger l'industrie de la pêche, alors qu'avec le projet de loi S-3, il nous dit qu'on se dirige vers une pêche durable. J'ai beaucoup de difficulté à croire qu'on peut réaliser une pêche durable au Canada, si on est rendu à un point où on a même de la difficulté à faire l'inventaire de l'état des espèces dans nos eaux.

Lors du débat en comité, il a été mentionné que le projet de loi n'a pas réglé le problème des compressions faites à Pêches et Océans Canada dans les derniers budgets. Rien que pour la surveillance de la pêche illégale, la question centrale du projet de loi S-3, on a supprimé 4,2 millions de dollars. Pêches et Océans Canada manque d'outils pour mettre en oeuvre ce qu'on leur demande de faire dans le cadre du projet de loi. C'est bien beau de dire qu'on veut une pêche durable, qu'on veut surveiller de plus près la pêche illicite au Canada, mais il faut les outils pour le faire. Quand on réduit les budgets de Pêches et Océans Canada et de la Garde côtière canadienne, on peut se douter qu'on a de moins en moins la capacité de le faire.

Je souligne également qu'on est présentement dans une situation où on ferme des centres de communication et de trafic maritimes. On voulait fermer le centre de sauvetage maritime du Québec, mais le NPД était heureusement là pour le défendre.

● (1130)

Tous ces outils précieux assurent une meilleure surveillance de nos eaux et de la pêche illicite. Or, quand on élimine ces outils de surveillance, les projets de loi que nous adoptons deviennent des coquilles vides. Nous devons rejeter les projets de loi qui ne s'appuient sur rien de concret. Il y a eu beaucoup trop de compressions à Pêches et Océans Canada, et la Loi sur les pêches a été presque abolie par ce gouvernement. Nous nous rappelons tous du niveau de mécontentement qu'il y a eu quand le projet de loi C-38 et le projet de loi C-45 ont été adoptés.

On demande de plus en plus aux pêcheurs, aux communautés côtières et à l'industrie de la transformation d'être les seuls agents de protection. On leur donne le mandat qui appartient à Pêches et Océans Canada. Tous ces gens paient des impôts et s'attendent à des services, mais malheureusement, ceux-ci ont été supprimés. Le rôle de Pêches et Océans Canada dans les communautés côtières diminue chaque année et on a maintenant devant nous un projet de loi qui dit augmenter la surveillance de nos eaux. Alors, les gens de ma région auraient raison de se demander comment cela va se faire. Comment nos eaux peuvent-elles vraiment être surveillées quand de telles compressions ont lieu à Pêches et Océans Canada et, surtout, à la Garde côtière canadienne?

Pour revenir au projet de loi et aux éléments qui vont être modifiés, notons que ce projet de loi ne vise pas seulement à assurer un contrôle et une surveillance. Il y a des aspects du projet de loi qui n'ont pas été abordés aujourd'hui et qui méritent notre attention.

Par exemple, le projet de loi va changer la définition de « poisson » et va ajouter la définition de « crustacé » et d'autres espèces qui vont maintenant être soumises au régime de protection de l'accord international des Nations Unies. Cela est une bonne chose. Nous devons élargir la définition afin qu'elle couvre plus que les produits traditionnels. Nous sommes loin des années 1980, alors qu'on pêchait la morue en grande quantité. Les crustacés ont pris beaucoup plus de place sur le marché international et le gouvernement a raison de les ajouter à la définition pour élargir la compétence.

Toutefois, où est l'appui? Cette année, les communautés côtières ont éprouvé beaucoup de difficultés, en raison d'un hiver exceptionnellement froid. Malheureusement, la Garde côtière canadienne et les brise-glaces étaient peu présents pour aider les communautés côtières à préparer leur année de pêche des crustacés. Ainsi, dans l'Est du Canada, la pêche a été grandement retardée, ce qui affectera la rentabilité de cette industrie et les revenus de plusieurs pêcheurs. On peut contrôler la pêche illicite tant qu'on le voudra, mais si nos pêcheurs sont les derniers au rendez-vous sur le marché international et que celui-ci est déjà saturé avec des produits légaux en provenance d'autres pays, il sera difficile d'être concurrentiel sur le marché international.

Le projet de loi bonifie supposément la protection de la pêche légale, mais les pêcheurs ont besoin de certains outils sur le terrain pour en profiter. Je me demande pourquoi ce gouvernement croit qu'un tel projet de loi suffira à venir en aide aux communautés côtières.

Initiatives ministérielles

Aujourd'hui même, aux Îles-de-la-Madeleine, les pêcheurs trouvent que Pêches et Océans Canada ne les a pas suffisamment consultés concernant plusieurs aspects de la pêche. C'est un refrain que j'entends souvent. La consultation est presque entièrement absente. On a fait des consultations assez régulièrement sur ce projet de loi. Par exemple, le Comité permanent des pêches et des océans a eu l'occasion de l'étudier. Des témoins ont pu présenter leur point de vue, et c'est une bonne chose. Toutefois, quand il s'agit de consulter les communautés côtières sur les vraies conséquences d'une pêche légale, Pêches et Océans Canada manque presque à l'appel.

• (1135)

Je suis très reconnaissant au secrétaire parlementaire et aux membres du comité parlementaire d'avoir étudié de façon assez complète ce projet de loi, mais j'aimerais qu'ils aillent beaucoup plus loin.

Quand le comité parlementaire doit discuter de l'effet d'un projet de loi sur les autres modifications que le Canada a apportées à ses lois, il pourrait peut-être se pencher là-dessus, surtout sur les modifications apportées par les projets de loi C-38 et C-45.

Revenons au projet de loi à l'étude. Je rappelle que, sur le marché mondial, l'échange s'élève à environ 130 milliards de dollars. La pêche internationale a une grande valeur sur le marché international.

Toutefois, la pêche illégale est presque absente au Canada, et je rappelle à la Chambre un témoignage au comité à cet égard. Quand la question a été posée aux représentants du ministère, ceux-ci étaient incapables de décrire l'ampleur d'une pêche illégale au Canada. Ils disaient que c'est difficile à chiffrer, car il y a absence de faits et, sauf erreur, absence de surveillance.

Encore une fois, nous aurons beaucoup de difficulté à bonifier notre capacité de surveiller et de chiffrer la pêche illégale au Canada avec ce projet de loi, si les ressources ne sont pas sur le terrain en train de vraiment faire le point sur l'ampleur de la pêche illégale.

C'est bien beau de donner au ministre un pouvoir discrétionnaire, mais, au départ, l'État accorde toujours une licence au navire de pêche. Il faut que cette demande soit faite pour que le Canada puisse surveiller et faire une fouille dans un navire soupçonné d'avoir fait une pêche illégale.

Ce projet de loi tourne un peu en rond, et j'aurais aimé y voir des mesures beaucoup plus avantageuses pour la pêche.

Le témoignage au comité a été fait par un représentant de Pêches et Océans Canada, Allan MacLean, le 12 mars 2015. C'est assez récent. Une question a été posée en anglais par un député du Nouveau Parti démocratique:

• (1140)

[Traduction]

Si le but est d'empêcher que le poisson capturé illégalement n'entre au Canada, n'avez-vous pas d'estimations de la quantité de poissons qui entrent au Canada, ni la moindre idée du problème dont il s'agit, ni de l'étendue du problème?

[Français]

M. Rosser a répondu:

[Traduction]

[...] il est difficile d'avoir des certitudes concernant le niveau d'activités illégales.

[Français]

Encore une fois, le ministère n'est simplement pas en mesure de reconnaître qu'il y a un problème.

Aujourd'hui, nous discutons d'un projet de loi que le comité parlementaire a mis énormément de temps à étudier, et le ministère

lui-même ne peut répondre à une simple question: à quel point est-ce un problème au Canada? Le ministère ne le sait même pas.

À mon avis, c'est important de ratifier les accords des Nations Unies, et je suis ravi que les conservateurs ratifient un accord, parce que je pense qu'ils ont des réserves quant à la ratification d'accords internationaux des Nations Unies. Néanmoins, ils vont le faire avec ce projet de loi, et c'est très bien.

Cependant, je me pose la question suivante: si le gouvernement ne connaît même pas l'ampleur du problème, ne serait-il pas temps de commencer à faire une enquête? Ne devrions-nous pas bonifier les ressources auxquelles Pêches et Océans Canada a accès pour que ce dernier puisse justement faire le travail que ce projet de loi lui demande de faire?

Le gouvernement a coupé 4,2 millions de dollars dans la surveillance, dans l'entretien et dans les centres de trafic maritime et de sauvetage. On devrait donc bonifier ces ressources. On met à risque la vie des marins, et le produit et la valeur de la pêche si on ne bonifie pas les ressources auxquelles Pêches et Océans a accès.

Malheureusement, le projet de loi n'aborde pas cette question, mais c'est un pas dans la bonne direction. Le gouvernement devrait commencer à investir dans les pêches plutôt que de simplement adopter des projets de loi qui sont des coquilles vides.

[Traduction]

L'hon. Mark Eyking (Sydney—Victoria, Lib.): Monsieur le Président, je remercie le député d'avoir présenté à la Chambre un discours sur ce sujet important. J'aurais deux questions à propos du comité.

Le député a parlé assez longuement du fait que le comité semblait avoir du mal à déterminer l'ampleur du problème que pose la pêche illégale. Cela m'amène à ma première question. Pourquoi cette tâche était-elle si difficile? Est-ce que le nombre de témoins était insuffisant ou que les témoins entendus n'avaient pas ces renseignements? Le comité a-t-il demandé à des témoins de l'extérieur du Canada de participer aux discussions?

Voici ensuite ma deuxième question. Pourquoi ce projet de loi a-t-il tant tardé? Le comité a-t-il souvent demandé une telle mesure au fil des ans? Il semble que nous aurions pu traiter ce dossier il y a longtemps, puisque d'autres pays semblent avoir de l'avance sur nous dans ce domaine.

• (1145)

M. Philip Toone: Monsieur le Président, pour ce qui est de la deuxième question, je dirai que le comité aurait pu faire progresser le dossier. N'oublions pas que le projet de loi avait été initialement présenté à la Chambre sous le numéro S-13; il est mort au *Feuilleton* en raison de la prorogation.

Nous devrions certainement être plus rapides en ce qui concerne la ratification d'accords internationaux. C'est au secrétaire parlementaire qu'il faudrait demander pourquoi le gouvernement ne s'est pas montré plus disposé à présenter ce genre de projets de loi.

Initiatives ministérielles

Quant à la première question du député, je dirai qu'il est révoltant de voir des fonctionnaires de Pêches et Océans Canada dans l'impossibilité de répondre lorsque le comité pose des questions directes sur l'impact du projet de loi et la valeur financière de la pêche illégale au pays. Selon moi, il est inconcevable que nos ministères ne disposent pas des ressources nécessaires pour évaluer l'état des pêches au pays. Ils devraient être en mesure de répondre de manière précise à des questions précises. À ce jour, ils ne l'ont toujours pas fait. J'attends toujours. J'aimerais bien obtenir plus de précisions de la part du gouvernement sur les activités de pêche au pays, d'autant plus que les conservateurs ont vidé de sa substance la Loi sur les pêches et privé le ministère de ses ressources. Il est temps qu'ils investissent à cet égard.

M. Fin Donnelly (New Westminster—Coquitlam, NPD): Monsieur le Président, mon collègue a fait valoir d'excellents points au sujet du projet de loi. Il a affirmé que nous l'appuyons, reconnaissant qu'il s'agit d'un petit pas dans la bonne direction, mais il a également exprimé un certain nombre de réserves au sujet de la pêche illégale et du manque de surveillance, de ce que fait le gouvernement et de ce qu'il pourrait faire de plus, notamment accroître la surveillance.

Le député a parlé des coupes opérées à la Garde côtière. Sur la côte Ouest, lieu du port le plus achalandé du pays, nous avons perdu le poste de la Garde côtière de Kitsilano. On l'a obligé à fermer. Le député a également signalé la fermeture de centres des Services de communications et de trafic maritimes, encore une fois sur la côte Ouest. Nous avons cinq de ces centres, et il n'en reste plus que deux depuis la consolidation. Trois centres ont disparu.

Ma question porte sur la surveillance. Le député a dit que lorsque les fonctionnaires ont comparu devant le comité, ils étaient incapables de donner les réponses voulues. J'aimerais savoir si le député pense que le gouvernement veut vraiment protéger nos côtes et surveiller les pêches, effectuer les investissements suffisants et affecter les ressources suffisantes pour assurer la surveillance. Enfin, j'aimerais connaître son opinion sur la question suivante: bien que la limite sur la côte Ouest soit de 200 milles marins, à la fin de l'année dernière, le gouvernement a discrètement fait passer de 50 à 12 milles marins notre aire de responsabilité et de compétence.

Le député aurait-il quelque chose à dire à propos de ces deux questions?

M. Philip Toone: Monsieur le Président, je remercie mon collègue pour ses questions. Elles méritent certainement beaucoup d'attention. Je ne pense pas qu'il me serait possible d'y répondre adéquatement dans les quelques minutes dont je dispose.

Il est clair qu'on a vu, à maintes reprises, le gouvernement réduire ses responsabilités tant sur la scène internationale qu'ici, au pays. Le fait qu'il ait ramené la limite à 12 milles marins au lieu de celle plus moderne de 200 milles marins montre qu'il se tourne vers le passé et non vers l'avenir. Il doit accroître ses responsabilités. Pour ce qui est de la protection de nos côtes et de nos pêches, je pense que les actions sont plus éloquentes que les paroles lorsque nous fermons des centres de contrôle du trafic maritime et des stations de la Garde côtière, et que nous mettons les collectivités mêmes au défi d'assumer le travail que Pêches et Océans et la Garde côtière sont censés faire en notre nom. Nous demandons aux gens de faire des choses pour lesquelles ils ne sont tout simplement pas outillés. Le gouvernement est le mieux placé pour protéger nos littoraux et assurer la viabilité des pêches, et nous avons besoin de projets de loi qui reflètent cet engagement de sa part. Malheureusement, il nous a plutôt présenté des projets de loi qui sabrent dans les mesures de

protection des pêches et des littoraux. Ses priorités ne sont pas à la bonne place et elles ne sont certainement pas viables.

• (1150)

L'hon. Mark Eyking (Sydney—Victoria, Lib.) Monsieur le Président, je suis ravi de prendre la parole aujourd'hui pour discuter du projet de loi S-3, Loi modifiant la Loi sur la protection des pêches côtières. Le secteur des pêches est celui qui génère le plus d'emplois dans ma circonscription et il fournit aussi une bonne partie des produits de poisson frais aux États-Unis et en Asie. Les pêcheurs de chez nous essaient de se rendre dans les eaux, mais ils sont entourés de glaces.

C'est pour moi un plaisir de parler aujourd'hui de ce projet de loi, qui interdirait l'importation de morue et de plantes marines illégales, élargirait le contrôle qu'exerce le Canada sur les bateaux de pêche étrangers qui cherchent à entrer dans les ports canadiens, donnerait à nos agents de la protection des pêches une autorité et des pouvoirs d'application de la loi accrues, permettrait au ministre de communiquer de l'information concernant l'inspection des bateaux étrangers et faciliterait l'échange d'information entre Pêches et Océans Canada et l'Agence des services frontaliers du Canada en ce qui touche l'importation du poisson et des produits du poisson.

Comme l'a dit le porte-parole libéral, le député de Cardigan, à l'étape de la deuxième lecture, le Parti libéral appuie ce projet de loi ainsi que la mise en oeuvre de l'Accord sur les mesures de l'État du port. Le 22 novembre 2009, l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture a approuvé l'Accord sur les mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Le Canada a signé l'accord le 19 novembre 2010, mais il ne l'a pas encore ratifié. L'Accord sur les mesures de l'État du port contribuerait à l'uniformisation des mesures de l'État du port, améliorerait la coopération régionale et internationale et freinerait la circulation de morues prises dans le cadre d'une pêche illicite, non déclarée et non réglementée — que j'appellerai simplement pêche illicite — dans les marchés nationaux et internationaux.

Comme cela a déjà été mentionné à la Chambre et en comité, il s'agit d'un bon projet de loi. C'est une bonne chose que le gouvernement signe l'Accord sur les mesures de l'État du port et qu'il apporte les modifications législatives nécessaires. Toutefois, les libéraux se demandent pourquoi il a fallu attendre aussi longtemps avant que le gouvernement fasse avancer cet important projet de loi — j'ai d'ailleurs demandé l'avis du député sur cette question un peu plus tôt. La prorogation du Parlement met fin à tous les travaux en cours, parfois à des fins politiques. Le gouvernement devrait être conscient de la situation et reconnaître qu'il a placé le secteur des pêches dans une situation précaire.

Cette mesure législative a d'abord été présentée sous la forme du projet de loi S-13, à la fin de l'année 2012. Puis, elle a été présentée de nouveau en tant que projet de loi S-3, en octobre 2013. Il est difficile de comprendre pourquoi les conservateurs ont tant tardé à faire avancer cette mesure législative si, comme ils le prétendent, cette question est très importante à leurs yeux. Pour nous, le problème principal est le suivant: bien que le gouvernement se soit enfin décidé à faire adopter ce projet de loi, ce qui est une bonne chose, il ne tient pas compte d'autres questions qui sont très importantes dans les efforts de lutte contre la pêche illégale.

Initiatives ministérielles

Les libéraux accueillent favorablement les mesures contenues dans le projet de loi, mais le gouvernement a sabré dans les programmes de surveillance des bateaux étrangers de pêche en haute mer. En effet, il a réduit de 4,2 millions de dollars le budget consacré à la surveillance en haute mer des bateaux de pêche étrangers et éliminé 23 postes à temps plein affectés à ces fonctions, ce qui aura pour effet de réduire la taille de l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest. Le nombre d'heures de surveillance aérienne de cette organisation passera de 1 000 à 600 et son nombre de journées en mer passera de 785 à 600. Il s'agit d'une réduction considérable. Pour que ce projet de loi puisse être mis en oeuvre, il faudra augmenter les ressources en la matière, mais la tendance actuelle est plutôt à la baisse. C'est très préoccupant. Il est difficile de comprendre comment ces compressions vont contribuer à la lutte contre les activités de pêche illégale, à l'intérieur comme à l'extérieur des eaux canadiennes.

De plus, le gouvernement n'a pas d'information sur la pêche illégale qui a cours, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la limite des 200 milles du Canada. Malgré les questions répétées qui ont été posées à l'étape de l'étude du projet de loi en comité, le gouvernement n'a pas pu fournir de réponses satisfaisantes aux membres du comité ni convoquer les témoins qui auraient été en mesure de répondre à leurs questions en toute connaissance de cause. Pour un pays qui dépend fortement de la pêche, qui a un grand ministère des Pêches et qui est partie à des accords internationaux, on pourrait croire que le comité aurait été en mesure d'obtenir les ressources adéquates et de convoquer les personnes capables de répondre à ces questions. Nous pouvons voir à quel point ce projet de loi est important.

• (1155)

Le manque d'information est encore plus inquiétant compte tenu des réductions du gouvernement dans la surveillance extracôtière.

Ce sont là de graves préoccupations. La pêche illégale dans les eaux intérieures et extérieures et les poissons pris illégalement qui sont importés au pays sont des problèmes très graves. J'aimerais que le gouvernement prenne ces questions plus au sérieux et fournisse les réponses adéquates sur le genre d'activités qui ont cours et sur la situation dans ces régions.

Les députés et les Canadiens méritent d'obtenir des réponses à des questions comme celles-là. Nous sommes tous ici pour représenter les gens qui nous ont élus à la Chambre des communes. Si les habitants de nos circonscriptions dépendent de la pêche, ils méritent d'obtenir plus de réponses. Comme je l'ai déjà dit, la pêche est essentielle dans des collectivités que je représente un peu partout dans le Nord du Cap-Breton. Le tourisme est important dans notre région, mais la pêche est et a toujours été le pilier de notre économie. Les gens sont venus au Cap-Breton à l'origine pour la pêche. Avant le charbon et l'acier, le poisson était le produit qui faisait rouler l'économie. Ils sont venus pour les poissons de fond, et maintenant, c'est pour les fruits de mer. Que ce soit la pêche au crabe, au homard ou à la crevette, ces pêches sont importantes dans notre région. Les poissons se déplacent, alors lorsqu'ils vont et viennent et que les pêcheurs les capturent dans les zones extracôtières, c'est un problème.

Tous ceux qui oeuvrent dans le secteur de la pêche ou que les activités de pêche illégales préoccupent ont le droit d'obtenir des réponses. Si le gouvernement a des précisions sur ces questions, il pourrait peut-être en faire part aux députés ici aujourd'hui.

Quelle est l'ampleur de la pêche illégale dans les eaux canadiennes? Que se passe-t-il au-delà de la limite de 200 milles?

Des députés ont signalé que la zone de surveillance diminuait et que la limite était élargie. J'en suis fort inquiet. Combien entre-t-il dans nos ports de poissons et de fruits de mer pris illégalement? Ces données sont capitales pour les députés et pour tous ceux qui travaillent dans le domaine de la pêche. Nous serions très reconnaissants au gouvernement de nous éclairer sur la situation.

Je m'intéresse aux pêches depuis que je suis à la Chambre. Je représente des gens qui vivent dans ma région, le Nord du Cap-Breton, où s'échelonnent au moins 20 villages de pêche depuis Pleasant Bay jusqu'à New Waterford. Le village moyen compte probablement de 20 à 25 homardiens, mais on y pêche aussi le crabe, le poisson de fond et le flétan. Nous avons aussi quatre usines de transformation du poisson. Quand on songe à tous ceux qui mettent la main à la pâte, qu'il s'agisse des capitaines, des matelots, des personnes qui font le tri des homards sur le quai, de celles qui apportent la glace ou des camionneurs, on peut affirmer que les pêches occupent une grande place dans ma région.

Ces pêcheurs emploient des milliers de personnes, et nombreux sont ceux qui dépendent aussi de cette industrie au Cap-Breton. Par exemple, les pêcheurs achètent des camions ou encore de la corde de notre usine qui en fabrique. Par conséquent, cela va bien au-delà de ce qui se passe au port. Il y a une incidence directe et indirecte sur tous les emplois du secteur des pêches. À l'époque, la reconnaissance de la limite de 200 milles de nos eaux territoriales fut un événement très important pour nous, mais maintenant, nous devons franchir un pas de plus. Nous pêchons des maquereaux dans notre région, mais ils nagent au-delà de la limite des 200 milles et reviennent. S'ils dépassent cette limite, nous ne pourrions pas les pêcher. Nous consommons le maquereau et nous l'utilisons aussi comme appât.

Parfois, il peut être difficile de faire comprendre aux gens du centre et de l'Ouest du Canada, qui se trouvent à des milliers de kilomètres de nos côtes, à quel point les pêches sont importantes pour les gens de notre région. Nombreux sont ceux qui viennent nous visiter pendant la saison touristique et qui le constatent. Nous sommes heureux qu'ils viennent sur la côte Est non seulement pour apprécier toute la beauté de notre région, mais aussi pour visiter nos petits villages de pêche. Ce n'est pas un hasard si ces petits villages de pêche existent encore aujourd'hui. C'est entre autres grâce aux mesures prises il y a de nombreuses années par le regretté Roméo LeBlanc, qui a mis en oeuvre le système de quotas et le système du pêcheur-propriétaire. Ce sont les principaux piliers sur lesquels reposent nos collectivités de pêcheurs.

Il est nécessaire de se pencher sur cette question à l'occasion. Il s'agit d'un important moteur économique non seulement pour ma province, ma circonscription et le Canada atlantique, mais aussi pour le reste du Canada.

• (1200)

Nous avons certains des meilleurs fruits de mer au monde dans ma région, et c'est très inquiétant de penser que, s'il y a de la pêche illicite, cela peut entraîner à la baisse les prix pour nos produits ou réduire la demande au Canada et à l'étranger. Ceux qui font de la pêche illicite réduisent les stocks de poissons, mais ils écoulent aussi leur récolte sur les marchés et font chuter les prix.

Le gouvernement a adopté des amendements nécessaires au comité, ce qui aligne le projet de loi avec son objectif. Cependant, j'aimerais que les députés ministériels précisent que les amendes établies dans leurs amendements prévoient un plafond pour les amendes et la peine d'au moins 500 000 \$ suivant une condamnation ou imposeront des amendes plus salées, au besoin.

Initiatives ministérielles

Les membres du comité des pêches ont essayé d'obtenir ces réponses la semaine dernière. Cependant, étant donné que les conservateurs ont été incapables de permettre au comité d'entendre les opinions de juristes en la matière, je suis persuadé qu'ils ont obtenu un avis juridique adéquat. C'est excellent d'attraper les gens, mais il faut déterminer ce qui les dissuaderait de récidiver. Il faut imposer des amendes salées.

Par exemple, c'est possible que la pêche illicite représente des millions de dollars. C'est comme intercepter des personnes qui vont plus vite que la limite permise. Ces personnes le font peut-être tout le temps. Par conséquent, si leur prise vaut 1 million de dollars, les gens reconnus coupables ont des millions de dollars en capitaux, et une amende de 500 000 \$ ne sera peut-être pas suffisante pour les dissuader de récidiver. C'est une chose d'attraper les personnes, et il faut assurer une surveillance et avoir des gens sur place pour les attraper. Lorsque nous attrapons des gens qui font de la pêche illicite, il faut un processus rapide, comme l'imposition d'amendes salées et l'inscription des gens sur une liste noire mondiale pour avoir pêché illicitement du poisson. La pêche illicite cause trop souvent du tort aux pêcheurs dans ces régions, mais cette activité peut également décimer certaines espèces fragiles.

Le gouvernement et les tribunaux doivent avoir une certaine marge de manoeuvre pour adapter la peine aux gestes posés. Les députés et les membres du comité posent trop souvent des questions au gouvernement qui restent sans réponse. J'espère que les conservateurs pourront préciser ici ces éléments.

Les amendements apportés par le comité sont satisfaisants. Nous les appuyons, et nous appuyons aussi le projet de loi. Toutefois, j'aimerais que le gouvernement accepte de fournir des renseignements et des éclaircissements supplémentaires aux députés qui ont des questions sur ces enjeux. Il est important que la Loi de mise en oeuvre de l'Accord sur les mesures de l'État du port soit adoptée afin que le Canada puisse faire sa part dans la lutte internationale contre la pêche illicite.

Le Canada doit jouer un rôle de premier plan dans la lutte contre ce type d'activités, tant ici qu'à l'étranger. Nous vivons dans un pays qui a le plus long littoral du monde et où de nombreuses personnes dépendent du secteur des pêches pour gagner leur vie. Il est donc de notre devoir d'être un chef de file dans ce dossier. Nous avons fait preuve d'initiative en établissant la limite de 200 milles, et nous devons en faire autant pour ces mesures.

Les libéraux croient que l'industrie de la pêche joue un rôle vital dans l'économie et la culture canadiennes. Elle rapporte plus de 5,4 milliards de dollars à notre économie et emploie 71 000 Canadiens à temps plein, ce qui est beaucoup. Chaque année, au Canada, on exporte pour plus de 4 milliards de dollars de poissons et de fruits de mer, dont 1,3 milliard de dollars seulement dans ma province, la Nouvelle-Écosse. Ce chiffre pourrait être encore plus élevé si le Canada et la communauté internationale unissaient leurs efforts afin de lutter plus efficacement contre la pêche illicite au Canada et dans le reste du monde.

Nous croyons que le gouvernement fédéral doit sévir avec fermeté contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée pour assurer le gagne-pain des pêcheurs, préserver les ressources halieutiques et protéger l'économie canadienne. Il est important de noter que les activités de pêche illicite coûtent jusqu'à 23 milliards de dollars par année à l'économie mondiale.

Je suis fier de l'excellent bilan du Parti libéral en matière de lutte contre la pêche illicite, non réglementée et non déclarée. Comme beaucoup de députés le savent, l'ancien ministre des Pêches, Brian

Tobin, a envoyé un message très fort au monde entier lorsque nous avons arraisonné un chalutier espagnol au large des côtes de Terre-Neuve. Il était renversant de voir la quantité de petits poissons capturés par le chalutier — du turbot, si je me souviens bien. M. Tobin est même allé présenter le filet à ses homologues des Nations unies, à New York. Personne ne pouvait en croire ses yeux: les mailles du filet étaient si serrées qu'aucun poisson ne pouvait s'échapper.

● (1205)

À l'époque, cet incident a vraiment sensibilisé la communauté internationale, et le Canada a joué un rôle de premier plan dans ce dossier. Mais n'oublions pas que c'était sous la direction de M. Brian Tobin et du gouvernement libéral de l'époque.

En raison de la surpêche, certaines collectivités du Canada atlantique, notamment à Terre-Neuve, en Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard, ne pouvaient plus pêcher le poisson de fond. Toutefois, cette perte n'était pas attribuable uniquement à des causes internationales; nous étions l'un des responsables de cet état de fait. Nous pêchions trop de poissons. Il faut dire qu'à l'époque, nous cherchions à reconstituer nos stocks de poissons. D'où l'adoption de mesures rigoureuses, notamment le moratoire sur la pêche à la morue; nous avons donc arrêté la pêche. Hélas, à notre grande surprise, d'autres n'en faisaient pas autant. Ils pêchaient à l'extérieur de nos limites. Nous tenions à gérer nos stocks de poissons, à les protéger, à les sauver et à les reconstituer; à cet égard, il était important que tous les pays fassent de même. Toutefois, comme ce n'était pas le cas. M. Tobin a bien fait de poser ce geste.

Nous avons instauré la limite de 200 milles marins qui protège les pêcheurs contre les chalutiers étrangers. Nous avons également modifié la Loi sur la protection des pêches côtières afin d'en étendre l'application à la zone réglementée par l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest, l'OPANO. Ensuite, comme je l'ai mentionné, il y a eu la guerre du turbot. Le Canada est un membre actif du Groupe de travail sur la haute mer, un groupe de travail international déterminé à mettre fin à la pêche illégale, non déclarée et non réglementée dans des parties de l'océan qui ne sont pas sous le contrôle exclusif d'États souverains.

Notre parti joue un rôle de premier plan pour protéger nos collectivités de pêcheurs et les aider à se redresser. Le poisson, surtout le poisson sauvage, est en grande demande partout dans le monde, parce qu'il a bon goût et qu'il est bon pour la santé. Or, l'avenir de la pêche sera assuré uniquement si nous la réglementons correctement, si nous attrapons ceux qui surpêchent certaines espèces de poissons ou pêchent des poissons trop petits et ne le déclarent pas.

Dans ma collectivité et dans nombre de collectivités, il existe un processus de certification visant à attester la capacité des pêcheurs de gérer et de surveiller correctement leurs activités de pêche. Beaucoup de pays en Europe et partout dans le monde, et beaucoup d'acheteurs de poissons, exigent cette certification. Elle a un effet dissuasif, en ce sens qu'elle empêche que des poissons pêchés illégalement ou interdits n'arrivent sur le marché.

Nous, de ce côté-ci de la Chambre, sommes heureux d'appuyer le projet de loi et de lutter contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée, tant au Canada qu'ailleurs dans le monde.

M. Gerald Keddy (secrétaire parlementaire du ministre de l'agriculture, de la ministre du Revenu national et pour l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, PCC): Monsieur le Président, je vais partager mon temps de parole avec le whip du Parti conservateur.

Initiatives ministérielles

Je suis très heureux d'intervenir aujourd'hui au sujet d'une importante mesure législative, à savoir le projet de loi S-3, Loi modifiant la Loi sur la protection des pêches côtières.

Comme l'ont dit mes collègues, la pêche illégale, non déclarée et non réglementée est un problème très grave dans le monde entier et ici, chez nous. C'est l'un des principaux obstacles à l'établissement de pêches durables à l'échelle mondiale, et elle fait baisser le prix du marché pour nos exportations de poissons.

À titre de Néo-Écossais et d'ancien président du comité des pêches, je comprends l'importance vitale de l'industrie de la pêche et le rôle qu'elle joue dans notre économie, tant au niveau local qu'au niveau national. Les pêcheurs respectueux des lois et qui travaillent fort sont déterminés à exploiter les ressources maritimes canadiennes de manière durable afin que les générations futures puissent continuer à en jouir. Nous investissons dans de grandes recherches en sciences halieutiques, nous surveillons l'état des pêches, puis nous décidons quelle est la quantité de prises permise pour une saison donnée afin de garantir la vitalité du secteur des pêches.

Cela dit, les adeptes de la pêche illégale ne se soucient aucunement de la viabilité des pêches qu'ils exploitent. Tout ce qui les intéresse, c'est de pêcher autant de poisson que possible pour l'écouler sur le marché mondial. Nous devons nous porter à la défense des pêcheurs canadiens en soutenant les interventions destinées à contrer la pêche illégale. Nous devons adopter le projet de loi S-3.

Les Canadiens comprennent qu'il est absolument crucial de protéger les eaux de pêche. C'est ce que fait le gouvernement, notamment en imposant des techniques de pêche viables et en appliquant les règlements de l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest, l'OPANO. Soyons clairs: le projet de loi dont nous sommes aujourd'hui saisis n'aura aucune incidence sur la gestion de cet organisme, car les modifications proposées concernent des activités menées au port et non en mer. En passant, le rôle charnière que le Canada joue à l'OPANO témoigne de sa détermination à pérenniser les pêches.

Les inspecteurs canadiens adoptent une approche diversifiée pour appliquer les règles de l'OPANO, notamment en faisant appel à des systèmes de surveillance par satellite des navires, en procédant à des inspections dans les ports ainsi qu'en analysant les rapports quotidiens sur les prises et les données de surveillance aérienne dans le but de repérer les délinquants.

Les résultats sont concluants. Grâce aux mesures de conservation qui sont appliquées, la pêche illégale a perdu du terrain, comme en fait foi la baisse générale du nombre de constats d'infraction au cours des 15 dernières années. À peine neuf constats ont été émis en 2014.

Pour en revenir au projet de loi, la communauté internationale cherche à concevoir des outils mondiaux pour prévenir, décourager et éliminer la pêche illégale, non déclarée et non réglementée. Je suis fier de rappeler que le gouvernement du Canada contribue à cet effort mondial.

Comme l'industrie canadienne de la pêche est importante, le Canada a intérêt à protéger les stocks de poisson et à faire appliquer la réglementation. L'Accord sur les mesures de l'État du port a pour but d'empêcher les bateaux qui pratiquent la pêche illégale de débarquer leurs prises et d'empêcher les prises illégales d'entrer sur le marché. Pour entrer en vigueur, cet accord doit être adopté par 25 États parties. Jusqu'à présent, 11 pays l'ont ratifié ou y ont adhéré; 16 autres pays, dont le Canada, ont annoncé qu'ils allaient aussi y adhérer.

Grâce à la Loi sur la protection des pêches côtières et au règlement qui en découle, le Canada dispose déjà d'un bon régime de contrôle des bateaux de pêche étrangers par l'État du port, et les modifications proposées le renforceront encore davantage. Même sans l'accord, ces modifications permettent d'améliorer les mesures canadiennes d'application de la loi dans le dossier de la pêche.

Elles ont aussi une utilité pratique. Elles concernent d'abord les pouvoirs relatifs à l'accès portuaire des bateaux de pêche étrangers. Comme mon collègue l'a dit, les modifications proposées instaurent un mécanisme qui s'appliquera lorsqu'un navire étranger reçoit l'ordre de l'État du pavillon de se rendre dans un port canadien. Le Canada émettra alors une licence uniquement à des fins d'inspection et de contrôle d'application.

● (1210)

Il peut s'agir d'un cas où l'État du pavillon voudrait l'aide du Canada pour effectuer une inspection et recueillir des preuves. Le cas échéant, il serait plus efficace, pour combattre la pêche illégale, de permettre au navire d'entrer dans nos ports pour que des preuves puissent être recueillies que de l'empêcher d'y entrer.

Comme la pêche illicite constitue une menace mondiale à la pérennité des pêches, l'échange d'information sur les activités de pêche illicite est indispensable pour permettre à nos partenaires d'unir leurs efforts pour contrer cette menace internationale. Nous devons savoir qui sont les criminels pour les empêcher de débarquer leurs prises.

Les modifications proposées à la Loi sur la protection des pêches côtières indiqueraient clairement l'information qui serait échangée avec nos partenaires étrangers. Chez nous, le projet de loi S-3 clarifierait le pouvoir de Pêches et Océans Canada et de l'Agence des services frontaliers du Canada d'échanger de l'information sur l'importation de poisson et de fruits de mer.

Le projet de loi S-3 contient une autre catégorie de modifications concernant les interdictions d'importation et les pouvoirs afférents. Les modifications proposées donneraient aux autorités des moyens pratiques pour faire respecter les interdictions visant la pêche illégale.

À l'heure actuelle, les agents des pêches ne peuvent inspecter que les quais et les navires. Le commerce mondial évolue et les agents des pêches doivent pouvoir inspecter tous les lieux où du poisson pourrait être conservé. Ces lieux comprennent les entrepôts, les véhicules ou les points d'entrée, comme les aéroports. Ces modifications permettraient aux gardes-pêches de saisir les poissons pêchés illégalement à ces endroits et de demander leur confiscation dans l'éventualité d'une condamnation pour leur transport illégal.

Les modifications adapteraient aussi les sanctions à la gravité du délit. Si les tribunaux jugent qu'une personne s'est rendue coupable d'une infraction d'importation au titre de la loi, ils lui infligeraient une amende salée. Ils pourraient aussi lui imposer une autre amende équivalant aux avantages financiers qu'elle a tirés de ses activités illégales. Ainsi, les amendes ne seront pas considérées comme un simple coût d'exploitation.

La pêche est pratiquée partout dans le monde, et le gouvernement du Canada en est conscient. Certains de nos partenaires commerciaux, où nous exportons le plus de poisson, comme l'Union européenne, ont déjà ratifié et mis en oeuvre l'Accord sur les mesures de l'État du port. Certains autres, comme les États-Unis, devraient leur emboîter le pas sous peu. Grâce aux modifications prévues dans le projet de loi, nos ports appliqueraient les mêmes normes que ceux de nos principaux partenaires commerciaux.

Initiatives ministérielles

Pour conclure, le projet de loi S-3 renforcerait la Loi sur la protection des pêches côtières, y intégrerait la nouvelle norme mondiale qui est définie par l'Accord sur les mesures de l'État du port et nous permettrait d'honorer nos obligations internationales.

Le projet de loi nous permettrait en outre de protéger le gagne-pain des pêcheurs légitimes au pays en contrôlant plus efficacement la quantité de poisson pêché illégalement qui, en se retrouvant sur les marchés mondiaux, fait fondre les profits des pêcheurs responsables qui respectent la loi. Le gouvernement s'engage à assurer la pérennité des pêches et à élargir le plus possible les perspectives économiques de nos pêcheurs. Voilà pourquoi il appuie ainsi les efforts mondiaux de lutte contre la pêche illicite.

En terminant, j'exhorte tous les députés à faire comme moi et à appuyer ces modifications importantes à la Loi sur la protection des pêches côtières. Il s'agit d'une mesure législative sensée qui devrait obtenir l'appui de tous les partis, selon moi, puisqu'elle permettrait à nos gardes-pêche de monter à bord des navires étrangers, non seulement lorsqu'ils seront à quai, mais aussi après qu'ils aient débarqué leurs prises et levé les voiles vers un autre marché, au Canada ou ailleurs en Amérique du Nord.

Ne sous-estimons pas l'importance d'une telle mesure, car elle s'ajoutera aux autres moyens à la disposition de nos gardes-pêche. Leur travail est déjà assez difficile comme ça. Le projet de loi leur permettra de mettre un frein à la surpêche, surtout la surpêche étrangère, et de monter à bord de navires étrangers. Il permettra surtout aux États dont ces navires arborent le pavillon de les forcer à accoster dans un port canadien et à nos gardes-pêche de monter à leur bord.

Tout le monde y gagne, à commencer par les forces de l'ordre canadiennes, mais pas seulement, puisque la pêche s'en portera mieux partout sur la planète et sera pratiquée de manière plus durable.

• (1215)

[Français]

M. Dany Morin (Chicoutimi—Le Fjord, NPD): Monsieur le Président, je suis d'accord pour dire que ce projet de loi est un pas dans la bonne direction pour protéger notre industrie des pêches. Par contre, évidemment, nous traitons ici d'un enjeu mondial, et nous faisons affaire avec des partenaires économiques.

Est-ce que le gouvernement conservateur va demander à d'autres pays de la communauté internationale de signer et de ratifier l'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée? Il y a des pays avec lesquels le Canada fait affaire, comme le Mexique, l'Espagne et le Panama, dont les bateaux sont reconnus comme pratiquant la pêche illicite, non déclarée et non réglementée.

[Traduction]

M. Gerald Keddy: Monsieur le Président, je conviens avec le député qu'il s'agit d'un enjeu mondial. Ce problème n'est pas aussi grave dans l'Atlantique Nord que dans d'autres océans, comme au large de l'Afrique et de l'Asie du Sud-Est, mais il ne faut pas penser que la côte Est et la côte Ouest du Canada ne sont pas touchées. C'est effectivement un problème.

Avec ce projet de loi, nous serions pour la première fois en mesure d'encourager les pays d'attache de ces bateaux à forcer leurs propriétaires, par l'intermédiaire d'organismes internationaux, à accoster. Si l'on ne trouve aucun poisson pêché illégalement à bord,

tant mieux pour eux. Si l'on en trouve, les pêches pourraient être saisies et des sanctions raisonnables pourraient être imposées.

• (1220)

Mme Yvonne Jones (Labrador, Lib.): Monsieur le Président, il est évident que nous allons appuyer toutes les mesures qui peuvent être prises pour sévir contre les activités illégales dans nos eaux, comme la pêche illicite, et la pêche non déclarée et non réglementée pratiquée par des navires étrangers.

Toutefois, ma question concerne les réductions budgétaires qui ont été imposées au secteur des pêches, notamment en ce qui a trait à la surveillance, au suivi et à d'autres services. Des bureaux des pêches ont été fermés dans tout le Canada atlantique, et un grand nombre de personnes qui avaient des postes ayant trait à l'application de la loi ont perdu leur emploi. Le gouvernement a amputé les ressources extracôtières pour la surveillance et le suivi d'environ 4,2 millions de dollars. Il a également aboli 23 postes affectés à la surveillance et au suivi des bateaux de pêche étrangers naviguant au large de nos côtes.

Pour la mise en oeuvre de ces nouvelles mesures, le gouvernement est-il disposé à accorder des ressources adéquates pour veiller à ce que le travail soit fait comme il se doit?

M. Gerald Keddy: Monsieur le Président, je représente l'une des circonscriptions du pays où l'apport économique du secteur de la pêche est le plus considérable. Les prises débarquées dans ma circonscription et dans la circonscription voisine, Nova-Ouest, constituent plus de 20 % des prises débarquées au Canada, en provenance des trois océans.

Si la députée posait la question aux pêcheurs de ma circonscription, ils lui diraient que beaucoup de contrôles sont employés pour appliquer la loi. Il y a une marche à suivre que la députée connaît très bien. Les pêcheurs doivent signaler leur départ lorsqu'ils prennent la mer et doivent signaler aussi leur retour. Des inspections se font à bord des bateaux en mer ainsi qu'au moment où ils reviennent s'amarrer au quai. Il est très difficile d'enfreindre les règles au Canada. La surveillance électronique est désormais beaucoup plus efficace. Une bonne partie des bateaux de la flotte sont munis d'un enregistreur de données qui signale en tout temps leur position géographique, de telle sorte que Pêches et Océans peut les suivre à la trace. Qu'un bateau pêche juste à la limite permise, qu'il n'ait pas le droit de se trouver à l'intérieur de la limite des 30 milles ou qu'il soit censé pêcher hors de la limite des 50 milles, nous savons en tout temps où il se trouve.

Pour répondre à la question de la députée, je dirais qu'il est extrêmement important d'appliquer la loi, mais que les outils dont nous disposons pour ce faire sont plus robustes et plus performants que jamais.

L'hon. John Duncan (ministre d'État et whip en chef du gouvernement, PCC): Monsieur le Président, pour gagner leur vie, nos pêcheurs travaillent sans relâche en pleine mer, souvent dans des conditions difficiles. Leur détermination et leurs efforts soutiennent l'économie des collectivités côtières, et au-delà de cela, ces gens contribuent à l'industrie canadienne des fruits de mer, qui génère plusieurs milliards de dollars.

Par conséquent, il est tout à fait inacceptable que des braconniers étrangers aillent à l'encontre des règles et des règlements nationaux et internationaux pour éviter d'assumer le véritable coût de la pêche. Ils causent une distorsion des prix sur le marché et font perdre des profits à l'industrie, nuisant ainsi au gagne-pain des pêcheurs légitimes tout en menaçant la stabilité et la viabilité des pêches à l'échelle mondiale.

Initiatives ministérielles

Voilà pourquoi je suis heureux d'appuyer le projet de loi S-3, Loi modifiant la Loi sur la protection des pêches côtières, qui procurerait au Canada des outils supplémentaires pour lutter contre les activités de pêche illicites, non déclarées et non réglementées.

Le gouvernement a lancé l'un des plus ambitieux programmes commerciaux de l'histoire de notre nation, et ce projet de loi y contribuerait de façon importante. Grâce à l'Accord économique et commercial global avec l'Union européenne et à l'Accord de libre-échange Canada-Corée, nous ouvrons de nouveaux marchés et offrons de nouveaux débouchés pour l'ensemble des industries et des secteurs canadiens. Les intervenants de l'industrie canadienne du poisson et des fruits de mer pourront profiter grandement de ces accords grâce à la réduction et à l'élimination de certains tarifs imposés à nos produits de calibre mondial.

Cependant, l'ouverture de nouveaux marchés rend d'autant plus importants les efforts que nous déployons pour lutter contre les activités de pêche illicites.

D'après une étude britannique réalisée en 2008, la pêche illégale a d'immenses répercussions. On estime qu'elle entraîne, à l'échelle mondiale, des pertes économiques de l'ordre de 10 à 23 milliards de dollars américains par année.

Les activités de pêche illégale en haute mer menées à l'échelle mondiale ont des effets sur les Canadiens. Après tout, le Canada exporte 85 % de sa production de poissons et de fruits de mer. Ces exportations rapportent 4 milliards de dollars à notre économie chaque année, une somme considérable. Et nous pourrions faire encore mieux si nous pouvions réduire la pêche illégale à l'échelle mondiale.

Moi qui viens de la Colombie-Britannique, je sais que les pêches canadiennes ressentent fortement les effets de la pêche illégale menée à l'autre bout du monde. Ainsi, la pêche aux oursins rouges et verts, florissante en Colombie-Britannique à une certaine époque, a connu un fort déclin quand des produits pêchés illégalement ont envahi le marché international. La pêche aux oursins a été grandement endommagée par ces criminels qui ne cherchent qu'à faire un profit rapide sans penser à l'avenir. La pêche illégale n'est pas qu'un problème vague et éloigné. Elle a des conséquences économiques réelles pour les gens et les collectivités qui tirent leurs revenus de la mer.

Cet impact économique important est l'une des raisons pour lesquelles le Canada a adopté, avec d'autres pays, l'Accord sur les mesures de l'État du port.

Les impacts environnementaux expliquent aussi pourquoi le Canada appuie cet accord. En effet, la pêche illégale nuit à une gestion viable non seulement des pêches, mais aussi des écosystèmes et des habitats dont dépendent ces pêches. L'Accord sur les mesures de l'État du port s'inscrit logiquement dans les efforts internationaux visant à améliorer la conservation des pêches, puisqu'il fera en sorte que seuls des poissons pêchés légalement pourront entrer dans les ports et ensuite être offerts sur les marchés nationaux ou internationaux. Voilà le but du projet de loi S-3.

Le Canada satisfait déjà à bon nombre des exigences requises pour ratifier l'Accord sur les mesures de l'État du port. Nous devons toutefois apporter quelques modifications à nos lois pour les harmoniser à la nouvelle norme internationale. Ces modifications visent plus précisément à élargir les pouvoirs d'inspection et d'application de la loi au-delà des bateaux de pêche traditionnels; à renforcer les interdictions touchant l'importation de produits du poisson provenant d'une pêche illégale et à renforcer l'application internationale à cet égard; et à établir un régime d'application

concernant les bateaux de pêche étrangers à qui l'État du pavillon a ordonné de se rendre dans un port à des fins d'application de la loi.

● (1225)

Je vais parler surtout de deux de ces modifications, à savoir la possibilité pour un État d'ordonner à un navire arborant son pavillon de se rendre dans un port, et la communication accrue entre les partenaires des forces de l'ordre.

Le Règlement sur la protection des pêcheries côtières oblige les bateaux de pêche étrangers qui souhaitent pénétrer à l'intérieur des eaux de pêche canadiennes à demander une licence au moins 30 jours à l'avance. Or, les bateaux qui pratiquent la pêche illégale ayant de bonnes raisons d'éviter nos ports, ils sont peu susceptibles de demander une telle licence. Même si le pays dont ils relèvent, l'État du pavillon, souhaitait leur ordonner de se rendre dans un port canadien pour y être inspectés, les règles actuelles sont telles qu'ils devraient quand même demander une licence. Pour corriger la situation, le projet de loi S-3 autorisera les garde-pêche à prendre les mesures appropriées lorsqu'un navire se fait ainsi ordonner par l'État dont il arbore le pavillon de se rendre dans un port afin d'y être inspecté.

J'insiste sur le fait que cette disposition n'empêchera en aucun cas le Canada de refuser l'accès à un de ses ports aux bateaux de pêche illégaux qui violent les mesures de préservation et de contrôle d'application des organisations régionales de gestion des pêches. Elle vise tout simplement à mettre en oeuvre l'une des dispositions clés de l'Accord sur les mesures de l'État du port. En règle générale, l'accord exige même des parties qu'elles refusent l'entrée aux navires pratiquant la pêche illégale. L'exception créée par cette disposition permettra aux parties d'autoriser un navire à accoster afin qu'il puisse être inspecté, que des preuves soient recueillies et que les mesures appropriées de contrôle d'application soient prises au nom de l'État du pavillon.

Pour mettre un terme à la pêche illégale partout dans le monde, il faut des preuves et il faut améliorer les protocoles qui régissent l'échange d'information entre les forces de l'ordre canadiennes et celles des autres pays. Voilà qui m'amène à la deuxième modification. Aux termes du projet de loi, Pêches et Océans Canada et l'Agence des services frontaliers du Canada seront expressément autorisés à échanger de l'information. Les pouvoirs autorisant le Canada à communiquer de l'information sur les activités des bateaux étrangers qui pratiquent la pêche illégale aux autres États ainsi qu'aux organismes régionaux et internationaux seront quant à eux définis plus clairement. Nous pourrions par exemple informer nos partenaires que nous avons refusé l'entrée à un navire étranger, que nous avons pris telle ou telle mesure pour faire appliquer la loi, que les mesures en question ont obtenu tel ou tel résultat et que les procédures judiciaires entreprises ont connu telle ou telle issue.

Notre expérience nous a montré que, à l'échelle mondiale, de solides mesures portuaires prises par l'État peuvent dissuader la pêche illégale. L'Accord sur les mesures de l'État du port constitue l'une des approches les plus efficaces pour composer avec la pêche illégale, non déclarée ou non réglementée dans le monde entier. Le fait d'appuyer le projet de loi S-3 permettrait au Canada d'honorer cet important engagement international. J'encourage vivement tous les députés à appuyer ce projet de loi.

Initiatives ministérielles

• (1230)

M. Fin Donnelly (New Westminster—Coquitlam, NPD): Monsieur le Président, je suis gré au député de ses commentaires à propos de ce projet de loi ainsi que de l'amendement et des changements que l'on propose d'y apporter. Il a parlé de pêche illégale, comme l'a fait avant lui le secrétaire parlementaire.

Ma question porte sur la pêche illégale. Nous savons bien que l'un des pires contrevenants est le secteur de la pêche au requin. Les scientifiques nous disent que plus de 100 millions de requins sont pêchés dans nos mers chaque année. Ils sont ciblés pour leurs ailerons. Il s'agit d'une pêche très brutale: on leur coupe les ailerons avant de les rejeter à la mer alors qu'ils sont souvent vivants; ils finissent donc par suffoquer. Ces méthodes de pêche sont cruelles envers ces animaux. Comme les députés le savent, les requins jouent un rôle clé dans la santé de nos océans.

Si le gouvernement prend la pêche illégale au sérieux, je me demande pourquoi nous n'avons pas réussi à faire plus de percées. À titre d'exemple, j'ai présenté un projet de loi d'initiative parlementaire pour interdire l'importation des ailerons de requins au Canada. Le gouvernement a eu l'occasion de voter sur cette question pour influencer sur la pêche illégale. Nous savons que ce type de pêche est surtout illégal. Les conservateurs auraient pu avoir une incidence positive en votant en faveur de mon projet de loi, comme l'a fait l'opposition, mais il a fait le contraire. Je me demande si le député pourrait expliquer pourquoi il n'a pas appuyé ce projet de loi.

L'hon. John Duncan: Monsieur le Président, des amendements ont été apportés au projet de loi S-3 pour permettre au gouvernement d'exiger que la documentation relative à l'importation de produits de la mer soit conforme à la documentation relative aux prises produites ailleurs dans le monde par les organisations régionales de gestion des pêches. Ainsi, une fois le projet de loi adopté, les prises illégales effectuées à l'étranger seront aussi illégales au Canada. Je crois que cela répond aux préoccupations que le député vient d'exprimer.

Mme Yvonne Jones (Labrador, Lib.): Monsieur le Président, il n'est étonnant pour personne que les libéraux appuient toute mesure susceptible d'empêcher la surpêche et la pêche illégale dans nos eaux. Après tout, c'est nous qui avons instauré la zone s'étendant à 200 milles des côtes canadiennes et qui avons lutté contre l'Espagne dans la guerre du flétan, afin de protéger notre industrie et chasser les intérêts étrangers de notre territoire.

Cependant, il est tout aussi important de veiller sur les pêcheurs canadiens. Le gouvernement a sabré dans les centres de la Garde côtière à St. John's, à Terre-Neuve, ainsi que dans le service radio de la Garde côtière à des endroits comme St. Anthony, où les gens de l'industrie en dépendent.

Durant son intervention, le député a parlé de protéger les pêcheurs, qui mettent leur vie en danger lorsqu'ils vont en mer. Je lui demande donc s'il appuierait le rétablissement de ces services, afin d'assurer la protection des pêcheurs canadiens.

• (1235)

L'hon. John Duncan: Monsieur le Président, comme le député du Canada atlantique qui m'a précédé, le député de South Shore—St. Margaret's, je viens d'une grande circonscription côtière où la pêche commerciale est très importante. Ma circonscription abrite également la base aérienne des Forces canadiennes à Comox, où nous assurons une surveillance aérienne jusqu'au milieu du Pacifique pour tenter d'éliminer les longs filets qui étaient utilisés dans les années 1960, 1970 et 1980 pour capturer des espèces de grande valeur. On peut localiser ces filets grâce aux opérations de reconnaissance aérienne que le Canada a menées et continue de mener.

Nous avons pris de bonnes mesures pour les ressources halieutiques. Un grand nombre de nos remontées de saumon se rétablissent. Nous avons fixé des quotas individuels pour une très grande partie de la pêche du poisson de fond. La pêche commerciale est maintenant très durable. Je n'arrive donc pas aux mêmes conclusions que la députée de Labrador.

M. Don Davies (Vancouver Kingsway, NPD): Monsieur le Président, c'est un privilège de prendre la parole au nom de l'opposition officielle, le Nouveau Parti démocratique du Canada, pour parler de cet important projet de loi S-3, Loi modifiant la Loi sur la protection des pêches côtières, Loi de mise en oeuvre de l'Accord sur les mesures de l'État du port. Derrière ce titre plutôt anodin se cache des principes très importants.

Je tiens à dire pour commencer que je suis fier de partager mon temps de parole avec le député de New Westminster—Coquitlam.

Le projet de loi porte essentiellement sur une industrie extrêmement importante, à savoir le secteur de la pêche, et sur la nécessité absolue de protéger les collectivités côtières et les centaines de milliers de Canadiens qui vivent de la pêche, sans compter les nombreux emplois que le secteur crée.

J'ai quelques statistiques qui montrent l'ampleur du problème que le projet de loi vise à régler, à savoir la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. D'après une étude réalisée en 2008, les pertes économiques dans le monde entier causées par la pêche clandestine se situeraient entre 10 et 23 milliards de dollars américains par année.

La pêche illicite, non déclarée et non réglementée entraîne la capture d'entre 11 et 26 millions de tonnes de produits de la mer par année et peut représenter jusqu'à 40 % des prises totales pour certaines espèces.

Au Canada, la pêche commerciale d'espèces sauvages, l'aquaculture et l'industrie de transformation du poisson et des fruits de mer contribuent pour 5,4 milliards de dollars au PIB total et génèrent l'équivalent de 71 000 emplois à temps plein.

L'opposition officielle néo-démocrate s'intéresse avant tout à ce que ferait le projet de loi au chapitre de la protection des ressources halieutiques et des mesures qui nous permettraient de commencer à nous attaquer à la pêche illégale, qui nuit aux efforts de conservation et de gestion déployés par le Canada et d'autres afin d'assurer la viabilité du secteur des pêches. Bien évidemment, l'importance d'assurer la protection de nos écosystèmes océaniques sous-tend toutes ces initiatives. Les modifications proposées dans le projet de loi contribueront à la protection des pêcheurs et de leurs collectivités contre la concurrence déloyale, et nous appuyons le projet de loi en conséquence.

Le projet de loi S-3 se fait attendre depuis longtemps, et s'il y a quelque chose à reprocher au gouvernement, c'est qu'il a pris bien trop longtemps avant d'en saisir la Chambre. Les chiffres que je viens de citer illustrent le fait que chaque année de retard coûte des milliards de dollars à notre économie et nuit aux écosystèmes du monde.

Initiatives ministérielles

Le projet de loi a été présenté au Sénat, et il a été adopté à l'étape de la troisième lecture le 7 mars 2013, il y a deux ans. Après la prorogation, le projet de loi a été présenté à nouveau sous le numéro S-3, et il a à nouveau été adopté au Sénat. Il a été présenté à la Chambre des communes le 11 février 2014. On sait donc qu'il a fallu un certain nombre d'années au gouvernement pour saisir la Chambre de la mesure, et il ne nous a jamais donné d'explication acceptable pour ce contretemps.

J'aimerais examiner certaines des dispositions du projet de loi afin que nous puissions mieux comprendre son importance et les modifications qu'il apporte à la loi canadienne.

La Loi sur la protection des pêches côtières, une des lois que le projet de loi vient modifier, réglemente les bateaux de pêche étrangers pêchant des espèces sédentaires, comme les huîtres et les palourdes, en eaux canadiennes et sur le plateau continental du Canada au-delà des zones de pêche canadiennes. La loi couvre également la zone réglementée par l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest, et il est interdit à des bateaux de pêche étrangers de certaines classes ou de certaines tailles précises de pêcher des stocks chevauchants, c'est-à-dire des poissons qui passent des eaux internationales aux zones réglementées. La loi interdit également aux bateaux de pêche sans nationalité de pêcher dans les eaux canadiennes ou dans les eaux de l'OPANO.

Je vais m'attarder un instant sur ce point, parce que cela me rappelle une disposition très préoccupante de l'Accord économique et commercial global, ou l'AECG, qui fait actuellement l'objet de pourparlers entre le Canada et l'Union européenne. Soit dit en passant, contrairement à ce que disent les conservateurs, ce traité n'est pas encore conclu. Nous n'avons toujours pas de texte officiel définitif. Le travail n'est pas encore terminé, même si le tout devrait l'être cette année ou peut-être l'an prochain.

● (1240)

L'AECG contient une disposition sur le cabotage qui inquiète bon nombre de membres de l'industrie de la navigation au Canada. Cette disposition permettrait aux navires battant pavillon d'un pays européen de transporter des conteneurs dans les eaux intérieures canadiennes, principalement entre Terre-Neuve et Montréal. L'industrie de la navigation et le syndicat des gens de mer, en particulier, s'inquiètent énormément et estiment que le fait de permettre à des navires battant pavillon étranger de naviguer dans les eaux intérieures canadiennes représente une menace non seulement pour leur emploi, mais aussi pour la sécurité du Canada.

Je mentionne que les États-Unis ont la Jones Act, qui interdit à tout navire battant pavillon étranger de naviguer dans les eaux intérieures américaines. Seuls les navires battant pavillon américain peuvent le faire. Cela permet aux États-Unis d'exercer un contrôle sur les équipages et la sécurité des navires. Cependant, le gouvernement conservateur veut permettre aux navires battant pavillon étranger de naviguer dans les eaux intérieures canadiennes. Je mentionne que les néo-démocrates soulèveront cette question si la Chambre est un jour saisie d'un projet de loi sur l'AECG.

L'Accord sur les mesures de l'État du port vise à empêcher le poisson pêché illégalement d'atteindre les marchés du monde entier en transitant par les ports. Aux termes de cet accord, les navires étrangers devront prévenir les autorités de leur arrivée et demander l'autorisation d'entrer dans le port, les autorités devront procéder à des inspections régulières conformément aux normes minimales universelles, les navires en infraction se verront refuser l'utilisation du port ou de certains services portuaires et, enfin, des réseaux d'échange d'information seront créés. Cette disposition est impor-

tante parce que le Canada devrait être un chef de file mondial et tout mettre en oeuvre pour empêcher le poisson pêché illégalement d'atteindre les marchés du monde entier en transitant par nos ports.

Le paradoxe ne s'arrête pas là. Il y a environ six mois, j'ai dénoncé ici même le fait que de la viande de rorqual commun obtenue illégalement entrainé dans le port d'Halifax, traversait le Canada et repartait du port de Vancouver. Le rorqual commun est une espèce en voie de disparition et le Canada a ratifié des accords internationaux qui lui interdisent de participer au commerce de la viande de rorqual commun. J'ai signalé à la Chambre que le Canada servait de voie de transit pour un pays scandinave qui expédie de la viande de rorqual pêchée illégalement vers le marché japonais. Le gouvernement n'a rien fait pour mettre un terme à cette pratique. Je considère donc qu'il est paradoxal que les conservateurs tentent de donner l'impression qu'ils empêchent le poisson pêché illégalement d'entrer au Canada ou sur d'autres marchés en transitant par nos ports, puisqu'à l'heure où on se parle, ils laissent de la viande d'une espèce en voie de disparition transiter par nos ports.

Je tiens également à souligner que le gouvernement n'a pas réussi à prendre soin de nos océans et de nos pêches. Mon collègue de New Westminster—Coquitlam a déjà présenté son excellent projet de loi, qui vise à interdire l'importation de nageoires de requin au pays, parce que, de toute évidence, nous faisons face à une véritable crise dans nos océans en raison du prélèvement illégal des nageoires de requin. Pourtant, les conservateurs refusent d'agir.

Par ailleurs, comme on l'a signalé, le gouvernement a fermé des postes de la Garde côtière et des centres de communications maritimes sur les deux côtes, y compris dans ma ville, Vancouver, où l'on a perdu le poste de la Garde côtière de Kitsilano. La fuite de combustible survenue récemment dans la baie English, juste au large de Vancouver, a illustré à quel point cette décision était insensée. Tout le monde à Vancouver et ailleurs en Colombie-Britannique sait que si ce poste avait été ouvert, on aurait eu la possibilité de réagir plus rapidement, et le déversement de combustible aurait été maîtrisé de façon plus efficace et plus rapide. Or, à cause de la mauvaise gestion des conservateurs et de leur décision irréflectée dans ce dossier, cet accident a causé des dommages toxiques à l'océan au large de Vancouver.

J'aimerais aussi parler un peu de la conservation des stocks de poissons. La pêche est extrêmement importante sur les deux côtes, en fait les trois côtes, du pays. Elle est importante pour les Autochtones, les localités côtières, les consommateurs canadiens et l'industrie de la pêche. Pourtant, le gouvernement n'a pas pris les mesures qui s'imposent pour protéger les stocks de poissons au pays.

Sur la côte de la Colombie-Britannique, l'espèce emblématique de saumon qui s'y trouve est essentielle à l'économie et, en fait, à la culture de cette province. Je sais que les citoyens de la Colombie-Britannique souhaitent que le gouvernement fédéral prenne toutes les mesures possibles pour assurer la durabilité des stocks de toutes les espèces de poissons, sur toutes les côtes, pour le présent et pour les générations futures.

Lorsque, cet automne, les néo-démocrates seront portés au pouvoir, ils prendront des mesures plus efficaces pour conserver les stocks de poisson sur la côte Est, sur la côte Ouest, dans le Nord et dans les voies navigables intérieures, dont le gouvernement actuel a réduit à leur plus simple expression les mesures de protection. Le gouvernement néo-démocrate protégera toutes les eaux du pays et toutes les formes de vie qui s'y trouvent pour le bien des générations futures et de notre économie.

Initiatives ministérielles

• (1245)

M. Paul Calandra (secrétaire parlementaire du premier ministre et pour les Affaires intergouvernementales, PCC): Monsieur le Président, si j'ai bien compris, le NPD appuiera ce projet de loi. Je félicite le député de cette décision.

Je veux lui poser une question sur un sujet différent, mais qui me semble connexe, parce qu'il en a parlé dans ses remarques. Sous le gouvernement libéral précédent, la capacité des Forces armées canadiennes et de la Garde côtière canadienne à intervenir dans de nombreuses situations sur les deux côtes a été complètement détruite. Pour notre part, nous avons lancé une stratégie nationale en matière de construction navale, qui permettrait de renouveler les flottes de la Marine royale canadienne et de la Garde côtière. La reconstruction des chantiers sur la côte Est et la côte Ouest, potentiellement tout près de la circonscription du député, constitue un élément important de cette stratégie.

Je me demande si le député peut parler de l'importance de l'achèvement de ces navires et de l'influence de ceux-ci, non seulement pour protéger nos frontières contre la pêche illégale, mais aussi pour améliorer l'économie locale de la Colombie-Britannique et des provinces de l'Atlantique.

M. Don Davies: C'est une excellente question, monsieur le Président. Je félicite le gouvernement d'avoir conçu une solution typiquement canadienne à l'égard des marchés publics destinés à pourvoir aux besoins de la marine. J'en suis ravi. C'est ce que le NPD réclamait depuis des décennies pour stimuler l'industrie canadienne de la construction navale.

Le député voit juste. Sur la rive Nord des basses-terres continentales, Seaspan remplira des contrats d'une valeur totale, si je ne m'abuse, de plusieurs milliards de dollars. Les retombées jailliront sur les habitants et l'industrie de la construction navale de la Colombie-Britannique tout en fournissant le nécessaire à la Marine canadienne pour qu'elle soit bien équipée.

Puisque le député en a parlé, je veux prendre quelques instants pour évoquer la performance des gouvernements libéraux passés. Malgré les vantardises des libéraux dans cette enceinte, c'est lorsqu'ils étaient au pouvoir que les stocks de morue se sont effondrés. La gestion déplorable des stocks canadiens de diverses espèces de poissons a plongé de nombreuses provinces en pleine crise. Le déficit infrastructurel s'est creusé sous les gouvernements libéraux, car ils ont essentiellement équilibré leurs budgets en ignorant les grandes infrastructures et en fermant les yeux sur les besoins criants en matière de programmes sociaux.

Répétons que, lorsque les néo-démocrates seront portés au pouvoir, en octobre, les Canadiens auront la chance de voir ce que peut accomplir un gouvernement qui investit réellement dans les infrastructures au lieu de laisser le déficit infrastructurel se creuser en refillant cette responsabilité aux générations futures.

• (1250)

Mme Yvonne Jones (Labrador, Lib.): Monsieur le Président, je dirais que c'est toujours bien d'avoir des rêves.

Les libéraux estiment que l'industrie de la pêche joue un rôle essentiel. Ils sont conscients du nombre de Canadiens qui dépendent de la pêche. Le Canada a créé la zone de 200 milles marins pour protéger cette industrie. Pendant la guerre du turbot, il a d'ailleurs poursuivi les Espagnols afin de protéger l'industrie canadienne de la pêche contre la pêche étrangère.

Les libéraux appuient le projet de loi dont nous sommes saisis. Le hic, toutefois — et j'aimerais savoir si le député est d'accord avec

moi —, c'est que le gouvernement conservateur a sabré dans la surveillance extracôtière des bateaux de pêche étrangers en réduisant son financement de 4,2 millions de dollars et en supprimant 23 postes. Il est aujourd'hui question de confier plus de pouvoirs aux garde-pêches canadiens, mais les conservateurs ne doivent-ils pas aussi leur accorder les ressources et les outils dont ils ont besoin pour bien faire leur travail? Ne doivent-ils pas éviter de supprimer les postes des gens qui mettent en oeuvre ces politiques?

M. Don Davies: Monsieur le Président, la députée a raison: on aurait beau rédiger et adopter toutes les lois du monde, pour les mettre en oeuvre, il faut fournir concrètement les ressources nécessaires à la fonction publique et aux organismes de réglementation qui s'occupent de réaliser les objectifs visés par les mesures législatives.

Arrêtons-nous un instant, car la députée a dit que c'est bien d'avoir des rêves, et elle a raison. Tommy Douglas, un pionnier et un géant de la politique canadienne, disait qu'il ne faut pas se contenter de petits rêves. Nous l'avons constaté hier en Alberta. C'est ce qui se passe lorsque les gens unissent leurs efforts et choisissent de miser sur l'espoir et d'investir dans nos collectivités. Ils ont élu un gouvernement néo-démocrate qui gouvernera autrement et qui sera meilleur que les mauvais gouvernements conservateurs et libéraux qui règnent sur le paysage politique depuis trop longtemps. Tout va changer en octobre prochain.

M. Fin Donnelly (New Westminster—Coquitlam, NPD): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui au sujet du projet de loi S-3, la Loi modifiant la Loi sur la protection des pêches côtières, ou Loi de mise en oeuvre de l'Accord sur les mesures de l'État du port.

J'aimerais faire une brève mise en contexte. Ce projet de loi vise à modifier la Loi sur la protection des pêches côtières. Il a initialement été présenté au Sénat, ce qui nous inspire, bien entendu, de sérieuses préoccupations, non seulement en ce qui concerne l'assemblée de la Chambre haute, mais aussi la façon dont le projet de loi a été présenté. Toutefois, il a été adopté à l'étape de la troisième lecture le 7 mars 2013, après la prorogation. Le projet de loi a ensuite été présenté et adopté de nouveau au Sénat sous le numéro S-3. Il a été présenté à la Chambre des communes le 11 février 2014.

Ce projet de loi modifierait la Loi sur la protection des pêches côtières afin de mettre en oeuvre l'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Cet accord a été approuvé en 2009 par l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture. En outre, le projet de loi S-3 ajouterait dans la loi des interdictions liées à l'importation de poissons et de plantes marines acquis illégalement et clarifierait certaines dispositions de la loi concernant l'exécution et le contrôle d'application de la loi.

La Loi sur la protection des pêches côtières interdirait également aux navires de pêche sans nationalité de pêcher dans les eaux canadiennes ou de l'OPANO. Les États-Unis ont présenté une mesure législative semblable en vue de ratifier l'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État. Signalons que l'accord ne pourra entrer en vigueur qu'après avoir été ratifié par 25 pays.

Du côté de l'opposition officielle, nous croyons que c'est un petit pas dans la bonne direction. Nous appuyons ce projet de loi, mais nous soulignons qu'il soulève des préoccupations importantes. Ainsi, nous nous demandons d'où viendront les ressources nécessaires et comment cette mesure sera mise en oeuvre, au juste.

Initiatives ministérielles

J'aimerais m'attarder sur certaines de ces préoccupations, qui portent notamment sur les pêches, la Garde côtière et les océans. La question centrale porte sur le degré d'engagement du gouvernement envers le cœur même du problème des pêches illégales, soit la surveillance. Quand on regarde comment le gouvernement s'est comporté jusqu'ici dans le domaine des pêches, on voit qu'il a éviscéré la Loi sur les pêches.

Depuis plus de 100 ans, cette loi joue un rôle essentiel dans la protection des pêches au Canada. C'est une mesure législative importante. Le gouvernement conservateur l'a toutefois vidée de sa substance. Il s'est particulièrement attaqué aux dispositions sur l'habitat du poisson; il y a apporté des modifications considérables qui affaiblissent la Loi sur les pêches et la protection qu'elle offre.

Les ressources consacrées à l'habitat sont un aspect très important, car je crois qu'elles en disent long sur le programme du gouvernement qui est d'acheminer le pétrole jusqu'aux côtes. Sur la côte Ouest, nous savons assurément que c'est ce que le gouvernement souhaite faire. Il ne s'en est pas caché puisqu'il appuie le projet d'oléoduc Northern Gateway d'Enbridge, qui traverserait le nord de la Colombie-Britannique et des bassins versants qui sont d'importance névralgique pour le poisson et pour les pêches. C'est là un objectif très clair du gouvernement, et c'est pourquoi il ne tient pas compte des pêcheries et de l'obligation que nous avons de les financer adéquatement.

Nous pouvons aussi juger la situation à l'aune du refus du gouvernement d'investir dans la recherche et d'écouter l'avis des scientifiques. Nous ne recevons pas l'information voulue des scientifiques, car le gouvernement les musèle. Ils ne sont pas en mesure de donner leur opinion sur ces sérieuses questions. Et lorsqu'ils arrivent, grâce à leurs études, à cerner ces enjeux, on rend encore plus difficile la communication publique de leurs constatations.

Au fil des ans, le gouvernement a réduit considérablement les ressources du ministère, et celui-ci n'a pas dépensé tous les crédits qui lui ont été alloués. En ce qui concerne les pêches, nous pouvons voir une tendance se dessiner. Des réductions budgétaires sont aussi imposées à la Garde côtière dont le mandat est de protéger nos côtes et d'empêcher les navires d'entrer illégalement dans les eaux canadiennes.

Des compressions ont aussi été faites dans le port le plus achalandé du pays, Vancouver, et elles visaient plus précisément le poste de la Garde côtière de Kitsilano. L'annonce a suscité un tollé chez de nombreux intervenants de tous les horizons politiques. La province, les municipalités, les marins et les plaisanciers ont aussi fait entendre leur voix. Des préoccupations en matière de santé ont été évoquées. L'opinion est unanime: la fermeture de cette station clé située de façon stratégique viendra changer la donne, et elle se traduira par des pertes de vies.

● (1255)

Mon collègue de Vancouver Kingsway a mentionné qu'un très petit déversement a eu lieu récemment dans la baie English et que ce poste aurait pu jouer un rôle clé pour confiner la nappe d'hydrocarbures. Malheureusement, le poste n'a pas pu intervenir puisqu'il est fermé. L'équipement qui s'y trouvait n'a évidemment pas pu être utilisé. Voilà qui montre bien que le gouvernement n'est pas sérieux quand il s'agit d'investir dans les ressources dont le pays a besoin afin de protéger les pêches, d'enquêter et d'effectuer la surveillance nécessaire pour lutter contre la pêche illégale.

Je reviens à la Garde côtière canadienne. Je suis de la côte Ouest. Ma circonscription, New Westminster—Coquitlam, ainsi que Port

Moody, est traversée par le fleuve Fraser, et borde aussi la baie Burrard; elle est nichée dans les eaux côtières. C'est une circonscription importante qui englobe les pêches du fleuve Fraser, l'un des plus formidables cours d'eau à saumons au monde. Donc, il est important pour ma circonscription que le gouvernement fédéral finance adéquatement la protection des pêches côtières.

Il y avait cinq postes de Services de communication et de trafic maritimes sur la côte Ouest avant que le gouvernement n'en ferme trois, soit les postes d'Ucluelet, de Comox et de Vancouver. Les postes de Services de communication et de trafic maritimes sont en quelque sorte l'équivalent des tours de contrôle des aéroports, mais pour les océans. Ils jouent un rôle essentiel pour que l'on sache quels bateaux se trouvent en mer et ce qui s'y passe. Le gouvernement a fermé trois postes sur cinq et en a gardé deux, un à Victoria et l'autre, à Prince Rupert, près de l'Alaska, pour s'occuper de toute la côte. C'est inacceptable. Il va en résulter des problèmes. Après la fermeture du poste de Vancouver, il n'y aura plus aucune présence de la Garde côtière aux abords de cette ville. Les Canadiens en général et plus particulièrement les gens de la côte de la Colombie-Britannique et de Vancouver considèrent cette fermeture totalement inacceptable. Elle va entraîner des problèmes. Les gens s'opposent à la fermeture du poste de Kitsilano depuis des années, mais le gouvernement refuse de les écouter.

Nous n'en savons pas assez sur les océans. Les données scientifiques sont insuffisantes concernant les changements qui se produisent dans les océans, par exemple, à cause des changements climatiques. Le problème de l'acidification se manifeste également. Les océans deviennent plus acides, ce qui a un effet déterminant sur les changements qui se produisent. Il est clair, encore une fois, que les budgets sont insuffisants pour que l'on puisse vraiment cerner ces changements importants.

Plus tôt, j'ai demandé au gouvernement pourquoi il n'a pas appuyé mon projet de loi d'initiative parlementaire visant à interdire l'importation de nageoires de requin au Canada. Les scientifiques canadiens nous disent que les requins contribuent de façon essentielle à assainir les océans, et leur nombre diminue au rythme inquiétant de 100 millions par année. Il est difficile d'imaginer qu'autant de requins puissent disparaître chaque année. Ils contribuent de manière essentielle à l'équilibre de nos écosystèmes marins, et pourtant, le gouvernement ne prend pas les mesures qui s'imposent. Les résultats du vote étaient très serrés. Le projet de loi a été rejeté par cinq voix. Il aurait suffi que trois autres députés conservateurs votent en sa faveur. Il y a bien trois conservateurs qui ont voté avec l'opposition, mais malheureusement, cela n'a pas suffi. C'était une mesure simple qui aurait pu faire une différence.

Je sais que le projet de loi n'est en fait qu'une mesure d'ordre administratif, mais si le gouvernement prend vraiment au sérieux la lutte contre la pêche illicite, alors il doit fournir les ressources nécessaires à la gestion de nos pêches et à la surveillance de nos océans, notamment en appuyant la Garde côtière.

Il est important de citer ceux qui ont fait valoir leurs préoccupations. J'aimerais conclure brièvement en citant deux de ces intervenants. Le groupe environnemental Pew a dit ceci:

La pêche illégale menace grandement la viabilité des ressources halieutiques du monde entier. Certains estiment que la pêche illégale et non réglementée cause des pertes financières annuelles de l'ordre de 23,5 milliards de dollars à l'échelle de la planète et représente jusqu'à 20 % de toutes les prises de poissons de mer sauvages dans le monde. Dans certaines parties du globe, la situation est encore plus critique. Par exemple, les scientifiques des pêches estiment que la pêche illégale représente jusqu'à 40 % des prises effectuées en Afrique de l'Ouest.

Initiatives ministérielles

• (1300)

Je pourrais continuer. Je tenais à parler de Brad Caldwell, le coprésident de la côte Ouest du Comité des pêches de l'Association canadienne de droit maritime, mais mon temps est écoulé. Peut-être que quelqu'un me demandera ce qu'il avait à dire à propos de ce projet de loi.

M. Dany Morin (Chicoutimi—Le Fjord, NPD): Monsieur le Président, j'aimerais poser une question à mon collègue. Qu'avait-il à dire à propos de ce projet de loi?

M. Fin Donnelly: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de cette excellente question. Je vais donc pouvoir dire à la Chambre ce que M. Caldwell a déclaré à ce sujet. Ce qu'il a dit est important:

[L'Association canadienne de droit maritime] appuie fortement l'initiative du MPO, qui souhaite lutter contre ces activités INN au moyen de la mise en oeuvre du projet de loi. Même si nous appuyons [le projet de loi], un détail du libellé pourrait selon nous être amélioré.

Nous proposons donc une légère amélioration du projet de loi. L'article 13 pourrait être modifié un peu comme le gouvernement l'avait proposé en 2007, lorsqu'il a envisagé de changer le paragraphe 71(2) de la Loi de 2007 sur les pêches. C'était le projet de loi C-32 [...]

Ces propos figureront donc au compte-rendu.

Mme Libby Davies (Vancouver-Est, NPD): Monsieur le Président, j'aimerais d'abord remercier le député de New Westminster—Coquitlam pour son travail remarquable en faveur de la protection des pêches sur la côte Ouest. C'est un champion et un défenseur bien connu, et son activisme en réponse au récent déversement d'hydrocarbures dans la Baie English a été tout simplement exceptionnel. Je sais qu'il a parlé au nom de milliers de personnes très préoccupées dans la région métropolitaine de Vancouver.

J'aimerais lui poser une question concernant le commentaire qu'il a formulé en ce qui touche l'importance de la protection côtière et le fait qu'il s'agisse vraiment d'un projet de loi d'ordre administratif, mais qui repose sur la question de la protection côtière. Il semble incroyable qu'on ait fermé trois des cinq centres de contrôle des communications maritimes. Y a-t-il un autre endroit dans le monde où on exercerait si peu de surveillance dans un environnement où une si grande partie d'un milieu côtier complexe serait laissée sans protection, en particulier dans la région métropolitaine de Vancouver où il y a, bien sûr, tant de trafic maritime? Je me demandais si le député pourrait nous donner un peu plus de détails à ce sujet.

• (1305)

M. Fin Donnelly: Monsieur le Président, je remercie ma collègue pour son service à la Chambre au fil des ans. C'est une excellente question.

Comme elle l'a mentionné, je suis fermement engagé à l'égard de la santé et de la protection des océans, tout comme notre chef. Nous sommes résolus à investir dans les ressources — c'est d'ailleurs ce qui nous fait vraiment défaut. Mon allocution portait surtout sur le manque d'investissement et d'engagement afin d'améliorer la situation relative à la pêche illégale et non déclarée.

Lorsque nous regardons du côté d'autres administrations dans le monde, nous voyons le contraire. Nous remarquons des problèmes dans les endroits où on prend des mesures semblables pour réduire la participation du gouvernement. En Europe, on investit maintenant dans le secteur, notamment en embauchant plus de personnel pour assurer la protection côtière.

Ce n'est pas la voie à suivre. Les fonctionnaires de la Garde côtière à qui je me suis adressé m'ont dit clairement que la fermeture

de stations SCTM coûtera des vies. Elle n'aidera pas à accroître la surveillance dans nos eaux. En fait, jusqu'à la fin de l'année dernière, nous exerçons une surveillance dans une limite de 50 milles marins, mais cette limite a été réduite à 12 milles.

Réduire notre territoire à 12 milles nautiques de la côte Ouest et diminuer les ressources attribuées à la protection sont deux mesures malavisées. Il est inexcusable de procéder ainsi. Nous sommes dans la mauvaise voie et nous agissons contre la volonté des Canadiens.

Le 19 octobre, les Canadiens et les habitants de Vancouver qui se seront tant inquiétés de la fermeture du poste de la Garde côtière de Kitsilano et des Services de communication et de trafic maritime auront l'occasion d'élire un gouvernement néo-démocrate, pour que celui-ci revienne sur ces décisions et fasse les investissements nécessaires pour mieux protéger le littoral et les collectivités côtières.

M. Rodney Weston (Saint John, PCC): Monsieur le Président, je vais partager mon temps de parole avec le député de Yukon.

Je suis heureux de prendre part au débat d'aujourd'hui sur le projet de loi S-3, Loi modifiant la Loi sur la protection des pêches côtières. Comme les députés l'ont mentionné, ces modifications donneront au Canada et à ses partenaires internationaux des moyens pour contrer plus efficacement la pêche illégale, non déclarée et non réglementée.

Pour ce qui est des bateaux de pêche étrangers, soulignons que le Canada jouit déjà d'un solide régime en matière de contrôle des ports. Chaque année, la grande majorité des bateaux de pêche à l'oeuvre sont canadiens. Nos exigences relatives à la délivrance de permis et à l'inspection font en sorte que les navires se prêtant à la pêche illégale en haute mer évitent déjà les ports canadiens.

Néanmoins, le Canada s'est engagé à mettre en oeuvre des mesures additionnelles afin d'appuyer les efforts déployés à l'échelle mondiale pour combattre la pêche illégale. Une fois approuvées, les modifications à la loi nous permettront de mieux protéger les intérêts économiques des pêcheurs canadiens légitimes et de leur famille, en participant aux mesures prises internationalement pour lutter contre la pêche illégale et restreindre l'accès de ses produits au marché canadien.

Bien sûr, le Canada s'y connaît en matière de conservation et d'application rigoureuse de lois concernant les pêches. Nous prenons déjà ces questions très au sérieux. Par exemple, le programme canadien de conservation et de protection impose à l'industrie des pêches des normes d'examen strictes, pour faire en sorte que les pratiques employées soient responsables et répondent aux exigences juridiques et réglementaires.

Le Programme de conservation et de protection compte 584 garde-pêches et il continue de recruter de nouvelles personnes talentueuses et dévouées. En fait, 22 nouvelles recrues devraient terminer leur formation pas plus tard que ce mois-ci. Nous soutenons la contribution des garde-pêches à la mise sur pied du Service national de renseignement sur les pêches, qui vient s'ajouter aux efforts actuels en matière d'application de la loi et permettra d'atténuer les risques les plus graves.

De plus, cinq nouveaux navires de patrouille semi-hauturiers ont été construits et déployés sur les côtes Est et Ouest afin d'y effectuer des patrouilles et de faire appliquer la législation sur les pêches. Ces efforts commencent à porter fruits. De 2012 à 2014, les garde-pêches ont décelé plus de 23 000 violations et porté plus de 5 500 accusations, lesquels se sont traduits par plus de 2 600 contraventions et plus de 2 900 condamnations, pour des amendes globales représentant 6 millions de dollars.

Initiatives ministérielles

Dans le cas du flétan de l'Atlantique, le gouvernement a fait savoir dernièrement qu'au cours des cinq dernières années, les mesures d'application de la loi ont donné lieu à des amendes d'une valeur de plus de 1 million de dollars et à 164 condamnations.

Quand il s'agit d'assurer la pérennité de nos pêches, les Canadiens peuvent compter sur le gouvernement conservateur.

Quant aux modifications dont nous discutons aujourd'hui, il est important que nous accordions autant d'importance à la protection de nos pêches qu'à celle des activités portuaires au Canada. Comme mes collègues l'ont dit plus tôt, les modifications proposées érigeraient en infraction le fait d'importer au Canada des poissons pris dans le cadre d'une pêche illicite, non déclarée et non réglementée, ce qui empêcherait le commerce de poissons récoltés dans le cadre d'une pêche illicite et non durable.

En plus de sanctions et d'accusations, ces modifications donnent aux tribunaux le pouvoir d'infliger aux personnes reconnues coupables selon la loi d'avoir importé des poissons et des fruits de mer pêchés illégalement une amende équivalente aux avantages financiers qu'elles ont tirés de leurs activités illicites. Cela s'ajoute aux sanctions sévères prévues dans la loi, qui incluent une procédure sommaire qui ferait encourir une amende maximale de 100 000 \$ à une personne faisant de la pêche illicite, une mise en accusation assortie d'une amende maximale de 500 000 \$ pour les navires reconnus coupables d'une telle activité, et, en cas de récidive, la possibilité d'un doublement des amendes.

L'accord sur les mesures de l'État du port a pour objectif de mettre en place des mesures économiques dissuasives pour lutter contre cette activité illicite. C'est pourquoi nous avons apporté une modification qui permet aux tribunaux d'infliger aux condamnés une amende supplémentaire correspondant aux avantages financiers qu'ils prévoyaient tirer de leurs actes. Grâce à ces modifications, il ne serait certainement pas payant de commettre un tel crime.

Les espèces de poisson qui font habituellement l'objet de pêche illégale sont celles qui valent le plus cher. Le thon rouge et le thon blanc sont d'excellents exemples. Du point de vue international, il serait trop risqué de ne pas prendre ces mesures, tant pour l'économie que pour l'environnement. Nous devons continuer d'appuyer les efforts de la communauté internationale qui prône la pêche responsable.

● (1310)

Les amendements comprennent également plusieurs changements aux définitions pour assurer la conformité avec l'Accord sur les mesures de l'État du port. Ces définitions sont formulées avec soin pour éviter de sanctionner les mauvais navires. Même si nous renforçons notre leadership sur la scène internationale, nous n'encombrerons pas notre industrie légitime de formalités bureaucratiques inutiles.

Par exemple, la définition modifiée de « bateau de pêche » inclurait toute embarcation utilisée dans le transbordement du poisson pour les plantes marines, mais n'inclurait pas les bateaux seulement équipés pour le transbordement en mer qui ne pratiquent pas la pêche, qui ne transportent pas de poissons et qui n'ont pas été contrôlés au préalable à un autre port.

Naturellement, nous n'avons pas l'intention de fouiller à la recherche de poissons pêchés illégalement les bateaux qui transportent du blé ou des produits manufacturés. Les amendements proposés redéfiniront également le terme « poisson ». Conformément à l'Accord sur les mesures de l'État du port et à la Loi sur les pêches, le terme « poisson » engloberait les mollusques et les crustacés. Ces amendements ajouteraient également une définition

de « plante marine » pour refléter la vaste portée de l'accord international.

Le projet de loi S-3 renforcerait considérablement la Loi sur la protection des pêches côtières, l'harmonisant avec les nouvelles normes mondiales énoncées dans l'Accord sur les mesures de l'État du port. Dans l'atteinte de nos obligations internationales, le projet de loi nous permettrait de mieux protéger le gagne-pain des pêcheurs légitimes du Canada.

Le Canada est un exportateur net de poisson et de fruits de mer, et nos produits de calibre mondial se retrouvent au menu de tous les pays du monde. L'Union européenne et les États-Unis sont nos principaux marchés d'exportation, et représentent des recettes de quelque 3,5 milliards de dollars. La lutte contre la pêche illégale est une grande priorité pour eux, comme pour nous. Nous voulons travailler de concert avec nos alliés dans le monde pour combattre ce fléau, et les modifications proposées nous permettraient de demeurer à l'avant-garde, avec nos partenaires internationaux et nos clients.

J'aimerais en profiter pour encourager tous les députés à appuyer le projet de loi visant à protéger le gagne-pain des pêcheurs légitimes qui travaillent fort et qui jouent selon les règles ainsi que la viabilité de la gestion des pêches pour les générations à venir.

● (1315)

[Français]

Mme Anne-Marie Day (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, NPD): Monsieur le Président, peu de personnes à la Chambre le savent, mais je suis née près d'un petit village côtier, en Gaspésie, Grande-Rivière. Mon père a travaillé de nombreuses années à l'école de pêche. C'est donc un domaine dont on parlait à la maison. Bientôt, nous allons approuver ce projet de loi.

Nous avons vu les pêches se transformer au cours des 50 ou 60 dernières années, et nous sommes passés à une pêche industrielle. Nous avons aussi vu le Canada se doter de distances côtières pour protéger ses pêches.

Même si nous approuvons ce projet de loi, je suis tout de même inquiète. En effet, tout à l'heure, j'ai écouté le whip qui disait que, dans le plan d'action qu'on allait mettre en avant, on allait partager l'information avec d'autres pays. Pourrait-on avoir un plan d'action plus précis pour protéger nos pêches?

[Traduction]

M. Rodney Weston: Monsieur le Président, moi aussi, je suis né dans un petit village de pêcheurs et j'ai certainement beaucoup de respect pour ceux qui gagnent leur vie en mer. Jamais au grand jamais nous ne ferions quoi que ce soit qui compromettrait leur moyen de subsistance.

Dans le cadre de l'Accord sur les mesures de l'État du port, nous ferons équipe avec d'autres pays qui partagent nos convictions et nos objectifs concernant la protection d'un gagne-pain que nous estimons et qui nous est cher pendant de nombreuses années. Dans le cadre de cet accord, nous poursuivrons nos efforts, de concert avec ces pays, pour nous assurer que ce gagne-pain continue d'exister encore longtemps.

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, je viens des Prairies et le Manitoba a une industrie de la pêche commerciale très solide et dynamique qui emploie plusieurs milliers de Manitobains et génère un revenu considérable. Que ce soit sur nos nombreux lacs ou dans la région de Churchill, la surpêche et le type de poissons importés au Canada, parfois illégalement, suscitent beaucoup d'inquiétudes.

Initiatives ministérielles

Quelles répercussions ce projet de loi aura-t-il sur l'industrie de la pêche commerciale du Manitoba?

M. Rodney Weston: Monsieur le Président, je reconnais que le milieu de la pêche est très dynamique au Manitoba. Comme le député le sait peut-être, je préside le comité des pêches. Mon collègue de Dauphin—Swan River—Marquette nous rappelle toujours, à moi et aux autres membres du comité, à quel point l'industrie est dynamique au Manitoba.

L'Accord sur les mesures de l'État du port, auquel nous adhérons en adoptant ce projet de loi, renforcera la protection de toutes les pêches dans les États membres. Nous sommes d'accord avec les autres pays qu'il faut réduire les activités de pêche non déclarées et non réglementées. Nous voulons réduire l'activité illégale, ce qui est bon pour l'ensemble de notre industrie de la pêche. Cela montrera que notre pays prend au sérieux les activités illégales et la protection de la pêche, dont dépend le gagne-pain de tant de gens. Nous ne perdrons pas notre temps.

[Français]

Mme Paulina Ayala (Honoré-Mercier, NPD): Monsieur le Président, il y a une chose qui m'inquiète. Certes, ce projet de loi est un pas dans la bonne direction. Toutefois, la Loi sur les pêches a été presque démantelée par le gouvernement conservateur et le rôle de Pêches et Océans Canada dans les communautés côtières diminue chaque année.

Alors, comment pense-t-on appliquer ce projet de loi sans les moyens nécessaires pour y parvenir? Comment allons-nous éliminer la pêche illicite sans les ressources nécessaires pour la faire? Cela ne se fait pas par magie, cela prend des moyens.

• (1320)

[Traduction]

M. Rodney Weston: Monsieur le Président, la députée ne m'a peut-être pas entendu, mais j'ai dit dans mon intervention que nous avons un organisme d'application de la loi qui compte de nombreux agents, et nous continuerons d'en embaucher tous les ans. Ce mois-ci, on estime que 22 agents supplémentaires termineront leur formation. Nous avons hâte d'en former d'autres au cours des années à venir.

M. Ryan Leef (Yukon, PCC): Monsieur le Président, je suis très heureux de dire à mon tour quelques mots sur le projet de loi S-3, Loi modifiant la Loi sur la protection des pêches côtières.

De nombreux députés ont vanté les mérites de ces modifications. Dans le temps qui m'est alloué, je parlerai aussi de la nécessité d'adopter ces modifications et je reviendrai sur les principaux points qui ont été abordés.

Comme cela a déjà été dit, le projet de loi a pour but de ratifier l'accord international sur les mesures de l'État du port, de manière à prévenir et éliminer la pêche illégale, non déclarée ou non réglementée, notamment par la dissuasion.

En tant qu'ancien agent de conservation et agent des pêches d'office, je comprends que la solidité et la viabilité du secteur des pêches favorisent la création d'emplois et la croissance économique dans les collectivités rurales et, par le fait même, dans l'ensemble du pays. Au Canada, le secteur des fruits de mer est un important moteur économique. Les pêcheurs canadiens travaillent fort et respectent les règles. Notre pays possède un système de gestion des pêches strict et a mis en place des mesures qui visent à garantir la viabilité de la pêche dans l'intérêt des générations futures.

Malheureusement, ce ne sont pas tous les océans qui sont aussi bien protégés. Même si la présente Loi sur la protection des pêches

côtières du Canada et les programmes exhaustifs de surveillance des prises dissuadent déjà les navires de pêche illicite d'entrer dans nos ports, le projet de loi nous permettrait d'empêcher que le poisson pêché de manière illicite se retrouve sur le marché canadien et d'appuyer les initiatives mondiales pour mettre un terme à la pêche illicite.

Je ne dirai jamais assez que la pêche illicite, non déclarée et non réglementée dans le monde est un très grave problème. L'Accord sur les mesures de l'État du port s'attaquerait au problème mondial de la pêche illicite, qui a de graves conséquences économiques et environnementales pour les Canadiens. Le poisson est un produit de base de grande valeur, et la pêche illicite, non déclarée et non réglementée est rapidement devenue un nouveau problème mondial. Ceux qui font de la pêche illicite ont un avantage économique par rapport aux pêcheurs légitimes; leurs coûts d'exploitation sont plus faibles, parce qu'ils contreviennent aux lois et aux règlements nationaux.

Ces gens nuisent également aux mesures de conservation et de gestion des organisations régionales de gestion des pêches et à d'autres normes internationales, qui incluent souvent les normes en matière de conditions de travail et de sécurité pour l'équipage, soit les hommes et les femmes qui travaillent à bord de ces navires.

Le poisson pêché de manière illicite qui se retrouve sur le marché mondial peut faire diminuer les prix des produits du poisson pêché légitimement. Les pêcheurs canadiens ressentent les conséquences de la pêche illicite, y compris une concurrence déloyale et une fluctuation des prix causées par ceux qui font de la pêche illicite et qui inondent les marchés internationaux. Les exportations canadiennes de fruits de mer sont évaluées à 4 milliards de dollars par année, et nous exportons 85 % de notre production de poisson.

Par conséquent, le Canada doit défendre des intérêts économiques importants en s'assurant que les poissons pêchés illégalement ne sont pas acheminés sur le marché mondial.

Nous devons continuer d'être des chefs de file dans la lutte menée à l'échelle internationale contre ceux qui menacent notre industrie de la pêche, afin de maintenir un marché stable et équitable pour nos exportations de poissons et de fruits de mer de grande qualité.

Au Canada, l'industrie de la pêche est bien réglementée. Nous n'avons rien à voir avec le problème de la pêche illégale. Toutefois, nous pouvons contribuer à la situation et à la recherche d'une solution à l'échelle mondiale. En renforçant la Loi sur la protection des pêches côtières, nous pouvons protéger cette ressource essentielle et soutenir la lutte contre ce fléau mondial.

De ce côté-ci de la Chambre, nous remplissons nos engagements. Le Canada a signé l'Accord sur les mesures de l'État du port en 2010 et, comme le montre le projet de loi à l'étude aujourd'hui, nous allons donner suite à cet engagement.

Les modifications proposées à la Loi sur la protection des pêches côtières nous donneraient des pouvoirs accrus pour faire échec à la pêche illégale à laquelle s'adonnent d'autres pays. Si un navire pêche à l'extérieur de la zone contrôlée par une organisation régionale de gestion des pêches ou s'il pêche sans respecter les normes internationales, le poisson qu'il attrape sera assujéti à des mesures d'intervention prévues dans cette mesure législative.

Nous serions habilités à lutter efficacement contre les importations illégales de produits du poisson, en conformité avec l'intention de l'Accord sur les mesures de l'État du port.

Initiatives ministérielles

Nous sommes fiers du régime déjà rigoureux d'accès aux ports pour les bateaux de pêche étrangers. Entre autres, le Canada refuse l'entrée à tout bateau qui figure sur les listes des bateaux de pêche illégaux, non déclarés et non réglementés de l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest et de la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique.

• (1325)

Ces listes sont un outil essentiel pour combattre la pêche illégale dans le monde. On y trouve les bateaux de pêche qui commettent des actes illégaux et les bateaux qui les aident. Par exemple, les bateaux qui les ravitaillent en carburant ou en matériaux d'emballage, ou encore qui transbordent des produits seraient inclus dans la liste.

Grâce aux modifications proposées à cette loi, qui était déjà efficace, nous pourrions mieux protéger les pêcheurs et notre économie nationale. Des accords ont déjà été conclus entre plusieurs organismes régionaux de gestion des pêches en vue d'échanger de telles listes pour que les membres puissent prendre les mesures nécessaires pour refuser l'entrée au port ou des services aux navires qui y figurent. Cela rendrait la pêche illégale plus difficile et coûteuse pour les criminels.

Les modifications proposées à la Loi sur la protection des pêches côtières énoncent des interdictions strictes contre l'importation de poissons et d'autres organismes marins capturés illégalement. Le non-respect de ces dispositions constituerait une infraction en vertu de la Loi sur la protection des pêches côtières modifiée et serait passible de peines sévères précisées dans la loi. Ensemble, ces mesures contribueraient à tarir les profits tirés d'activités de pêche illégales.

L'application de la loi serait effectuée par Pêches et Océans Canada, en étroite collaboration avec l'Agence des services frontaliers du Canada, dans l'optique de protéger le commerce transfrontalier du poisson et des produits de la mer. Les partenaires commerciaux du Canada, comme les États-Unis et l'Union européenne, se font eux aussi une priorité d'empêcher l'entrée sur le marché du poisson et des produits de la mer pêchés illégalement. Les mesures de contrôle frontalier à l'égard de la pêche illicite consolideraient la réputation du Canada à titre de pays et de partenaire commercial responsable.

Je siége au comité des pêches. Dans le cadre de notre étude du projet de loi, de nouveaux amendements techniques ont été proposés afin de renforcer davantage le projet de loi. Le premier permettrait au Canada de prendre des règlements sur les documents requis pour l'importation de poissons et de fruits de mer auprès des organisations de gestion des pêches auxquelles le Canada n'est pas partie. Il s'agit d'une mesure pratique, car elle remédierait au problème de la pêche illicite de fruits de mer dans certaines régions du monde, où le Canada ne pêche pas, mais d'où il importe ces produits. Si une organisation régionale de gestion des pêches à l'étranger mettait en oeuvre des mesures de certification, nous aurions, nous aussi, le pouvoir d'exiger la même documentation. C'est une mesure fondée sur le gros bon sens, et un amendement tout à fait sensé; nous en avons pris connaissance lors des témoignages au comité, et nous sommes heureux d'en faire la proposition. Qui plus est, cette mesure assurerait une uniformité et améliorerait la viabilité des pêches partout dans le monde, tout en protégeant les échanges commerciaux légitimes.

Le deuxième amendement technique est une autre mesure pleine de bon sens, qui vise à faire en sorte que les bateaux ou les biens saisis ne soient pas remis au contrevenant si celui-ci est reconnu coupable.

Grâce aux modifications supplémentaires à la Loi sur la protection des pêches côtières, lesquelles sont présentées dans le rapport du comité et dont la Chambre est saisie, le projet de loi permettrait de clarifier et de resserrer les règles canadiennes et de renforcer notre rôle de chef de file dans la lutte mondiale contre la pêche illicite. Ce projet de loi témoigne de l'engagement du Canada à prendre part aux efforts internationaux pour combattre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée au moyen d'un cadre législatif moderne.

Je suis fier d'être membre d'un gouvernement qui prend des mesures à l'égard de ce problème mondial, qui a des répercussions sur nos pêcheurs et nos pêches. Nous ne pouvons pas tolérer l'exploitation illégale des merveilleuses ressources de notre planète.

M. Robert Chisholm (Dartmouth—Cole Harbour, NPD): Monsieur le Président, j'apprécie la contribution de mon collègue à ce débat. Il est membre du comité des pêches.

Je me demande s'il partage ma déception. Il s'agit d'un projet de loi important, qui donnerait force de loi à un accord international signé par plusieurs pays. Il est important que nous adoptions ce projet de loi et que nous nous occupions de cette question. J'en parlerai plus en détail dans mon intervention.

Le projet de loi a été présenté pour la première fois au Sénat alors qu'il portait le numéro S-13. Il a passé l'étape de la troisième lecture au Sénat le 7 mars 2013. C'était il y a plus de deux ans. Le député est-il déçu comme moi de voir que ce projet de loi a traîné aussi longtemps sur les tablettes ou ailleurs, et que la Chambre des communes n'en a pas fait adéquatement l'étude sans délai?

• (1330)

M. Ryan Leef: Monsieur le Président, je remercie le député à la fois de sa question et de ce qu'il accomplit au comité des pêches. J'ai hâte d'entendre son discours, cet après-midi. Pour en revenir à la question, j'ai rappelé dans mon intervention à quel point les pêches non déclarées et non réglementées posent un problème critique, pas seulement au Canada, mais dans le monde entier. Nous collaborons avec des partenaires névralgiques. Quelque 25 États se sont engagés à signer l'accord, dont 11 l'ont déjà fait.

Nous devons absolument faire les choses comme il se doit, en prenant le temps nécessaire pour y arriver. C'est ce qu'a fait le comité des pêches, qui a procédé à un examen passablement détaillé du projet de loi. Il a pu demander des conseils techniques et obtenir les avis voulus pour faire du projet de loi ce qu'il doit être.

Nous sommes en mesure de préserver et de protéger l'intégrité de l'industrie canadienne de la pêche, aussi bien pour l'importation que pour l'exportation. Ce n'est pas un dossier à prendre à la légère ou à traiter précipitamment. La Chambre des communes, le Sénat et le comité ont examiné le projet de loi en bonne et due forme, comme en font foi les amendements qui nous sont soumis aujourd'hui. Nous avons fait du bon travail. Je pense que le comité a fait du bon travail et que le Canada peut en être fier. Les acteurs de l'industrie canadienne des pêches peuvent avoir l'assurance que, grâce au projet de loi, le Canada jouera un rôle de premier plan pour contrer le problème gravissime de la pêche illégale.

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais revenir sur la question précédente. Il ne faut pas parler seulement de l'industrie canadienne de la pêche. Compte tenu de l'immensité de son territoire, de ses côtes, de ses intérêts et du rôle important qu'il pourrait jouer dans le monde, le Canada n'a pas réussi à faire preuve de plus de leadership sur la scène internationale.

Initiatives ministérielles

Le projet de loi dont nous sommes saisis découle d'un accord international; il y donne suite.

Le député croit-il que le Canada pourrait faire preuve de plus de leadership — ici, mais surtout ailleurs dans le monde — dans l'important dossier des pêches?

M. Ryan Leef: Monsieur le Président, le député soulève une question importante au sujet du Canada et de ses caractéristiques géographiques. Pour que l'accord de la FAO soit en vigueur, il faut que 25 États membres y adhèrent. Pour l'instant, 11 pays l'ont signé; nous n'avons donc pas encore atteint la moitié. Le Canada est immense, et le député a parlé de ses vastes côtes. À mon avis, il faut féliciter les organismes canadiens d'application de la loi pour leur travail de dissuasion, de détection, de prévention et d'application des règlements le long de ces vastes côtes.

Avant de signer ces accords, il faut nous assurer que nos lois sont adéquates, que nos organismes disposent des bons outils et que ces derniers sont adaptés aux conditions géographiques de notre pays. Le Canada doit patrouiller les terres, le ciel et la mer, surveiller les quais et faire de la surveillance électronique. Il doit faire tout cela sur l'ensemble de son territoire. Ce n'est pas une mince tâche, mais les Canadiens font de l'excellent travail. Ne serait-ce qu'à cause des conditions dans lesquelles il évolue, le Canada fait vraiment preuve de leadership dans ce dossier.

Au Canada, nous avons un ensemble de régimes de réglementation très différent et nous nous en tirons remarquablement bien. Les autres pays peuvent nous regarder, ils verront comment nous réussissons à prévenir, à décourager et à déceler la pêche non réglementée et non déclarée alors que nous avons des frontières aussi immenses à protéger. Ceux qui sont affectés à cette tâche font de l'excellent travail.

● (1335)

M. Robert Chisholm (Dartmouth—Cole Harbour, NDP): Monsieur le Président, je suis très heureux de prendre la parole au sujet du projet de loi S-3.

Comme je l'ai signalé dans ma question au député qui est intervenu avant moi, je suis déçu qu'il ait fallu tant de temps pour que le projet de loi franchisse les étapes du processus parlementaire. Il a été présenté par le Sénat, mais c'est par la Chambre qu'il aurait dû l'être. Au lieu de nous arriver en douce par la porte arrière, il aurait dû être étudié ici en premier, par les représentants élus des Canadiens.

Le député a fait remarquer que le littoral du Canada est considérable. C'est le plus long au monde. Nous avons également d'importantes écloséries en mer, notamment au banc Georges et au détroit de Lancaster. Je suis constamment exaspéré par le manque de leadership du gouvernement dans des dossiers comme celui-ci, qui se rapportent à nos pêches et à nos océans, à leur santé et à leur écosystème. Les conservateurs ont signé un autre accord international en vertu duquel, par l'entremise des Nations Unies, la protection de 10 % de notre écosystème côtier sera assurée d'ici 2020 dans les zones de protection marine. Au rythme où vont les choses, on ne peut absolument pas espérer que cet engagement sera respecté.

Heureusement, après les élections qui sont imminentes — elles auront lieu le 19 octobre —, le gouvernement néo-démocrate mettra en place les mesures nécessaires pour que cet engagement soit respecté et que 10 % de notre écosystème côtier dans les zones de protection marine soit protégé d'ici 2020. C'est possible, il suffit de le vouloir. Les néo-démocrates montreront aux conservateurs comment il faut procéder.

Avant de parler de l'importance du projet de loi et du manque de leadership dont le gouvernement a fait preuve, je tiens à souligner que le refus du gouvernement d'appuyer le projet de loi C-380 présenté par mon collègue sur l'enlèvement des nageoires de requin est un autre problème grave. Le député de New Westminster—Coquitlam a travaillé sans relâche dans ce dossier. Il n'a pas ménagé ses efforts parce que c'est important. On évalue à 100 millions le nombre de requins tués chaque année seulement pour leurs nageoires. Il a collaboré avec des députés de tous les côtés de la Chambre pour obtenir leur appui et il y est presque arrivé, mais un trop grand nombre de députés ministériels ont laissé tomber. Ils n'ont pas pris la parole. Les conservateurs ont dit qu'ils allaient appliquer la loi de façon plus rigoureuse pour lutter contre le prélèvement des nageoires de requin, mais ils ne l'ont tout simplement pas fait. Voilà un autre exemple du manque de leadership du gouvernement sur cette importante question.

Je n'oublierai pas non plus de mentionner que le gouvernement a réduit de plus de 100 millions de dollars le financement accordé au ministère des Pêches et des Océans et à la Garde côtière au cours des dernières années pour ce qui est de la recherche scientifique et de l'application de la loi. Une chose n'attendait pas l'autre. Il est franchement ridicule que les députés d'en face interviennent pour parler de leur leadership en matière de gestion des pêches et de protection des océans. Comme je l'ai dit, ils n'assument absolument aucun rôle de leadership dans le dossier de la santé des océans à l'échelle internationale.

● (1340)

Pour revenir au projet de loi S-3, la dernière fois que la Chambre l'a débattu, c'était en février 2014. Je ne sais pas pourquoi. Le comité s'est réuni deux fois pour l'étudier, et ce n'est pas lui qui l'a retenu, c'est certain. Pour tout dire, nous n'avons discuté que de quelques amendements de forme, puis nous avons voté pour qu'il soit renvoyé.

La pêche illicite, non déclarée et non réglementée reste un très grand problème mondial. Elle a des répercussions non seulement sur la santé des écosystèmes de nos océans et la gestion de la préservation des stocks de poissons, mais aussi sur notre économie.

La pêche illicite, non déclarée et non réglementée contribue fortement au déclin des stocks de poissons et à la destruction des habitats marins. À l'échelle mondiale, ce type de pêche revêt de nombreuses formes et est pratiquée tant dans les eaux nationales qu'en haute mer. Nous savons qu'elle fait peser une plus grande menace sur les écosystèmes marins, qu'elle compromet la sécurité alimentaire et la stabilité régionale et qu'elle est souvent associée à des violations graves des droits de la personne et au crime organisé.

Bien qu'on ne connaisse pas exactement l'ampleur de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, on estime qu'elle représente environ 30 % de toutes les activités de pêche menées dans le monde entier. La valeur de ces prises à l'échelle mondiale se situe dans les 4 à 9 milliards de dollars par année. Environ 1,25 milliard de dollars de ce poisson capturé illégalement est pêché en haute mer, et le reste, à l'intérieur de la limite de 200 milles des États côtiers. Les répercussions globales sur l'économie mondiale, cependant, seraient beaucoup plus élevées. Elles seraient de l'ordre de 23,5 milliards de dollars.

Initiatives ministérielles

Comme les députés s'en doutent, la pêche illicite se fait surtout là où les mesures de gouvernance de la gestion des pêcheries sont les plus faibles, ce qui explique pourquoi les pays en développement sont les plus touchés par la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. On estime à 1 milliard de dollars la valeur de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée pratiquée chaque année dans les eaux côtières de l'Afrique subsaharienne.

Pour réduire les activités de pêche illicites, il faut que les organismes régionaux de gestion des pêches exercent une gouvernance rigoureuse des pêches en haute mer. Le projet de loi dont nous sommes saisis aiderait à faire en sorte que les produits de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée ne se retrouvent pas sur le marché canadien, et créerait des mesures de dissuasion pour couper court au marché noir.

L'histoire nous a montré que le contrôle de la pêche en haute mer nécessite une coopération internationale et un engagement à grande échelle autant pour ce qui est de fournir des ressources pour mettre en oeuvre les mesures convenues — comme, dans le cas qui nous intéresse, la mise en oeuvre l'Accord sur les mesures de l'État du port — que pour coordonner les efforts entre les autorités nationales et internationales pertinentes, domaine dans lequel le Canada devrait être un leader mondial, comme nous l'avons indiqué tout à l'heure.

Ici, au Canada, croyez-le ou non, il existe d'assez bonnes politiques et mesures d'application de la loi pour lutter contre la pêche illicite dans nos eaux. Malheureusement, étant donné les compressions budgétaires imposées au ministère de la Défense nationale et au ministère des Pêches et des Océans, dont relève la Garde côtière, nous continuons d'avoir de sérieux doute sur la capacité du gouvernement de s'acquitter de sa responsabilité de faire respecter la loi dans la zone de 200 milles.

Je vais parler brièvement de la Loi sur la protection des pêches côtières. Cette loi régit les bateaux de pêche étrangers pêchant du poisson dans les eaux canadiennes, ainsi que des espèces sédentaires comme les huîtres et les palourdes dans les eaux du plateau continental canadien au-delà des eaux de pêche canadiennes. La loi s'applique aussi à la zone de réglementation de l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest, l'OPANO, et interdit aux bateaux de pêche étrangers de certaines classes de pêcher des stocks chevauchants. La loi interdit en outre aux bateaux de pêche sans nationalité de pêcher dans les eaux canadiennes ou dans la zone de réglementation de l'OPANO.

● (1345)

Comme je l'ai indiqué, le projet de loi S-3 apporte des modifications à la Loi sur la protection des pêches côtières et donne force de loi à l'Accord sur les mesures de l'État du port, qui doit être ratifié par 25 pays pour entrer en vigueur. Malheureusement, nous n'avons même pas encore atteint la moitié de ce nombre.

L'Accord sur les mesures de l'État du port vise à empêcher le poisson pêché illégalement de parvenir sur les marchés étrangers en y entrant par les ports. Cet accord prévoit que les bateaux étrangers préviendraient les autorités et leur demanderaient la permission pour pouvoir entrer dans un port. Les pays effectueraient régulièrement des inspections conformément à des normes universelles minimales. Les bateaux ne respectant pas cette règle se verraient refuser l'utilisation du port ou le recours à certains services du port, et des réseaux d'échange d'information seraient créés.

Le projet de loi prévoit en outre qu'afin de vérifier le respect des lois ou de toute mesure de conservation ou de gestion établie par une organisation de gestion des pêches, un garde-pêche pourra monter à

bord d'un bateau de pêche ayant reçu de l'État du pavillon l'ordre de se rendre dans un port et d'entrer dans les eaux canadiennes.

Le projet de loi élargit la définition d'un « bateau de pêche », comme on l'a déjà dit, afin qu'elle inclue les bateaux employés pour le transbordement du poisson ou des plantes marines qui n'ont pas été débarqués auparavant. La définition de « poisson » serait élargie, elle aussi, et comprendrait les mollusques, les crustacés et les autres animaux marins ainsi que leurs parties et tout produit qui en provient.

L'Accord sur les mesures de l'État du port est le premier traité mondial qui met particulièrement l'accent sur le problème de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Jusqu'à maintenant, l'accord a été ratifié par l'Union européenne, la Norvège, le Sri Lanka et le Myanmar. Les États-Unis ont présenté une mesure législative semblable à celle du Canada en vue de la ratification de l'accord. Comme je l'ai indiqué, pour que l'accord entre en vigueur à l'échelle internationale, il doit être ratifié par 25 pays.

La pêche illicite, non déclarée et non réglementée est un grave problème pour les raisons que j'ai mentionnées et d'autres encore. Le Canada doit être à l'avant-plan de mesures comme celle-ci, afin de garantir la ratification de l'accord par 25 nations. Je me demande ce que le Canada fait pour s'assurer que 25 pays prennent des mesures pour ratifier cet accord. Nous n'en avons pas entendu parler au cours du débat. Si le gouvernement jouait un rôle de premier plan à cet égard, il serait en mesure de nous en faire un rapport.

Le gouvernement doit sûrement comprendre cet enjeu. Comme je l'ai dit plus tôt, il y a deux ans que le projet de loi a été adopté par le Sénat. Nous avons eu beaucoup de temps pour agir, et le gouvernement est conscient du problème, puisqu'il joue un rôle dans ce dossier. J'aimerais certainement savoir comment les autres États se débrouillent en ce qui a trait à la question de la ratification, et je n'ai entendu ni explication ni rapport sur l'état de la situation.

Quand pouvons-nous nous attendre à ce que l'accord soit mis en oeuvre? Sera-t-il oublié, comme l'engagement de protéger 10 % de notre écosystème côtier d'ici 2020? Les pays signataires de l'accord ont-ils fixé une date à laquelle ils souhaitent que l'accord soit ratifié? Le gouvernement peut-il faire rapport sur ce qu'il a fait en ce sens?

● (1350)

D'autres députés et moi-même nous sommes dits frustrés du manque d'action dans divers dossiers relatifs à la protection côtière et de l'échec du gouvernement dans un si grand nombre de dossiers relatifs à la protection de l'habitat.

Parlant de frustration, aujourd'hui, pendant la réunion de notre comité, nous avons entendu des témoins. Il y en avait un de l'Alberta qui représentait la Fish and Wildlife Society, je crois. Il s'est dit frustré des mesures insuffisantes que prend le gouvernement fédéral pour traiter les questions relatives aux dommages causés à l'habitat du poisson. En fait, si j'ai bien saisi, il a parlé de l'invisibilité du ministère des Pêches et des Océans dans les provinces de l'Ouest.

J'ai lui assuré que maintenant qu'un gouvernement néo-démocrate a été porté au pouvoir en Alberta, il a la possibilité de travailler avec des élus qui comprennent l'importance de l'environnement et que, une fois qu'un gouvernement néo-démocrate aura été élu le 19 octobre, nous apaiserons cette frustration. Je l'ai assuré que nous ferions en sorte de prendre des mesures dans ces secteurs et que le gouvernement fédéral ne serait pas invisible lorsqu'il est question de traiter des dossiers importants comme la gestion de l'habitat et la destruction de l'écosystème.

Déclarations de députés

Au comité, nous n'avons pas suffisamment de temps pour poser des questions, mais nous sommes notamment préoccupés par la façon dont le développement industriel ainsi que l'exploitation et l'extraction des ressources l'emportent sur nos protections environnementales, et sur notre capacité de protéger les importants écosystèmes marins comme ceux des lacs et rivières, sans oublier ceux des océans.

Les députés savent que le gouvernement a apporté énormément de changements négatifs à la Loi sur les pêches en 2012, s'exposant ainsi aux critiques de bon nombre de Canadiens. Je communique tous les jours avec ces Canadiens. Ils sont préoccupés par le manque d'attention que le gouvernement actuel accorde à l'habitat des poissons et à nos écosystèmes, et par le fait que les conservateurs s'intéressent surtout à l'extraction des ressources, voire au transport des ressources. S'il y a un cours d'eau qui fait obstacle — même une rivière ou un ruisseau poissonneux —, les conservateurs ont fait en sorte que l'on puisse essentiellement permettre aux entreprises de faire passer des pipelines au-dessus de ces rivières et de ces ruisseaux et à travers les lacs. Voilà les préoccupations que bon nombre d'entre nous avons soulevées, et je me permets d'ajouter que notre témoin les a également soulevées en partie aujourd'hui.

Au comité, nous nous penchons sur la pêche récréative. C'est une pêche importante sur les plans tant économique que culturel. Cependant, comme nous l'a dit un représentant d'une association du Sud-Ouest de l'Ontario qui vise à protéger la rivière Thames, si l'habitat n'est pas sain, et si on ne peut pas protéger et rétablir l'habitat marin, il n'y aura pas de poisson. Tout en parlant de l'importance de la pêche récréative dans notre pays, nous devons veiller à la protection des habitats marins où vivent les poissons.

Comme je l'ai fait valoir brièvement, c'est une question de leadership. Même si je suis heureux que nous soyons saisis de ce projet de loi, je suis déçu que nous ayons dû attendre aussi longtemps. Je suis déçu que le gouvernement actuel n'ait pas joué un rôle de premier plan pour qu'on puisse commencer à lutter contre les activités de pêche illicites, non déclarées et non réglementées et ce, non pas dans 10 ans, mais dès maintenant ou l'année prochaine.

• (1355)

Il doit y avoir des échéanciers. Le gouvernement doit prendre aussi certaines mesures pour que les 25 nations qui sont censées ratifier cet accord le fassent. Les conservateurs n'ont absolument pas mentionné qu'ils prennent des mesures pour s'assurer que ce sera fait.

J'appuierai cette mesure législative. Je suis heureux d'avoir eu l'occasion de prendre la parole à ce sujet, et je serai ravi de répondre aux questions.

M. Ryan Leef (Yukon, PCC): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de son intervention. Il l'a commencée et terminée en disant à quel point il est déçu que ce processus prenne autant de temps.

Je vais donc lui demander de se joindre à moi et d'inviter tous les députés à demeurer assis. Nous pouvons laisser le débat se terminer et passer à un vote par oui ou non, car selon moi, la seule chose qui retarde la progression du projet de loi à l'heure actuelle — si le député veut véritablement que le projet de loi soit adopté dans les plus brefs délais —, c'est le fait que le débat se poursuit. Si nous acceptons tous de nous asseoir, nous passerons au vote par oui ou non et le processus prendra fin. Plus personne ne se plaindra de...

Le vice-président: Le député de Dartmouth—Cole Harbour a la parole.

M. Robert Chisholm: Monsieur le Président, je remercie le député de sa question, qui met véritablement en lumière l'approche que le gouvernement adopte ici, à la Chambre des communes et au Parlement. Les conservateurs ne veulent pas débattre de quoi que ce soit. Ils ne veulent pas que nous ayons l'occasion de prendre la parole et de dire si nous appuyons ou non une mesure, et pourquoi. Ils ne veulent pas entendre ce que nous avons à dire; ils veulent tout simplement contrôler l'ordre du jour.

La dernière fois que nous avons débattu de ce projet de loi, c'était il y a plus d'un an. Nous sommes maintenant en train de l'étudier, et il y a eu à peine deux heures de débat sur le sujet que déjà, les conservateurs me demandent de m'asseoir. C'est de cette façon que le gouvernement souhaite étudier les mesures législatives. Les conservateurs ne veulent pas qu'il y ait de débat. Ils ne veulent pas savoir ce que nous pensons. Ils veulent tout simplement faire les choses à leur manière.

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais que le député revienne sur le rôle que pourrait jouer le Canada relativement aux océans de la planète, dont les stocks de poisson commencent à s'appauvrir pour toutes sortes de raisons, comme les filets à petites mailles, la surpêche et j'en passe. Vu la taille de notre littoral, tout le monde serait gagnant, le Canada comme le reste du monde, si nous prenions part plus directement aux efforts déployés, sans compter que la population canadienne réclame justement que le Canada prenne les devants en matière de gestion globale des pêches.

Le député pourrait-il nous dire ce qu'il en pense? Le Canada devrait-il faire preuve de leadership et contribuer à mieux prendre soin des océans de la planète?

M. Robert Chisholm: C'est fort simple, monsieur le Président: les Canadiens en ont assez du manque de leadership des gouvernements libéraux et conservateurs depuis 30 ans. Le 19 octobre, ils pourront voir le vrai leadership à l'oeuvre lorsqu'ils éliront le NPD, car lui seul se soucie vraiment de nos océans et a à coeur de protéger nos milieux marins. Nous allons passer à l'action.

Le vice-président: Le député de Dartmouth—Cole Harbour disposera d'environ six minutes pour répondre aux questions et aux observations lorsque la Chambre reprendra l'étude de cette question.

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

LE MONDIAL DE CURLING SENIOR FÉMININ

M. Larry Maguire (Brandon—Souris, PCC): Monsieur le Président, même si le printemps bat son plein, c'est avec grand plaisir que je prends la parole à la Chambre pour féliciter l'équipe canadienne de curling senior féminin, qui a remporté récemment un titre mondial.

Déclarations de députés

Le mois dernier, l'équipe de Lois Fowler — comprenant la troisième Maureen Bonar, la deuxième Cathy Gauthier, la première Allyson Stewart et l'entraîneur Brian Fowler — a fièrement défendu les couleurs du Canada et remporté le Mondial de curling senior féminin à Sochi, en Russie. C'était sa première participation à un championnat international. C'est aussi la toute première fois qu'une équipe de curling établie à Brandon remporte un titre mondial. Cette victoire internationale fait encore une fois honneur à la ligue Westman. Comme je l'ai toujours dit, le Manitoba est la capitale du curling au Canada.

Lois, Maureen, Cathy, Allyson et leur entraîneur, Brian, affichent d'excellents résultats et sont d'excellents ambassadeurs de leur sport. Ce sont non seulement d'excellents joueurs de curling, mais aussi des gens extraordinaires, très respectés de tous les adeptes du curling.

Au nom des députés, je les félicite chaleureusement et leur souhaite beaucoup de succès.

* * *

● (1400)

[Français]

LA FISCALITÉ

M. Pierre Nantel (Longueuil—Pierre-Boucher, NPD): Monsieur le Président, nombreux sont les Longueuillois et Longueuil-loises qui font plus que leur part et qui paient suffisamment d'impôt.

Alors que ces bonnes gens vont recevoir moins de services, ils constatent que des milliards de dollars d'impôt disparaissent chaque année et sont placés dans des paradis fiscaux plutôt qu'investis dans nos hôpitaux, nos écoles et nos transports collectifs.

Ils ont raison de demander pourquoi ce sont toujours eux, les citoyens honnêtes, qui paient, en impôts, en frais et en services collectifs réduits, pour récompenser des multinationales qui n'en font qu'à leur tête et qui, en plus de faire des profits records ici, refusent de se conformer aux lois d'ici.

Au total, 170 milliards de dollars ont quitté le Canada pour être investis à la Barbade, aux îles Caïmans et au Luxembourg.

De concert avec ses partenaires internationaux, Ottawa doit s'assurer que les citoyennes et citoyens honnêtes ne sont pas ceux qui assument la facture de ceux qui déjouent le système.

Les citoyens font leur part. Nous devons lutter plus que jamais contre les paradis fiscaux, et les gens peuvent compter sur le NPD pour régler la chose en 2015.

* * *

[Traduction]

LA SEMAINE DE LA SANTÉ MENTALE

Mme Patricia Davidson (Sarnia—Lambton, PCC): Monsieur le Président, c'est un honneur de prendre la parole afin d'appuyer la Semaine de la santé mentale et de prier les députés de bien vouloir poursuivre leurs efforts de sensibilisation afin de lutter contre les préjugés associés à la maladie mentale.

Selon l'Association canadienne pour la santé mentale, chaque année, un Canadien sur cinq connaît un problème de santé mentale, ce qui entraîne des coûts de plus de 150 millions de dollars pour l'économie nationale. Qui plus est, nous pouvons tous être touchés indirectement par un problème de santé mentale vécu par un être cher, un ami ou un collègue.

Durant la Semaine de la santé mentale, les Canadiens doivent combattre les préjugés qui persistent concernant la maladie mentale

en parlant de celle-ci, afin d'aider ceux qui ont vraiment besoin d'aide. Nous devons briser ce cercle vicieux et aider les Canadiens à comprendre que de l'aide existe et qu'on peut voir la lumière même au bout des plus noirs tunnels.

Je prie les députés de bien vouloir dire à leurs concitoyens que l'Association canadienne pour la santé mentale fournit des ressources sur le site mentalhealthweek.ca, et de diffuser le message dans les médias sociaux.

* * *

LA LIGUE DES SERVICES AUX CITOYENS DE GLACE BAY

M. Rodger Cuzner (Cape Breton—Canso, Lib.): Monsieur le Président, la semaine dernière, j'ai eu l'immense plaisir d'assister au 50^e anniversaire de la ligue des services aux citoyens de Glace Bay. En novembre 1965, sous la direction d'Hilda Wright et à l'initiative de l'Église Unie, on a lancé un projet pilote visant à offrir des services sociaux œcuméniques. Dans le cadre de ce projet, des églises, des groupes d'aide sociale et des organismes sociaux travaillent de concert afin d'améliorer les conditions économiques et la qualité de vie des habitants de Glace Bay.

Grâce à l'aide de plus de 200 bénévoles extrêmement dévoués, la ligue est en mesure d'offrir divers programmes, comme un dépôt de vêtements, des échanges de meubles, des remises de sacs à dos, une popote roulante, des prématernelles, des cours de gardiennage et des programmes pour les personnes âgées.

La ligue a remis des épingles de service, en commémoration de leurs 50 ans de service, à Marge Petite, à Effie MacAulay, à Jeanette Sternes ainsi qu'à Shirley Chernin, la première présidente du conseil d'administration de la ligue et la personne ayant occupé le plus longtemps ce poste.

Les membres du personnel talentueux et dévoués de la ligue, sous la direction de la directrice exécutive Susan Plath et de la présidente du conseil d'administration Agatha MacMullin, sont les premiers à affirmer que c'est grâce aux centaines de bénévoles qui ont donné tant d'eux-mêmes et ont aidé un si grand nombre de personnes que la ligue a pu célébrer 50 années de succès.

Je demande à la Chambre de se joindre à moi pour féliciter la ligue des services aux citoyens de Glace Bay de ses 50 ans d'œuvres caritatives.

* * *

LES EMPLOIS D'ÉTÉ POUR ÉTUDIANTS

Mme Joan Crockatt (Calgary-Centre, PCC): Monsieur le Président, je veux annoncer de bonnes nouvelles aujourd'hui aux parents de Calgary et leur exposer ce que le gouvernement fera pour leurs jeunes cet été.

Nous savons que les parents travaillent très fort pour payer les études de leurs enfants. Nous savons également qu'ils veulent que nous répondions à l'une de leurs grandes préoccupations, à savoir si leurs fils et leurs filles trouveront un emploi une fois qu'ils auront obtenu leur diplôme.

Nous offrons une aide en ce sens par l'entremise de notre initiative Emplois d'été Canada. Celle-ci aide les employeurs à créer 200 emplois dans ma circonscription, Calgary-Centre, et 35 000 emplois d'été pour les étudiants de partout au pays. Ils acquerront une expérience professionnelle et gagneront de l'argent cet été.

Uniquement dans ma circonscription, le gouvernement versera 950 000 \$ de deniers publics pour permettre la création d'emplois d'été pour les étudiants. Parmi les endroits où les étudiants travailleront, citons notamment le programme Kids in Motion du YMCA, le WordFest, qui célèbre le plaisir de lire et d'écrire, Terex Environmental, qui offre des services environnementaux aux entreprises, la Petroleum Technology Alliance, le Stampede de Calgary et l'organisme The Mustard Seed.

J'invite les députés à encourager ces étudiants quand ils les rencontreront.

* * *

• (1405)

LA SEMAINE DES FOYERS DE VOISINAGE

M. Don Davies (Vancouver Kingsway, NPD): Monsieur le Président, trois municipalités de la vallée du bas Fraser, en Colombie-Britannique, ont proclamé la semaine du 3 au 9 mai Semaine des foyers de voisinage.

C'est avec grand plaisir que j'attire l'attention de la Chambre sur les multiples contributions à nos collectivités et à notre pays de ces organisations exceptionnelles.

La riche histoire du mouvement des foyers de voisinage dans la région métropolitaine de Vancouver commence en 1894, lorsque le précurseur de l'Alexandra Neighbourhood House, un orphelinat, ouvre ses portes sur la rue Pine. Aujourd'hui, 14 établissements du genre servent plus de 100 000 personnes par année. Ils offrent toute une gamme de précieux services qui contribuent au rapprochement de tous les éléments de notre société. Ils nourrissent les sans-abri, enseignent à nos jeunes et soutiennent nos citoyens.

Les foyers de voisinage sont des centres accueillants et ouverts à tous; ils offrent des programmes sociaux, culturels et récréatifs et aident les particuliers, les familles et les nouveaux Canadiens à établir des liens et à grandir.

À Vancouver Kingsway, nous avons la chance de compter trois foyers de voisinage exceptionnels: Cedar Cottage, Collingwood et Little Mountain. Au nom du Parlement du Canada, nous les remercions, ainsi que tous les foyers de voisinage, de tout ce qu'ils font pour notre pays.

* * *

LE JOUR DE LA VICTOIRE EN EUROPE

L'hon. Laurie Hawn (Edmonton-Centre, PCC): Monsieur le Président, il y aura 70 ans demain, les canons se sont tus en Europe après cinq ans et huit mois de destruction et la mort de dizaines de millions de personnes.

Le jour de la Victoire en Europe commémore le courage, le service et le sacrifice de millions de personnes déterminées à défendre la liberté et la démocratie au nom de ceux qui ne pouvaient pas le faire eux-mêmes. Parmi ces personnes, il y avait un million de militaires Canadiens, nombre desquels ont des liens familiaux avec des personnes présentes à la Chambre et à la tribune aujourd'hui.

L'histoire du Canada est remplie d'exemples où notre pays a su se tenir debout lorsque cela compte vraiment. Nous n'oublierons jamais et nous devrions toujours en être fiers.

Aujourd'hui, le comité des anciens combattants et moi, avec l'aide de mon petit-fils Tyler et de ma petite-fille Raiya, avons déposé une couronne au Monument commémoratif de guerre du Canada pour rendre hommage aux 47 000 Canadiens qui ont fait le sacrifice ultime, aux dizaines de milliers de Canadiens blessés ou faits

Déclarations de députés

prisonniers, et aux centaines de milliers qui s'en sont sortis indemnes, du moins physiquement, après avoir fait leur devoir. Tyler et Raiya ne comprennent pas encore l'importance du jour de la Victoire en Europe et d'autres jours commémoratifs de cette nature, mais, un jour, ils la comprendront.

J'invite tous les députés et tous les Canadiens à prendre un moment demain et tous les jours pour remercier tous ceux qui défendent notre liberté et celle de tous les Canadiens, comme Tyler et Raiya.

* * *

[Français]

LA SEMAINE NATIONALE DE LA SANTÉ MENTALE

M. Dany Morin (Chicoutimi—Le Fjord, NPD): Monsieur le Président, cette semaine est la 64^e édition de la Semaine nationale de la santé mentale. Tout comme la santé physique, chaque Canadien et Canadienne a une santé mentale et, au cours des années, elle va bien ou elle va mal.

La vie n'est pas facile et beaucoup d'embûches sont sur notre chemin. Cependant, il n'y a pas de trop petits problèmes, car chaque personne vit une émotion en relation avec l'événement. Ces problèmes mettent la personne sous tension, ce qui n'est pas idéal pour prendre les meilleures décisions.

C'est pourquoi il faut parler de notre souffrance à nos proches ou par le biais d'une ligne téléphonique anonyme. Les gens veulent témoigner de leur souffrance. Ils veulent la nommer. Ils veulent que l'autre personne reconnaisse leur souffrance. Ils veulent l'exprimer.

Pour cela, il faut donner la chance aux gens de s'exprimer, pas nécessairement donner des conseils, mais écouter. Il faut faire confiance à la personne. Elle est capable de prendre ses propres décisions. Il suffit d'être disponible à l'autre, de se taire et d'écouter, car en parler diminue de 50 % le niveau d'anxiété. En parler libère l'émotion des gens, leur permettant d'avoir un meilleur équilibre mental.

Alors prenons le temps, tous ensemble, de nous écouter.

Merci à Tel-Aide Saguenay Lac Saint-Jean d'exister.

* * *

[Traduction]

LA FISCALITÉ

M. Wladyslaw Lizon (Mississauga-Est—Cooksville, PCC): Monsieur le Président, le chef du Parti libéral envisage de remplacer l'allègement fiscal pour les familles que propose le gouvernement par une hausse d'impôt pour les familles. Il admet qu'il éliminera la bonification du compte d'épargne libre d'impôt et le fractionnement du revenu pour les familles. Les libéraux sont idéologiquement opposés à la réduction du fardeau fiscal et, s'ils en ont l'occasion, ils augmenteront le fardeau fiscal des aînés, des travailleurs et des petites entreprises de la classe moyenne.

Le gouvernement conservateur a réduit les impôts des familles et leur a directement versé des prestations. Les libéraux veulent des impôts élevés et une dette énorme. Les Canadiens savent qu'ils peuvent faire confiance au gouvernement conservateur pour réduire les impôts de la classe moyenne.

*Déclarations de députés***LES ÉLECTIONS EN ALBERTA**

M. Dennis Bevington (Territoires du Nord-Ouest, NPD): Monsieur le Président, au nom des résidents des Territoires-du-Nord-Ouest, j'aimerais profiter de l'occasion pour féliciter Rachel Notley et le NPD de leur victoire électorale. L'Alberta a élu un gouvernement fort, stable et majoritaire.

Les gens des Territoires-du-Nord-Ouest et les Albertains ont une relation particulière. Nous nous rendons en Alberta régulièrement dans le cadre de voyages, d'échanges commerciaux, de nos loisirs et de notre travail. C'est à Edmonton que nous allons pour recevoir des services médicaux, poursuivre des études postsecondaires et obtenir toute une gamme de biens et services. Les Territoires-du-Nord-Ouest et l'Alberta ont un écosystème en commun, au Nord de l'Alberta, qui comprend le bassin hydrographique du fleuve Mackenzie. Bon nombre de gens du Nord, y compris mes parents, sont venus de l'Alberta.

Je tiens à rendre hommage à la première ministre Notley et à son équipe pour cette campagne électorale remarquable. Ils ont fait preuve d'assurance et ont proposé de nombreux changements. Pour les gens du Nord, la perspective de travailler avec ce nouveau gouvernement est très prometteuse. Je suis convaincu que la première ministre continuera de cultiver la relation fructueuse entre l'Alberta et les Territoires-du-Nord-Ouest.

* * *

● (1410)

LA FISCALITÉ

M. Bernard Trottier (Etobicoke—Lakeshore, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement a instauré la baisse d'impôt pour les familles et la prestation universelle pour la garde d'enfants afin que toutes les familles canadiennes ayant des enfants puissent garder plus d'argent dans leurs poches. Les familles canadiennes, y compris celles qui résident dans ma circonscription, Etobicoke—Lakeshore, se portent mieux grâce à la prestation universelle pour la garde d'enfants que nous avons mise en place.

Les libéraux souhaitent maintenant enlever cet avantage aux familles canadiennes. Le chef du Parti libéral veut remplacer la baisse d'impôt pour les familles par une augmentation d'impôt pour les familles. Il souhaite imposer un lourd fardeau fiscal et une énorme dette publique, ce qui n'aidera pas du tout la classe moyenne.

Seuls les conservateurs ont un plan destiné à aider les Canadiens de la classe moyenne à garder plus d'argent dans leurs poches.

* * *

LES PRIX D'EXCELLENCE

L'hon. Mark Eyking (Sydney—Victoria, Lib.): Monsieur le Président, je rends aujourd'hui hommage à deux résidents du comté de Victoria dont l'excellence vient d'être reconnue sur la scène internationale, j'ai nommé le Dr Ron Stewart et Leon Dubinsky.

Provenant de la même ville que moi, le Dr Stewart vient de recevoir le prix James O. Page/Journal of Emergency Medical Services, dont il est le premier lauréat non étatsunien. Ce prix est décerné à des personnes qui se démarquent par leur motivation et leurs efforts assidus dans l'amélioration du fonctionnement des services médicaux d'urgence.

Un proche ami de ma famille, Leon Dubinsky vient lui aussi d'être récompensé. Les participants à une cérémonie commémorative de l'Holocauste tenue à Sydney ont souligné l'excellence de sa chanson

We Rise Again, composée en 1985. À cette occasion, M. Dubinsky a reçu le prix de la Marche des vivants Canada.

Chaque année, des Canadiens entonnent la chanson de Leon à l'occasion de la Marche des vivants, un programme qui rassemble des élèves du monde entier en Pologne pour qu'ils étudient l'histoire de l'Holocauste. L'oncle Newman serait très fier.

Je prie tous les députés de féliciter avec moi Leon Dubinsky et le Dr Ron Stewart de leurs réalisations exceptionnelles.

* * *

LA FISCALITÉ

M. Mark Adler (York-Centre, PCC): Monsieur le Président, le plan de hausse fiscale proposé par les libéraux pour la classe moyenne n'a tout simplement pas de bon sens. Le chef libéral admet qu'il lui manquera 2 milliards de dollars pour financer ses mesures. Il a aussi avoué qu'il allait augmenter l'impôt des Canadiens qui gagnent moins de 60 000 \$ par année, puisqu'il entend annuler la hausse des cotisations au compte d'épargne libre d'impôt.

Les économistes disent également que les hausses du fardeau fiscal qu'il propose ne suffiront pas pour financer ses coûteuses promesses. Ses chiffres ne tiennent pas la route. La seule façon d'obtenir les résultats escomptés sera de hausser le fardeau fiscal de la classe moyenne en supprimant les comptes d'épargne libre d'impôt et le fractionnement du revenu pour les retraités.

Les Canadiens savent que, de ce côté-ci de la Chambre, nous protégerons les revenus de la classe moyenne, alors que les libéraux augmenteront les impôts de la classe moyenne.

* * *

[Français]

LES ÉLECTIONS EN ALBERTA

M. Matthew Dubé (Chambly—Borduas, NPD): Monsieur le Président, il y a quatre ans, j'ai eu le privilège d'avoir la confiance de mes concitoyens de Chambly—Borduas pour les représenter. Cinquante-huit autres collègues du Québec ont eu le même privilège. Avec nos collègues de partout au Canada, nous sommes devenus l'opposition officielle.

Les gens ont appelé cela la « vague orange ». Cette vague, c'est un état d'esprit, c'est un désir de changement exprimé par les citoyens; c'est le désir de faire la politique autrement et de faire élire des gens qui leur ressemblent et qui parlent d'enjeux qui touchent le vrai monde.

Cette semaine, c'était au tour de l'Alberta de succomber à cette même vague orange. Les nouveaux élus du NPD de l'Alberta vont, comme nous l'avons fait, apporter du sang neuf, tellement nécessaire dans notre débat politique.

Les forces du changement sont en mouvement. En octobre prochain, les citoyens de tout le pays pourront eux aussi se joindre au mouvement et élire un gouvernement qui leur ressemblera. J'ose dire que ce sera un gouvernement du NPD.

* * *

[Traduction]

LA FISCALITÉ

M. James Bezan (Selkirk—Interlake, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement réduit les impôts des travailleurs de la classe moyenne qui gagnent durement leur vie grâce à l'allègement fiscal pour les familles et à la prestation universelle pour la garde d'enfants.

Questions orales

Notre plan de réduction des impôts pour les familles fonctionne à Selkirk—Interlake. Nous veillons à ce que toutes les familles qui ont des enfants reçoivent près de 2 000 \$ pour chaque enfant d'âge préscolaire et 720 \$ pour les enfants de 6 à 17 ans.

Le chef libéral a déclaré qu'il supprimerait tout cela et augmenterait l'impôt des familles. Nous le savons parce que son programme accuse un manque à gagner de 2 milliards de dollars et qu'il ne peut se procurer cette somme qu'en haussant les impôts des Canadiens. Il devra abolir le fractionnement du revenu pour les aînés et les comptes d'épargne libres d'impôt.

Les Canadiens peuvent compter sur le gouvernement pour empêcher que cela se produise. Le chef libéral doit se sortir la tête de son gouffre financier.

QUESTIONS ORALES

•(1415)

[Traduction]

L'ÉTHIQUE

L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD): Monsieur le Président, une autre révélation-choc nous est faite aujourd'hui concernant le scandale du Sénat. Selon un document judiciaire de la GRC qui a été rendu public, le cabinet du premier ministre a joué un rôle clé dans l'altération et la falsification des résultats de la vérification 2013 des dépenses de Mike Duffy.

Le premier ministre est-il prêt à nous confirmer que son cabinet est intervenu directement pour changer et falsifier les résultats de la vérification des dépenses du sénateur conservateur Mike Duffy?

M. Paul Calandra (secrétaire parlementaire du premier ministre et pour les Affaires intergouvernementales, PCC): Monsieur le Président, c'est le Sénat qui est le mieux placé pour traiter des vérifications des comptes des sénateurs. Nous avons aidé l'avocat de la Couronne à monter son dossier contre M. Duffy et nous continuerons de l'aider.

Cette affaire est devant les tribunaux, alors il ne serait pas approprié d'en dire davantage.

L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD): Monsieur le Président, je me permets de citer le caporal de la GRC qui a mené l'enquête: « nous avons appris que le Cabinet du premier ministre a communiqué très fréquemment avec les sénateurs qui étaient membres de ces comités et de ces sous-comités. »

Le premier ministre nie-t-il que des fonctionnaires de son cabinet ont discuté secrètement avec des sénateurs conservateurs de la vérification de Deloitte, avant que celle-ci ne soit terminée, le 7 mai 2013?

M. Paul Calandra (secrétaire parlementaire du premier ministre et pour les Affaires intergouvernementales, PCC): Monsieur le Président, je viens de répondre à cette question. Je le répète, le Sénat est dans une meilleure position que nous pour répondre aux questions qui concernent une vérification le concernant. Cependant, nous continuerons à aider la Couronne dans sa poursuite contre M. Duffy, comme nous l'avons fait depuis le tout début de cette affaire.

Le chef de l'opposition pourrait certainement aider les contribuables Canadiens s'il encourageait les 68 membres de son caucus qui doivent plus de 2 millions de dollars aux contribuables à rembourser cette somme. Ce serait merveilleux. Il pourrait commencer par faire

preuve de leadership en remboursant lui-même aux contribuables les 400 000 \$ qu'il a utilisés pour financer un bureau illégal à Montréal.

[Français]

L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD): Monsieur le Président, la GRC est catégorique. Elle affirme devant les tribunaux que pendant l'enquête, le rapport est arrivé jusqu'au bureau du premier ministre lui-même. Je cite à nouveau: « C'est arrivé là-bas pour qu'il puisse le trafiquer pour des révisions. »

Le premier ministre peut-il nous dire pourquoi son bureau a trafiqué les détails de ce rapport de vérification? Qu'est-ce qu'ils essaient de cacher? Qui essaient-ils de protéger?

M. Paul Calandra (secrétaire parlementaire du premier ministre et pour les Affaires intergouvernementales, PCC): Monsieur le Président, j'ai déjà répondu à cette question. L'affaire est devant les tribunaux. Faire plus de commentaires est inapproprié.

Cependant, il y a d'autres questions. Par exemple, pourquoi le député de Chicoutimi—Le Fjord a-t-il utilisé les ressources destinées à sa circonscription pour appuyer financièrement un bureau illégal à Montréal? J'espère que ce député fera le bon choix et remboursera 30 000 \$ aux citoyens de sa circonscription.

[Traduction]

J'espère qu'il fera ce qui s'impose et qu'il remboursera les 30 000 \$ qu'il leur doit.

L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD): Monsieur le Président, le 7 février 2013, Nigel Wright, le chef de cabinet du premier ministre, a écrit dans un courriel à l'intention de ses collègues du cabinet, « Mike est enchanté de cela, alors ça nous laissera un peu plus de temps si [le sénateur conservateur David Tkachuk] réussit à faire ce qu'il doit faire ». De quoi est-il question? De toute évidence, il s'agit de la réécriture du rapport. Ils le savent aussi bien que nous.

C'est digne de Richard Nixon. Le camouflage du Duffygate a été orchestré au sein même du cabinet du premier ministre. C'est ce que prouvent les documents soumis au tribunal par la GRC. Pourquoi le premier ministre refuse-t-il de répondre?

•(1420)

M. Paul Calandra (secrétaire parlementaire du premier ministre et pour les Affaires intergouvernementales, PCC): Monsieur le Président, j'ai déjà répondu à cette question.

Une autre affaire dont nous sommes saisis présentement est que quelque 68 députés du caucus néo-démocrate doivent plus 2,7 millions de dollars plus les intérêts aux contribuables canadiens pour des bureaux illégaux à Montréal. Il y a aussi 23 députés du caucus du NDP qui ont dépensé plus d'un million de dollars en envois postaux indus. Nous parlons d'un parti qui a accepté illégalement 350 000 \$ en dons de la part des syndicats et qui, contrevenant aux règles de la Chambre, utilise un syndicaliste pour faire du travail partisan à même le bureau du chef de l'opposition. Il devrait rembourser l'argent qu'il doit aux contribuables.

L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD): Monsieur le Président, le courriel du chef de cabinet du premier ministre dit ensuite:

L'un des objectifs de cette mesure est de ranger Mike dans une autre catégorie et de l'empêcher de participer à un tas de tribunes télévisées du week-end.

Questions orales

Le premier ministre admettra-t-il enfin que son cabinet est directement impliqué dans une tentative délibérée d'entraver la justice?

M. Paul Calandra (secrétaire parlementaire du premier ministre et pour les Affaires intergouvernementales, PCC): Monsieur le Président, le chef de l'opposition pose là une question absolument ridicule. La réalité, c'est que cette affaire est devant les tribunaux et que nous laisserons les tribunaux faire leur travail.

En même temps, le NPD devrait faire preuve de leadership en remboursant aux contribuables canadiens les millions de dollars qu'il leur doit. Le député d'en face, c'est-à-dire le chef de l'opposition, doit lui-même plus de 400 000 \$ aux contribuables canadiens, et 67 de ses autres députés doivent le reste. Je suggère qu'ils remboursent les 2,7 millions de dollars qu'ils doivent aux Canadiens.

[Français]

M. Sean Casey (Charlottetown, Lib.): Monsieur le Président, la GRC a démontré que le bureau du premier ministre s'est mêlé de la vérification des dépenses de Mike Duffy afin de cacher ses méfaits.

Même si son bureau a contourné les règles pour modifier le rapport Duffy, le premier ministre n'en a jamais informé le vérificateur du Sénat.

Le premier ministre était-il l'une des personnes non autorisées à être informées de son contenu? Pourquoi son bureau s'est-il mêlé de cette vérification?

[Traduction]

M. Paul Calandra (secrétaire parlementaire du premier ministre et pour les Affaires intergouvernementales, PCC): Monsieur le Président, cette affaire est devant les tribunaux. Par conséquent, nous les laisserons faire leur travail dans ce dossier.

En même temps, je me demandais si les libéraux pourraient nous aider à récupérer les 40 millions de dollars qu'ils doivent aux contribuables canadiens. Je me demande si, pendant qu'ils étaient assis à la table de cuisine de la maison de 2 millions de dollars du chef du Parti libéral et qu'ils s'efforçaient de trouver une façon de priver les Canadiens de leur argent durement gagné, ils pensaient peut-être qu'une façon d'aider la classe moyenne consisterait à retrouver les 40 millions de dollars qu'ils ont volés aux Canadiens. Ils pourraient peut-être commencer par là.

M. Sean Casey (Charlottetown, Lib.): Monsieur le Président, hier, le ministre de la Justice a outrageusement appelé l'Alberta « l'Albertastan », mais c'est son gouvernement qui est accusé d'employer des tactiques soviétiques.

Nous savons que le personnel du cabinet du premier ministre a trafiqué les détails d'un rapport de vérification confidentiel du Sénat pour sortir du pétrin leur camarade Mike Duffy. Le premier ministre a-t-il été informé de cette atteinte à la confidentialité?

M. Paul Calandra (secrétaire parlementaire du premier ministre et pour les Affaires intergouvernementales, PCC): Monsieur le Président, j'ai répondu à cette question à plusieurs reprises. Nous savons que cette affaire est devant les tribunaux, alors je vais laisser la cour faire son travail.

Encore une fois, je demanderais aux libéraux de nous aider et d'aider tous les Canadiens à trouver les 40 millions de dollars qu'ils ont volé aux Canadiens.

Cela dit, de ce côté-ci de la Chambre, nous faisons de notre mieux afin que notre économie continue de croître et que les contribuables canadiens ordinaires aient dans leurs poches de l'argent à réinvestir dans leur avenir et dans celui de leur famille. Nous allons continuer de le faire encore longtemps.

M. Sean Casey (Charlottetown, Lib.): Monsieur le Président, nous savons que Nigel Wright a demandé au sénateur conservateur Irving Gerstein d'appeler la firme Deloitte pour trafiquer la vérification portant sur M. Duffy. Comme le ferait remarquer Bob Rae, le premier ministre veut nous faire croire qu'à l'instar du joueur de piano du bordel, il n'avait aucune idée de ce qui se passait à l'étage. Or nous savons tous que le premier ministre aime beaucoup jouer du piano.

Le premier ministre va-t-il maintenant reconnaître qu'il a demandé à son personnel de trafiquer la vérification portant sur M. Duffy?

• (1425)

M. Paul Calandra (secrétaire parlementaire du premier ministre et pour les Affaires intergouvernementales, PCC): Monsieur le Président, le moment est bien mal choisi pour parler de Bob Rae aux gens de l'Ontario, car ils se souviennent très bien de ce qu'il a fait à leur économie. Ils se souviennent des déficits de plusieurs milliards de dollars, des impôts élevés et des millions de personnes au chômage. Ils n'ont pas oublié le règne de M. Rae et ils ne veulent pas se retrouver de nouveau dans une telle situation. Ils feront tout ce qui est en leur pouvoir pour éviter cela.

Ils peuvent toutefois compter sur le gouvernement, de ce côté-ci de la Chambre, qui se concentre sur l'économie et qui est déterminé à laisser plus d'argent dans leurs poches pour qu'ils puissent l'investir dans leur propre avenir et dans celui de leur famille. Nous poursuivrons dans cette voie pendant encore longtemps, car c'est ce qu'il convient de faire pour le Canada et pour les Canadiens.

[Français]

Mme Annick Papillon (Québec, NPD): Monsieur le Président, de ce côté-ci de la Chambre, on se concentre sur les affaires du gouvernement. Le bureau du premier ministre semblait beaucoup plus préoccupé par les affaires du Sénat que par les affaires du gouvernement.

Le caporal Jolette révèle que le bureau du premier ministre a communiqué fréquemment avec plusieurs sénateurs impliqués dans les comités du Sénat. Comme par hasard, ceux-ci discutaient du contenu du rapport de la firme Deloitte sur les dépenses de trois sénateurs.

Le premier ministre peut-il nous expliquer pourquoi son bureau s'intéressait aussi attentivement au rapport de la firme Deloitte?

[Traduction]

M. Paul Calandra (secrétaire parlementaire du premier ministre et pour les Affaires intergouvernementales, PCC): Monsieur le Président, j'ai déjà répondu à cette question.

Il est assez étonnant de voir cette députée poser une question sur la reddition de comptes. Après tout, elle a pris les fonds publics dont elle disposait et, au lieu de les utiliser pour le bien de sa circonscription, elle les a utilisés pour financer un bureau illégal à Montréal. La députée doit 30 000 \$ aux contribuables, sans compter les intérêts qui s'accumulent chaque jour. Je l'encourage à rembourser cette somme, pour le bien de ses concitoyens et de sa circonscription.

Questions orales

[Français]

Mme Annick Papillon (Québec, NPD): Monsieur le Président, chez moi, quand quelqu'un ne répond pas à la question, on dit que c'est qu'il a quelque chose à cacher.

Le bureau du premier ministre a reçu le rapport Deloitte sur les dépenses injustifiées de plusieurs sénateurs, selon M. O'Brien, mais ce rapport était de nature confidentielle et « confidentiel » cela signifie que cela s'adresse à un nombre restreint de personnes.

Qui, au bureau du premier ministre, a eu accès au rapport avant qu'il ne soit officiellement déposé devant le comité du Sénat?

M. Paul Calandra (secrétaire parlementaire du premier ministre et pour les Affaires intergouvernementales, PCC): Monsieur le Président, j'ai déjà répondu à cette question. Cette cause est devant le tribunal et il est inapproprié de faire des commentaires.

Par ailleurs, malheureusement pour cette députée, elle a utilisé près de 30 000 \$ destinés à sa circonscription, pour un bureau illégal à Montréal. J'espère qu'elle fera le bon choix et remboursera les contribuables de sa circonscription immédiatement.

[Traduction]

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Monsieur le Président, résumons ce que nous savons. D'après la GRC, le cabinet du premier ministre du Canada a participé à des manœuvres visant à manipuler les conclusions d'un rapport de vérification concernant des réclamations potentiellement frauduleuses soumises par un sénateur conservateur. Malgré cela, les conservateurs continuent de s'esquiver et de patiner. Ils refusent obstinément de répondre à quelque question que ce soit concernant la participation des principaux conseillers du premier ministre ou ce que savait le premier ministre.

Le premier ministre confirmera-t-il au moins que son personnel s'est prêté à des manœuvres de dissimulation afin que Mike Duffy puisse continuer de jouer son rôle de principal collecteur de fonds pour les conservateurs?

M. Paul Calandra (secrétaire parlementaire du premier ministre et pour les Affaires intergouvernementales, PCC): De toute évidence, monsieur le Président, je rejette complètement la question du député d'en face. J'ai déjà répondu à cette question. Il faut toutefois regarder qui la pose. Les juges qui ont examiné la délimitation des circonscriptions ont signalé que ce député tentait indûment d'influencer les travaux. Il comptait parmi les deux députés que les juges ont signalés. L'autre, aussi du NPD, avait enfreint les règles. Bref, quand il est question d'éthique, ce député n'a vraiment pas de leçon à donner à qui que ce soit à la Chambre. S'il veut se montrer utile, il pourrait rembourser les 2,7 millions de dollars.

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Monsieur le Président, quel héritage lamentable pour le député alors que nous sommes aux prises avec des allégations de corruption liées au premier ministre du pays — des faux-fuyants lamentables.

La police est en possession des courriels du chef de cabinet du premier ministre du pays dans lesquels il décrit une stratégie visant à manipuler un rapport du Sénat et à étouffer une affaire de fraude potentielle. La GRC dit qu'on a ensuite communiqué avec les principaux sénateurs en question pour réaliser ce stratagème, après quoi le chef de cabinet a fait un chèque de 90 000 \$ pour faire oublier cette affaire.

Quand le premier ministre finira-t-il par avouer sa participation et celles de ses principaux conseillers à ces manœuvres?

• (1430)

M. Paul Calandra (secrétaire parlementaire du premier ministre et pour les Affaires intergouvernementales, PCC):

Encore une fois, monsieur le Président, j'ai déjà répondu à cette question un certain nombre de fois.

Parlant d'éthique, je cite les juges qui ont examiné la délimitation de nos circonscriptions: « le premier signe de ce que la commission considère comme une intervention inappropriée d'un député dans le processus de redécoupage ».

Ce député a le culot de se lever à la Chambre et de poser des questions au sujet de l'éthique alors qu'il a fait l'une des pires choses qu'un député puisse faire: il a tenté d'influencer en sa faveur les juges qui examinaient la délimitation de nos circonscriptions. Il était probablement inquiet, étant donné qu'il a voté contre l'abolition du registre des armes à feu alors qu'il avait promis à ses concitoyens de ne pas le faire. Voilà pourquoi il essayait de faire du charcutage électoral dans sa circonscription.

Mme Megan Leslie (Halifax, NPD): Scandales à profusion, réponses inexistantes, dérobades à répétition; on a du mal à suivre, monsieur le Président. Voyons voir ce que le ministre de la Réforme démocratique a à dire au sujet de l'intégrité de la loi électorale.

L'agent officiel de l'ancien ministre conservateur Peter Penashue a été formellement accusé d'avoir enfreint la Loi électorale du Canada. Le ministre de la Réforme démocratique pourrait-il confirmer à la Chambre qu'il va présenter un projet de loi modifiant la Loi électorale afin de sanctionner les conservateurs qui l'enfreignent et qui fournissent sciemment des faux renseignements au directeur général des élections?

M. Paul Calandra (secrétaire parlementaire du premier ministre et pour les Affaires intergouvernementales, PCC): Monsieur le Président, nul besoin de préciser que cette affaire est entre Élections Canada et M. Bowers. Nous allons laisser les procédures suivre leur cours.

Les députés néo-démocrates eux-mêmes ont enfreint des règles pourtant limpides. Nous instaurons des règles, les néo-démocrates les enfreignent. Le NPD a accepté, à l'encontre de toutes les règles, donc illégalement, des dons d'une valeur de 350 000 \$ de la part des syndicats. Au total, 68 députés néo-démocrates doivent 2,7 millions de dollars, et 23 autres doivent plus de 1 million. Le NPD a été reconnu coupable d'avoir fait des appels automatisés.

Les règles instaurées par le ministre de la Réforme démocratique vont continuer de faire en sorte que les élections soient justes.

Et le NPD va continuer de les enfreindre.

Des voix: Oh, oh!

Le Président: Je demanderais aux députés de baisser le ton quand un de leurs collègues répond à une question.

* * *

L'EMPLOI

Mme Jinny Jogindera Sims (Newton—Delta-Nord, NPD): Monsieur le Président, sous l'actuel gouvernement, les jeunes Canadiens ont la vie difficile. Un trop grand nombre d'entre eux n'arrivent pas à percer le marché de l'emploi et à trouver un emploi décent. Au lieu de les aider, les conservateurs rompent leurs promesses. Au lieu de financer des programmes d'emploi pour les jeunes afin de les aider à décrocher leur premier emploi, ils ont omis de dépenser les 30 millions de dollars qui leur avaient été attribués.

Questions orales

Ils raffolent des séances de photos, mais ils sont incapables de produire des résultats. Les jeunes ont été trahis. Pourquoi les conservateurs embellissent-ils leur bilan en violant leurs promesses envers les jeunes?

L'hon. Pierre Poilievre (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre de la Réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux de confirmer devant la Chambre que notre ministère a dépensé moins d'argent que prévu.

Le NPD évalue la réussite par la quantité d'argent public qu'il arrive à jeter par les fenêtres. Quant à nous, nous évaluons la réussite par le nombre de jeunes que nous aidons à faire embaucher.

Pensons par exemple aux subventions visant les apprentis. Nous avons versé un demi-million de dollars dans ce programme, qui a permis à Nina Widmer de terminer ses études libre de dettes, de remporter le championnat canadien des compétences et de lancer sa propre entreprise de maçonnerie. Nous sommes fiers de Nina et des centaines de milliers d'autres jeunes que nous avons aidés à obtenir une formation d'apprenti.

Mme Jinny Jogindera Sims (Newton—Delta-Nord, NPD): Monsieur le Président, on observe une tendance chez les conservateurs. Ils font de grandes promesses, que ce soit aux anciens combattants ou aux chômeurs, puis ils les rompent. Les conservateurs ont engagé des fonds pour aider les immigrants à faire reconnaître leurs titres de compétence, pour aider les Canadiens handicapés à trouver les possibilités d'emploi qui leur conviennent, et pour aider les adultes qui ont de la difficulté à lire et à écrire et qui n'ont pas les compétences de base nécessaires. Ils ont participé à des séances de photo mais, ensuite, ils n'ont pas dépensé l'argent promis.

Pourquoi les conservateurs abandonnent-ils continuellement les Canadiens les plus vulnérables?

L'hon. Pierre Poilievre (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre de la Réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, la députée a parlé de la reconnaissance de titres de compétence étrangers.

Nous reconnaissons qu'il y a beaucoup de nouveaux arrivants dont les compétences, la profession et le métier ne sont pas reconnus quand ils viennent ici. C'est pourquoi nous collaborons avec le secteur privé afin de consentir des prêts pour la reconnaissance des titres de compétences étrangers, financés en partie par le secteur privé, qui aident les nouveaux arrivants à acquérir une formation, à faire leurs preuves et à obtenir l'autorisation de travailler dans leur domaine.

Je suis heureux de signaler qu'il y a eu une hausse de l'emploi de plus de 40 % chez les nouveaux arrivants ayant participé à cette initiative et que seulement moins de 3 % d'entre eux n'ont pas remboursé leur prêt. Nous obtenons des résultats pour les nouveaux arrivants, et nous continuerons sur cette lancée.

• (1435)

[Français]

Mme Sadia Groguhé (Saint-Lambert, NPD): Monsieur le Président, les promesses des conservateurs ne valent pas plus que leurs politiques creuses.

Alors que leur taux de chômage est deux fois plus élevé que la moyenne nationale, les jeunes Canadiens ont besoin plus que jamais d'acquérir une première expérience. Plutôt que les aider, les conservateurs ont renvoyé au Trésor près de 100 millions de dollars. Or 30 millions de dollars étaient destinés à ces jeunes qui cherchent désespérément un premier emploi.

Pourquoi abandonner les jeunes quand ils ont tant besoin de nous?

L'hon. Pierre Poilievre (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre de la Réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, les néo-démocrates et les libéraux jugent le succès par le montant d'argent des contribuables qu'ils peuvent dépenser de façon irresponsable.

Nous jugeons le succès par les résultats qu'obtiennent les jeunes que nous aidons.

[Traduction]

Par exemple, je vais citer Nina Widmer, qui a dit ceci:

Grâce à toutes les subventions que j'ai reçues, j'ai pu finir mon apprentissage sans contracter de dettes. C'est incroyable.

Elle a maintenant ouvert sa propre entreprise de maçonnerie, et elle n'a aucune dette. Comme des centaines de milliers d'autres jeunes apprentis canadiens, elle fait son chemin dans la vie.

[Français]

Mme Sadia Groguhé (Saint-Lambert, NPD): Monsieur le Président, le succès des conservateurs est que près de 15 % de nos jeunes sont au chômage aujourd'hui, et ce n'est pas un succès.

Le Parlement avait approuvé 100 millions de dollars pour aider les Canadiens à se trouver un emploi, soit des immigrants qui ont besoin d'aide pour faire reconnaître leurs compétences, des Canadiens vivant avec un handicap, des jeunes qui ont besoin d'une première expérience de travail et des adultes qui doivent apprendre à lire et à écrire. Ces millions de dollars auraient amélioré leur vie, mais les conservateurs ont préféré renvoyer l'argent au Trésor.

Pourquoi les conservateurs laissent-ils tomber tous ces Canadiens?

L'hon. Pierre Poilievre (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre de la Réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, nous jugeons notre succès selon les résultats obtenus pour nos jeunes. Par exemple, nous avons accordé près de 500 000 bourses pour apprentis afin d'aider les jeunes à obtenir leur certificat pour pratiquer des métiers spécialisés en demande. Ces jeunes sont maintenant devenus des travailleurs dotés de compétences qui vont les aider à contribuer à notre économie. C'est comme cela que nous avons pu créer 1,2 million de nouveaux emplois. Nous allons continuer.

* * *

[Traduction]

LA FISCALITÉ

L'hon. Ralph Goodale (Wascana, Lib.): Monsieur le Président, le regretté Jim Flaherty rejetait l'idée du fractionnement du revenu, qu'il trouvait trop onéreuse et fondamentalement injuste. Elle est injuste car elle ne bénéficie aucunement aux mères célibataires au seuil de la pauvreté, mais permet aux familles dont le revenu est supérieur à un quart de million de dollars de garder 2 000 \$ de plus.

S'il était possible de remplacer cette injustice par un meilleur plan, plan qui est reconnu comme étant solide, progressiste, juste, transparent et efficace, et qui, par surcroît, lutte contre la pauvreté et améliore les revenus de la classe moyenne, pourquoi ne le ferions-nous pas? C'est ce que Jim Flaherty aurait fait.

L'hon. Pierre Poilievre (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre de la Réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, les libéraux admettent qu'ils hausseraient l'impôt de près de la moitié des familles ayant des enfants puisqu'ils aboliraient le fractionnement du revenu, une mesure dont bénéficient près de la moitié des familles ayant des enfants.

Questions orales

Puisqu'ils s'opposent au principe du fractionnement du revenu pour les familles, pourquoi devrions-nous croire que les libéraux n'élimineraient pas également le fractionnement du revenu pour les aînés? D'ailleurs, en réponse à une question sur le fractionnement du revenu pour les aînés, l'ancien chef du Parti libéral, l'actuel porte-parole du parti en matière de patrimoine, a dit: « ce n'est pas notre priorité. Cela coûterait très, très cher. »

Les libéraux tiennent le même genre de discours pour justifier les hausses d'impôt visant les familles. Les aînés ne peuvent pas faire confiance aux libéraux.

L'hon. Ralph Goodale (Wascana, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement suit maintenant les conseils financiers d'un homme qui a dit un jour que le remboursement offert à Mike Duffy était la chose honorable à faire.

Un meilleur plan serait de venir en aide à la classe moyenne du Canada. Nous pouvons y parvenir en réduisant le taux d'imposition de tous les contribuables pour faire économiser des milliards de dollars aux familles de la classe moyenne. Un meilleur plan serait d'offrir une prestation non imposable pour enfants qui est claire, simple, progressiste et juste, pour soutenir davantage les familles de la classe moyenne et tous ceux qui travaillent fort pour y accéder.

Pourquoi le gouvernement conservateur s'oppose-t-il si farouchement à l'équité fondamentale?

L'hon. Pierre Poilievre (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre de la Réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, le fractionnement du revenu assure l'équité. Il offre le même traitement tant aux ménages où un conjoint gagne plus que l'autre qu'aux ménages où les deux conjoints gagnent le même salaire.

Les libéraux s'opposent par principe à toute forme de fractionnement du revenu. C'est pourquoi ils ont voté contre le fractionnement du revenu de pension lorsqu'il a été proposé pour la première fois. C'est pourquoi leur ancien chef s'y est ouvertement opposé et n'est pas revenu sur sa position. Les libéraux s'attendent maintenant, à la veille des élections, à ce que les aînés les croient lorsqu'ils prétendent avoir changé d'idée. Les aînés ne sont pas dupes. Ils ne feront pas confiance aux libéraux. Ils ne se laisseront pas bernier.

* * *

•(1440)

L'EMPLOI

M. Rodger Cuzner (Cape Breton—Canso, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement a récupéré des milliards de dollars qui auraient pu servir à aider les aînés, les personnes handicapées et les étudiants. Par contre, les conservateurs n'ont pas récupéré les 750 millions de dollars pour les publicités télévisées qui servent leurs intérêts.

Les députés savent-ils quelles personnes pourront regarder les publicités télévisées? Ce sont les 375 000 jeunes chômeurs canadiens, parce qu'ils n'ont pas besoin de se lever pour aller travailler le lendemain matin, et ce, à cause du gouvernement conservateur.

Par ailleurs, 90 millions de dollars, y compris des fonds destinés aux stratégies emploi jeunesse, ont été perdus sous le présent gouvernement. Les jeunes veulent des emplois, non de la propagande de l'État.

L'hon. Pierre Poilievre (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre de la Réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, notre plan qui repose sur le commerce, les

allègements fiscaux et la formation a permis de créer, net, 1,2 million d'emplois pour les Canadiens de tous les âges.

Le député a parlé des publicités. Nous avons fait de la publicité à propos du prêt canadien aux apprentis, et déjà plus de 6 000 jeunes ont profité de ces prêts pour payer une partie de leurs études en vue de terminer leur apprentissage, de devenir compagnons et d'avoir des emplois dans des domaines où la demande est forte.

En plus de ces prêts, nous avons accordé plus d'un demi-million de subventions aux apprentis. Ces mesures permettent de créer des emplois dans les métiers. Voilà l'avenir que nous créerons.

* * *

[Français]

LA CITOYENNETÉ ET L'IMMIGRATION

M. Claude Gravelle (Nickel Belt, NPD): Monsieur le Président, les communautés francophones hors Québec ont besoin d'immigrants francophones. Toutefois, en ce moment, seulement 2 % des immigrants hors Québec parlent français. Pourtant, le quota minimal est de 4 %.

Le commissaire aux langues officielles nous apprend que les conservateurs ont même éliminé des bureaux régionaux et réduit le financement pour les immigrants. Les communautés en situation minoritaire ont lancé un cri d'alarme, car leur avenir est en jeu.

Les conservateurs vont-ils finalement prendre au sérieux l'avenir des francophones au pays?

M. Costas Menegakis (secrétaire parlementaire du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, PCC): Monsieur le Président, le ministre a été très clair par rapport à l'objectif de 4 % d'immigration francophone hors Québec. Notre gouvernement a un plan pour atteindre cet objectif. Nous voyons déjà des résultats avec le programme Entrée express. Nous prenons en considération les recommandations du commissaire.

[Traduction]

M. Claude Gravelle (Nickel Belt, NPD): Monsieur le Président, les communautés francophones ont terriblement besoin d'aide et elles lancent un cri d'alarme, car leur avenir est en jeu. Le commissaire aux langues officielles trouve lui aussi la situation préoccupante. Il est clair que les compressions des conservateurs dans les services d'aide à l'immigration francophone hors Québec pourraient menacer la vitalité de ces communautés.

Quand le ministre prendra-t-il l'avenir des communautés francophones du pays au sérieux et leur donnera-t-il le soutien dont elles ont besoin?

M. Costas Menegakis (secrétaire parlementaire du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, PCC): Monsieur le Président, nous avons été très clairs au sujet de notre objectif de 4 % pour l'immigration francophone hors Québec. Le gouvernement a un plan pour l'atteindre et nous en voyons déjà les résultats avec le programme Entrée Express. Nous tenons compte des recommandations, y compris celles du commissaire. J'ajouterais que, lorsque nous avons présenté la Feuille de route pour la dualité linguistique, qui aide bel et bien les communautés minoritaires de tout le pays, le député a voté contre, à l'instar de son parti.

*Questions orales***LES AFFAIRES AUTOCHTONES**

Mme Niki Ashton (Churchill, NPD): Monsieur le Président, le gouvernement actuel a refusé encore une fois de respecter les droits fondamentaux des peuples autochtones car tous les députés du caucus conservateur, sans exception, ont voté contre le projet de loi C-641 présenté par mon collègue. Cette importante mesure législative aurait inscrit dans la loi canadienne les principes figurant dans la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones. Or, en rejetant ce projet de loi, le gouvernement a raté une autre occasion d'établir un véritable partenariat avec les Premières Nations, les Métis et les Inuits.

Pourquoi le gouvernement actuel refuse-t-il encore une fois de respecter les droits des peuples autochtones du Canada?

L'hon. Bernard Valcourt (ministre des Affaires autochtones et du développement du Nord canadien, PCC): Monsieur le Président, cette accusation sans fondement et totalement fautive du NPD est purement démagogique et ne sert qu'à des fins politiques.

Le fait est que c'est le gouvernement actuel qui a modifié la Loi canadienne sur les droits de la personne pour garantir aux gens qui habitent dans les réserves les mêmes droits que ceux dont jouissent tous les Canadiens. La députée et son parti se sont opposés à cette mesure. De plus, nous avons amélioré les droits aux biens matrimoniaux dans les réserves, autre mesure contre laquelle ils ont voté. Ils devraient cesser de faire de la démagogie.

• (1445)

M. Romeo Saganash (Abitibi—Baie-James—Nunavik—Eeyou, NPD): Monsieur le Président, le vote qui a eu lieu au Parlement hier soir n'opposait pas la gauche et la droite, mais ce qui est juste et ce qui est injuste.

[Français]

Mon projet de loi a reçu un soutien important de nombreuses municipalités et d'organismes de partout au Canada. Pourtant, les conservateurs, incluant le ministre des Affaires autochtones, ont choisi d'ignorer ce consensus pancanadien en votant contre mon projet de loi.

Comment le ministre peut-il justifier qu'il a encore une fois laissé tomber les peuples autochtones en refusant de faire reconnaître leurs droits les plus fondamentaux?

L'hon. Bernard Valcourt (ministre des Affaires autochtones et du développement du Nord canadien, PCC): Monsieur le Président, il est étrange qu'un député se lève à la Chambre des communes et argumente sur le fait que la Constitution canadienne et la Charte canadienne des droits et libertés ne protègent pas les droits autochtones au pays. C'est de la foutaise complète.

Le fait est que la Déclaration des Nations unies sur les droits des peuples autochtones a été endossée par le Canada comme un document provisoire, que l'on respecte, mais assujéti à la loi canadienne. Si le NPD veut assujettir les décisions du Parlement à un droit de veto à un groupe particulier, cela ne tient pas.

* * *

[Traduction]

LA SÉCURITÉ PUBLIQUE

L'hon. Laurie Hawn (Edmonton-Centre, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement ainsi que de nombreux résidents d'Edmonton et d'ailleurs au pays ont été déçus d'apprendre un peu plus tôt aujourd'hui qu'Omar Ahmed Khadr, un terroriste confirmé, a été libéré de prison et peut désormais arpenter les rues d'Edmonton. Selon le *Globe and Mail*, cet homme a reçu une éducation de

terroriste. Cela n'a rien d'étonnant quand on sait que tous les membres de sa famille sont fiers d'affirmer qu'ils sont des terroristes.

La secrétaire parlementaire du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile peut-elle faire le point sur cette situation?

Mme Roxanne James (secrétaire parlementaire du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, PCC): Monsieur le Président, il est vrai que la décision rendue aujourd'hui nous a déçus. Nous déplorons le fait qu'un terroriste confirmé ait reçu l'autorisation d'intégrer la société canadienne alors qu'il n'a pas purgé la totalité de sa peine. Omar Ahmed Khadr a plaidé coupable pour des crimes odieux, y compris le meurtre du sergent Christopher Speer, un infirmier de l'armée américaine. Il a aussi avoué que ses convictions idéologiques n'ont pas changé.

Le chef libéral a refusé d'écarter la possibilité de verser une indemnisation spéciale à ce terroriste notoire et le NPD cherche activement à forcer les contribuables canadiens à l'indemniser. Toutefois, nous croyons que ce sont les victimes d'actes criminels, et non ceux qui les commettent, qui devraient être dédommagés.

M. Randall Garrison (Esquimalt—Juan de Fuca, NPD): Monsieur le Président, en parlant de victimes d'actes criminels, les agressions sexuelles ont des répercussions dévastatrices et il est très difficile de traduire en justice ceux qui les commettent.

Les victimes doivent être traitées dignement, avec le plus grand respect. Or les trousse de prélèvement d'échantillons d'ADN fournies par la GRC ne sont pas des plus modernes. Elles utilisent des techniques douloureuses et obsolètes. Encore pire, elles peuvent causer la détérioration des preuves fondées sur l'ADN.

Une nouvelle trousse a été conçue, mais la GRC refuse de dire à quel moment elle commencera à la distribuer. Le ministre fera-t-il de ce dossier une priorité? Le gouvernement va-t-il accélérer la distribution des nouvelles trousse de prélèvement d'échantillons d'ADN afin d'aider les professionnels du Canada? C'est une question de justice.

Mme Roxanne James (secrétaire parlementaire du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, PCC): Monsieur le Président, comme vous le savez, le gouvernement conservateur fournit continuellement des ressources et du financement à la GRC. Il le fait au moyen de mesures de prévention du crime destinées à assurer la sécurité des collectivités. Il va sans dire que tous les crimes commis contre des citoyens canadiens sont horribles, en particulier ceux de nature sexuelle. Je tiens simplement à remercier la GRC des efforts qu'elle déploie pour résoudre les crimes les plus odieux qui soient.

[Français]

Mme Rosane Doré Lefebvre (Alfred-Pellan, NPD): Monsieur le Président, pour les victimes d'agressions sexuelles, obtenir justice est primordial. Pourtant, on apprend que les trousse de prélèvements en cas de viol, qui sont distribuées par la GRC, sont périmées et ne respectent plus les normes médico-légales. On sait qu'une nouvelle trousse est en production, mais on n'a aucune idée du moment où elle sera disponible.

Le ministre peut-il nous dire quand cette nouvelle trousse sera enfin distribuée?

Questions orales

[Traduction]

Mme Roxanne James (secrétaire parlementaire du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, PCC): Monsieur le Président, je le répète: de ce côté-ci de la Chambre, nous fournissons un financement soutenu à la GRC afin qu'elle dispose des ressources nécessaires pour assurer la sécurité des Canadiens. En fait, le gouvernement conservateur a augmenté le budget de la GRC à sept reprises depuis 2006. Le parti de l'opposition a rejeté chacune de ces hausses.

Le budget de 2015 prévoit une hausse du financement de nos organismes de sécurité nationale de l'ordre de 300 millions de dollars. Qui plus est, le gouvernement conservateur a présenté la Charte des droits des victimes pour permettre aux victimes de se faire entendre dans le système de justice pénale.

* * *

● (1450)

[Français]

LA PROTECTION DES CONSOMMATEURS

M. Pierre Dionne Labelle (Rivière-du-Nord, NPD): Monsieur le Président, décidément, avec les conservateurs, cela va coûter cher tout à l'heure!

Les Canadiens vont bientôt être enterrés sous une panoplie de nouveaux frais bancaires. Les banques vont nous faire payer pour faire un versement hypothécaire, pour payer les prêts étudiants ou pour payer les cartes de crédit. Les Canadiens n'en peuvent plus de payer pour payer.

Le ministre va-t-il encore laisser les banques multimilliardaires piger dans les poches du monde?

[Traduction]

L'hon. Kevin Sorenson (ministre d'État (Finances), PCC): Monsieur le Président, nous sommes le seul parti à défendre inlassablement les intérêts des consommateurs. Nous avons diminué les taxes et les impôts des consommateurs et pris des mesures qui leur permettront de garder plus d'argent dans leurs poches.

Contrairement au Parti libéral et au NPD, qui alourdiraient le fardeau fiscal des consommateurs de la classe moyenne, le gouvernement a réduit les taxes et les impôts de la classe moyenne. Le gouvernement a pris des mesures pour améliorer les comptes bancaires à frais modiques et pour accroître le choix de services bancaires sans frais pour plus de sept millions de Canadiens. Nous avons mis en place le code de conduite destiné à l'industrie canadienne des cartes de crédit et de débit. Malheureusement, les néo-démocrates et les libéraux ont voté contre toutes ces mesures qui visent à aider les consommateurs de la classe moyenne.

M. Andrew Cash (Davenport, NPD): Monsieur le Président, soyons juste. Tout d'abord, ce code de conduite dont on dit tant de bien est un code de conduite volontaire.

Les cinq grandes banques ont toutes affirmé que, dans quelques semaines, les Canadiens de la classe moyenne se verront imposer encore plus de frais de facturation, et que ces frais seront encore pires que ceux au sujet desquels le NPD a demandé au gouvernement d'intervenir l'an dernier. C'est une simple question d'équité. Le ministre pense-t-il vraiment qu'il est juste que les banques imposent des frais à leurs clients simplement pour faire un paiement sur leur prêt hypothécaire, leur carte de crédit, leur prêt étudiant?

Le ministre est-il capable de se tenir debout? Pourquoi laisse-t-il les banques s'en tirer à si bon compte?

L'hon. Kevin Sorenson (ministre d'État (Finances), PCC): Monsieur le Président, notre parti est le seul à avoir systématiquement proposé des lois pour appuyer les consommateurs de la classe moyenne. Contrairement aux libéraux et au NPD, nous avons réduit les impôts des consommateurs; le régime d'imposition actuel est le plus bas que le Canada ait eu au cours des 50 dernières années. Les libéraux et les néo-démocrates augmenteraient les impôts de ces mêmes consommateurs, de ces consommateurs de la classe moyenne, et ils réserveraient le même sort aux aînés et aux familles de la classe moyenne.

Voilà pourquoi les Canadiens conviennent que le Parti conservateur est celui qu'ils veulent appuyer.

* * *

LA CONDITION FÉMININE

Mme Kirsty Duncan (Etobicoke-Nord, Lib.): Monsieur le Président, le nouveau rapport de Catalyst Canada trace un portrait troublant de la condition féminine au pays: à travail égal, les Canadiennes gagnent 8 000 \$ de moins que les hommes. C'est le double de l'écart mondial moyen entre les sexes, soit 4 000 \$. Cette situation est lourde de conséquences pour les femmes, leur famille et l'économie canadienne.

La ministre de la Condition féminine trouve-t-elle équitable que les femmes gagnent moins à travail égal? Pourquoi ne cherche-t-elle pas à combler cet écart salarial?

L'hon. K. Kellie Leitch (ministre du Travail et ministre de la Condition féminine, PCC): Monsieur le Président, la meilleure manière de combler l'écart salarial entre les sexes, c'est de faire en sorte que les femmes occupent de bons emplois. C'est à cela que s'affaire le gouvernement: voir à ce que les femmes aient accès à toutes sortes de débouchés, voir à ce que les femmes aient accès aux métiers spécialisés et voir à ce que les femmes aient accès à des emplois de première qualité et bien rémunérés.

Notre objectif, c'est la création d'emplois. Justement, nous en avons créé 1,2 million depuis le pire de la récession. Pourquoi les libéraux n'appuient-ils jamais ce que nous proposons afin que les Canadiennes aient un emploi?

* * *

[Français]

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

M. Marc Garneau (Westmount—Ville-Marie, Lib.): Monsieur le Président, plus de 200 artistes du Québec ont signé une lettre du dramaturge Michel Marc Bouchard demandant au premier ministre d'intervenir personnellement dans le dossier de Raïf Badawi. Le seul crime de M. Badawi est d'avoir défendu la liberté d'expression, les droits de la personne et l'égalité des sexes.

Le premier ministre se targue d'avoir une politique étrangère fondée sur des principes, mais dans ce cas-ci, il se tait complètement.

Fera-t-il enfin ce que nous lui demandons depuis des mois, c'est-à-dire intervenir personnellement dans le dossier de M. Badawi?

Questions orales

[Traduction]

L'hon. Rob Nicholson (ministre des Affaires étrangères, PCC): Loin de nous taire, monsieur le Président, nous élevons souvent et publiquement les fortes objections du Canada par rapport à l'emprisonnement et aux châtements infligés à Raïf Badawi, comme nous le faisons une fois de plus aujourd'hui. Pour le Canada, ces châtements portent atteinte à la dignité humaine. Nous continuons à plaider la clémence dans cette affaire. Nous avons fait des représentations auprès de l'ambassadeur de l'Arabie saoudite ici même, à Ottawa, et de l'ambassadeur du Canada en Arabie saoudite. Le gouvernement du Canada continuera en outre à faire part de ses réserves au gouvernement saoudien jusqu'à ce que la justice se montre clémente.

* * *

● (1455)

L'ENVIRONNEMENT

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Monsieur le Président, le projet de stockage de déchets radioactifs dans le Sud de l'Ontario est entre les mains de la ministre de l'Environnement. Des deux côtés de la frontière canado-américaine, des collectivités où vivent des millions de personnes ont dit être vivement préoccupées par le processus. Les gens s'inquiètent des effets possibles que la radiation pourrait avoir notamment sur l'ensemble des Grands Lacs. Aucune autre option n'a été envisagée. Bien des intervenants croient qu'ils n'ont pas été suffisamment consultés, y compris des municipalités et le Congrès des États-Unis.

La ministre exigera-t-elle que l'on étudie plus en détail d'autres options et que l'on consulte davantage les collectivités concernées par cette question très sérieuse?

L'hon. Greg Rickford (ministre des Ressources naturelles et ministre de l'Initiative fédérale du développement économique dans le Nord de l'Ontario, PCC): Monsieur le Président, je remercie le député de sa question. Nous appuyons la tenue d'un processus d'évaluation environnementale solide et indépendant qui permet de protéger l'environnement du Canada tout en favorisant le développement responsable des ressources. La Commission canadienne de sûreté nucléaire est chargée de faire en sorte que les projets nucléaires soient sécuritaires pour les Canadiens et pour l'environnement. Nous allons examiner le rapport de la Commission d'examen conjoint avant de prendre des décisions dans ce dossier.

* * *

[Français]

LE PONT DE QUÉBEC

M. Denis Blanchette (Louis-Hébert, NPD): Monsieur le Président, s'il y a un mirage politique concernant le pont de Québec, c'est le semblant de volonté de régler le problème de la part des conservateurs. Après 10 ans, ils n'ont toujours pas trouvé la solution.

Cependant, au NPD, nous proposons une initiative qui a été bien accueillie par les maires Labeaume et Lehouillier. Les maires et les gens de la région de Québec comprennent que le CN ne bougera pas s'il n'y est pas forcé.

Le ministre va-t-il appuyer notre proposition?

M. Jacques Gourde (secrétaire parlementaire du premier ministre, pour les Langues officielles et pour l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, PCC): Monsieur le Président, notre gouvernement conservateur est le seul à avoir mis en avant une mesure concrète

afin de repeindre le pont de Québec. La proposition du NDP est vraiment un mirage politique.

La population trouve juste et raisonnable que notre plan de repeindre le pont de Québec demande au CN de payer sa part.

* * *

[Traduction]

LA FISCALITÉ

M. Terence Young (Oakville, PCC): Monsieur le Président, les familles de ma circonscription, Oakville, sont très satisfaites du plan du gouvernement qui vise à leur permettre de garder plus d'argent dans leurs poches, argent qu'elles pourront dépenser selon leurs priorités. C'est pourquoi nous avons instauré la prestation universelle pour la garde d'enfants bonifiée et l'allègement fiscal pour les familles.

Le ministre de l'Emploi et du Développement social pourrait-il expliquer comment nous pouvons nous assurer que toutes les familles canadiennes qui ont des enfants bénéficieront de notre plan?

L'hon. Pierre Poilievre (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre de la Réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, l'allègement fiscal pour les familles, ou fractionnement du revenu, aidera près de la moitié des familles qui ont des enfants. Nous appuyons le fractionnement du revenu car il assure l'équité fiscale à ces familles.

Les libéraux sont contre le principe du fractionnement du revenu pour les familles et donc, logiquement, ils sont contre le fractionnement du revenu pour les aînés. Ils ont voté contre le fractionnement du revenu pour les aînés. Leur ancien chef, le porte-parole actuel en matière de patrimoine, s'est prononcé contre le fractionnement du revenu pour les aînés. Toutefois, juste avant les élections, les libéraux veulent maintenant que les aînés croient qu'ils ont changé d'idée. Ils ont un manque à gagner de plusieurs milliards de dollars dans leur plan. Nous savons qu'ils iront piger dans les poches des aînés pour combler ce manque à gagner.

* * *

[Français]

LA CITOYENNETÉ ET L'IMMIGRATION

L'hon. Stéphane Dion (Saint-Laurent—Cartierville, Lib.): Monsieur le Président, le rapport du commissaire rappelle que l'objectif de 4,4 % d'immigrants francophones hors Québec, fixé par les libéraux pour 2008, a été repoussé à 2023 par les conservateurs. Les conservateurs ont fermé des bureaux régionaux, ils ont aboli les programmes Destination Canada et Avantage significatif francophone, et ils ont affecté 120 millions de dollars à d'autres fins que l'immigration francophone. En bref, ils ont démantelé la promotion de l'immigration francophone.

Pour réparer ce gâchis, le ministre a promis qu'il injecterait des correctifs dans le système Entrée express. Quand va-t-il le faire? Va-t-il tenir sa promesse pour une fois?

[Traduction]

M. Costas Menegakis (secrétaire parlementaire du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, PCC): Monsieur le Président, comme je l'ai dit plus tôt, nous avons été très clairs au sujet de notre objectif de 4 % d'immigration francophone hors Québec. Le gouvernement a une feuille de route en place pour l'atteindre. Nous voyons déjà des résultats dans le cadre du programme Entrée express. Nous avons pris note des autres recommandations du commissaire.

Questions orales

La Feuille de route pour la dualité linguistique que le gouvernement a présentée en 2008 a été renouvelée pour cinq autres années en 2013 et offre plus de 1,1 milliard de dollars pour promouvoir les langues officielles dans les communautés en situation minoritaire.

Malheureusement, les libéraux disent une chose quand vient le temps de poser des questions, mais votent autrement lorsque des programmes comme celui-ci sont mis aux voix.

* * *

[Français]

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Mme Hélène Laverdière (Laurier—Sainte-Marie, NPD): Monsieur le Président, trois vigiles vont se tenir aujourd'hui et demain pour souligner l'anniversaire de la condamnation de Raïf Badawi.

Voilà un an que M. Badawi a été condamné à 1 000 coups de fouet pour avoir tenu un blogue sur des questions sociales. Plus de 200 personnalités du Québec demandent au premier ministre d'intensifier les efforts diplomatiques pour que M. Badawi puisse enfin retrouver sa famille à Sherbrooke. On a eu assez d'excuses et de prétextes!

Le premier ministre est-il prêt à demander personnellement la libération de Raïf Badawi?

• (1500)

[Traduction]

L'hon. Rob Nicholson (ministre des Affaires étrangères, PCC): Monsieur le Président, nous avons fait part de nos préoccupations au gouvernement de l'Arabie saoudite. Nous le faisons régulièrement, et nous continuerons à le faire jusqu'à ce qu'il fasse preuve de clémence.

Nous maintenons un dialogue soutenu avec l'Arabie saoudite sur un certain nombre de questions, dont tous les aspects des droits de la personne, et nous continuerons de le faire.

* * *

LA FISCALITÉ

M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC): Monsieur le Président, le premier ministre comprend que les petites entreprises forment l'épine dorsale de l'économie canadienne. Dans ma circonscription, Elmwood—Transcona, les petites entreprises savent que le Parti conservateur est le seul parti aux Communes qui les aide. Par exemple, nous avons créé le crédit pour l'emploi visant les petites entreprises, qui réduit les cotisations d'assurance-emploi de plus de 700 000 petites entreprises du Canada et les aide à créer des emplois.

Le ministre d'État aux Finances aurait-il l'obligeance de dire à la Chambre quelles autres mesures le gouvernement prend dans l'intérêt des petites entreprises?

L'hon. Kevin Sorenson (ministre d'État (Finances), PCC): Monsieur le Président, le gouvernement est fier de réduire le taux d'imposition des petites entreprises en le faisant passer à 9 %. La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante applaudit cette mesure et accorde la note A au budget.

Grâce à cet allègement fiscal et aux autres allègements fiscaux que leur a consentis le gouvernement, les petites entreprises ayant un revenu imposable de 500 000 \$ voient leur fardeau fiscal fédéral diminuer de près de 50 %, ce qui leur permet d'épargner des sommes et de s'en servir pour créer des emplois.

Malheureusement, le chef du Parti libéral affirme que, si on lui en donne la chance, il fera plutôt disparaître des emplois en annulant la baisse du taux d'imposition que nous avons accordée aux petites entreprises.

* * *

[Français]

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Mme Manon Perreault (Montcalm, Ind.): Monsieur le Président, aujourd'hui marque le triste anniversaire de la condamnation de M. Raïf Badawi. Le seul reproche pour lequel ce dernier est emprisonné est d'avoir des opinions. Il est toujours condamné à 1 000 coups de fouet, une sentence inhumaine, archaïque et sauvage. En restant silencieux, le Canada est complice de déni du droit de parole et d'opinion.

Le gouvernement peut-il enfin cesser d'être préoccupé et faire honneur aux Canadiens en faisant les démarches diplomatiques afin que soit libéré M. Badawi et qu'il puisse rejoindre sa femme et ses enfants?

[Traduction]

L'hon. Rob Nicholson (ministre des Affaires étrangères, PCC): Monsieur le Président, nous ne sommes certainement pas restés silencieux dans ce dossier. Nous avons exprimé régulièrement et publiquement l'opposition ferme du Canada à l'emprisonnement de M. Badawi et au châtement qui lui est infligé et nous le faisons encore aujourd'hui. Nous considérons que le châtement que doit subir cet homme viole son droit à la dignité et nous continuons de réclamer la clémence pour lui.

* * *

[Français]

LE COMMERCE INTERNATIONAL

Mme Manon Perreault (Montcalm, Ind.): Monsieur le Président, en mars dernier, Mme Maude Barlow, ancienne conseillère de l'ONU, dénonçait le fait que le gouvernement actuel a sacrifié notre eau potable dans le but de promouvoir son projet de faire du pays une superpuissance énergétique. Le Canada a la responsabilité de préserver notre eau en tant que richesse essentielle à notre survie et à la survie de la biodiversité.

Le gouvernement a-t-il révisé ses lois pour s'assurer que notre eau douce est protégée des contrecoups de l'industrie du pétrole?

[Traduction]

L'hon. Ed Fast (ministre du Commerce international, PCC): Monsieur le Président, rien ne saurait être plus faux. Je me souviens qu'en 1988, ces mêmes personnes et ce même parti prétendaient que nous allions sacrifier notre souveraineté relativement à l'eau douce. Pourtant, cela ne s'est jamais produit.

Aujourd'hui, notre pays est plus fort. Notre économie est plus forte. Nous avons conclu des accords commerciaux avec 43 pays. Dans notre défense des intérêts commerciaux du Canada, nous mettons l'accent sur la promotion des intérêts de nos exportateurs, de nos investisseurs et de nos consommateurs. Nous sommes très fiers de notre bilan en matière commerciale.

*Travaux de la Chambre***LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE**

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, quelle bonne semaine pour les Canadiens de l'Alberta, qui ont élu un gouvernement néo-démocrate majoritaire, fort et stable, sous la direction de la nouvelle première ministre, Rachel Notley. Tous les Canadiens ont de quoi se réjouir.

Les députés provinciaux néo-démocrates de l'Alberta vont se mettre sans tarder à l'ouvrage pour servir les Albertains, tout comme leurs homologues fédéraux servent les Canadiens de tous les coins du pays. J'ai moi-même frappé à des portes en Alberta. Dans le Sud de la province, les gens m'ont dit que le programme des conservateurs fédéraux les inquiétait tout autant que celui des conservateurs provinciaux.

La question du jeudi que je poserai à mon collègue est simple. Les conservateurs entendent-ils les voix qui s'élèvent, en Alberta et partout au Canada, pour protester contre la mesquinerie du gouvernement et son obstination à aider les plus riches tout en sabrant les services à la classe moyenne?

Je demanderai aussi à mon collègue, dans le cadre de la question du jeudi, si le gouvernement a l'intention d'appuyer la mesure visant à supprimer la TPS sur les produits d'hygiène féminine que le NPD présentera demain. Cela aurait dû se faire il y a longtemps. Des millions de familles canadiennes le demandent au gouvernement. Celui-ci rectifiera-t-il le tir et prendra-t-il en considération le message que lui ont envoyé les Albertains et de nombreux Canadiens cette semaine?

• (1505)

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC): Monsieur le Président, je suis d'accord avec la première déclaration du député: quelle bonne semaine pour les Canadiens!

C'était une bonne semaine, car, aujourd'hui, la Chambre des communes s'est prononcée sur une motion de voies et moyens et le gouvernement a présenté un projet de loi d'exécution du budget qui réduirait de 9 % à 7 % le taux d'imposition des petites entreprises — même si le NPD a voté contre ce matin — et qui prévoit un allègement fiscal équitable pour les familles, mais les néo-démocrates et les libéraux ont voté contre.

Bien sûr, le projet de loi prévoit également plus de latitude pour les aînés en ce qui a trait aux FERR et une augmentation du plafond des cotisations aux comptes d'épargne libre d'impôt pour tous les Canadiens. Malheureusement, les libéraux et les néo-démocrates ont voté contre, mais ce n'est pas grave, car nous avons tenu parole et, grâce au vote que nous avons tenu aujourd'hui à la Chambre, les Canadiens profiteront des avantages que leur procureront ces mesures.

C'était effectivement une bonne semaine pour tous les Canadiens, du moins pour ceux qui se préoccupent des impôts et veulent en payer moins.

[Français]

Après la déclaration hebdomadaire, nous procéderons au débat à l'étape du rapport et à la troisième lecture du projet de loi C-52, Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire. Ce projet de loi renforce le système de sécurité du transport ferroviaire au Canada. Je crois comprendre que tous les partis souhaitent le voir adopté rapidement.

Comme je l'ai annoncé hier à la Chambre, demain sera le troisième jour désigné. Lundi sera le quatrième jour désigné. De plus, lundi sera un jour désigné, conformément au paragraphe 66(2) du

Règlement, pour conclure les débats sur le huitième rapport du Comité permanent des finances.

Mardi matin, nous poursuivrons le débat sur le projet de loi C52.

[Traduction]

Après la période des questions, nous étudierons le projet de loi S-4, Loi sur la protection des renseignements personnels numériques, à l'étape du rapport et de la deuxième lecture. Ce projet de loi prévoit de nouveaux mécanismes pour protéger les Canadiens lorsqu'ils naviguent sur Internet et font des achats en ligne. Ces changements visant à protéger les renseignements personnels des Canadiens sont des éléments clés de Canada numérique 150, le plan de notre gouvernement visant à guider l'avenir numérique du pays.

À compter de mercredi, et ce, pour le reste de la semaine, nous débattons du projet de loi C-59, Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2015, qui a été présenté aujourd'hui, comme je l'ai déjà mentionné

Ce projet de loi économique absolument essentiel réduira les impôts — y compris nombre de ceux que j'ai mentionnés — de chaque famille canadienne et leur procurera des allègements fiscaux grâce à diverses mesures, dont la baisse d'impôt pour les familles, nos bonifications à la Prestation universelle pour la garde d'enfants, l'incitation à l'épargne par l'augmentation du plafond de cotisation à un compte d'épargne libre d'impôt, la réduction du taux d'imposition des petites entreprises, l'instauration du crédit d'impôt pour l'accessibilité domiciliaire — une mesure très importante pour les aînés qui les aidera à rester plus longtemps chez eux —, la prolongation de la durée des prestations de compassion, et j'en passe.

Comme l'a dit le député, c'était une très bonne semaine pour les Canadiens, même s'il s'est opposé à toutes ces mesures.

Malheureusement, plus tôt cette semaine, le chef du Parti libéral a annoncé qu'il allait augmenter les impôts des Canadiens de la classe moyenne en remplaçant la baisse d'impôt pour les familles par la hausse d'impôt pour les familles. Or, malgré cette hausse d'impôt qu'il propose, le chef libéral est en train de découvrir que les budgets ne s'équilibrent pas tout seuls. Il y a en effet un manque à gagner de deux milliards de dollars dans son plan. Le Canada n'a tout simplement pas les moyens de se permettre cette stratégie irresponsable qui hausserait les impôts et engendrerait des déficits.

En votant contre nos allègements fiscaux pour les familles, lesquels sont établis dans la motion de voies et moyens que la Chambre a adoptée...

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): À l'ordre. L'honorable leader de l'opposition à la Chambre invoque le Règlement.

M. Peter Julian: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Compte tenu des décisions que la présidence a rendues dans le passé à propos de la question du jeudi, le leader du gouvernement à la Chambre sait très bien que la réponse devrait être d'une durée à peu près identique à la question. La question était très courte, et je pense qu'il est temps que le leader du gouvernement à la Chambre conclue son intervention. Sa réponse dépasse de loin le temps requis pour formuler la question.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Je vois le leader du gouvernement à la Chambre et le député de Winnipeg-Nord se lever. Est-ce au sujet du même rappel au Règlement?

*Initiatives ministérielles***INITIATIVES MINISTÉRIELLES**

[Traduction]

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

La Chambre passe à l'étude du projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire, dont le comité a fait rapport avec des propositions d'amendement.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Une motion d'amendement figure au Feuilleton des avis pour l'étude à l'étape du rapport du projet de loi C-52. La députée de Saanich—Gulf Islands a informé la présidence qu'elle ne souhaitait pas donner suite à sa motion. Par conséquent, la Chambre passe maintenant sans débat à la mise aux voix de la motion d'adoption du projet de loi à l'étape du rapport.

L'hon. Lisa Raitt (ministre des Transports, PCC) propose que le projet de loi soit agréé.

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

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Quand le projet de loi sera-t-il lu pour la troisième fois? Avec la permission de la Chambre, maintenant?

Des voix: D'accord.

L'hon. Lisa Raitt propose que le projet de loi soit lu pour la troisième fois et adopté.

M. Jeff Watson (secrétaire parlementaire de la ministre des Transports, PCC) Monsieur le Président, je suis ravi de prendre la parole aujourd'hui pour entamer la troisième lecture du projet de loi C-52, Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire, qui cherche à modifier tant la Loi sur les transports au Canada que la Loi sur la sécurité ferroviaire.

À titre de secrétaire parlementaire de la ministre des Transports, j'ai le grand privilège de siéger au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités et d'avoir pu participer à l'étude de cette mesure législative de la plus haute importance.

Avant d'aborder les points importants qui ont été soulevés en comité, j'aimerais prendre quelques minutes pour rappeler à tous les députés les éléments importants de ce projet de loi, à commencer par les importantes modifications à la Loi sur les transports au Canada.

Comme l'a indiqué la ministre des Transports au comité, le déraillement tragique survenu à Lac-Mégantic nous a montré qu'il nous fallait renforcer notre régime de responsabilité et d'indemnisation du secteur ferroviaire. La société Montreal, Maine and Atlantic Railway n'avait que 25 millions de dollars d'assurance de responsabilité civile, que nous savons maintenant être insuffisante pour couvrir l'étendue incroyable des dommages et des pertes de vie et de biens subis ce soir-là.

M. Kevin Lamoureux: Oui, monsieur le Président. Je pense que si vous examiniez les questions et réponses des jeudis antérieurs, vous constateriez qu'elles étaient beaucoup plus courtes et pertinentes. Je signale que dans sa réponse, le leader du gouvernement à la Chambre a complètement digressé pour parler du plan équitable que le chef du Parti libéral est en train de présenter aux Canadiens. C'est inapproprié parce que nous n'avons pas la possibilité de poser des questions et de faire des commentaires sur les propos du leader du gouvernement à la Chambre. Les questions et réponses du jeudi devraient demeurer comme elles le sont normalement, et c'était...

• (1510)

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): À l'ordre, s'il vous plaît.

Je vois le leader du gouvernement se lever. J'estime qu'à ce stade-ci, nous prolongeons davantage le débat sur la question du jeudi. Le leader de l'opposition à la Chambre s'est prononcé sur un sujet qui a déjà été abordé. En effet, la question du jeudi a pour but de donner l'occasion de poser des questions et d'obtenir une réponse de la part du leader du gouvernement à propos de l'ordre prévu des travaux de la Chambre dans les semaines à venir. Nous savons qu'il est permis de formuler des commentaires, mais nous nous attendons à ce qu'il y ait un équilibre entre la durée de la question et le temps accordé à la réponse.

Je dois signaler que nous ne chronométrons pas ces interventions à la seconde près, mais, à mon avis, le leader du gouvernement était sur le point de conclure ses observations et il a eu droit à un temps de parole assez proportionnel à celui du leader de l'opposition. Bien entendu, on me corrigera si je me trompe, mais il me semble que les deux intervenants ont eu à peu près le même temps de parole.

J'invite le leader du gouvernement à bien vouloir conclure ses observations sur la question du jeudi, après quoi nous poursuivrons les travaux de la Chambre.

L'hon. Peter Van Loan: Monsieur le Président, je n'interviendrais pas davantage sur cette question de procédure, si ce n'est pour dire qu'il est tout à fait absurde de prétendre qu'il y ait déjà eu proportionnalité entre la question du jeudi et la réponse. À vrai dire, l'opposition se contente souvent de demander: « Quels sont les plans pour cette semaine? ». Si je devais m'en tenir au même nombre de mots, j'imaginerai que je devrais me contenter de répondre: « Eh bien, nous débattons de mesures législatives. » Ce ne serait pas une réponse particulièrement éclairante. J'écarte donc tout simplement cette objection, lui accordant ainsi toute l'attention qu'elle mérite.

Lorsque le leader a soulevé son objection, j'expliquais ce dont nous débattons au cours de la prochaine semaine. C'est exactement ce qu'il voulait savoir. Je suis en train de lui répondre.

La motion de voies et moyen d'aujourd'hui jette les bases du projet de loi d'exécution du budget dont nous débattons. Elle fait partie de notre budget équilibré. Bien sûr, nous avons constaté que les partis de l'opposition ont l'intention de supprimer les bonnes politiques que renferme le budget. Je sais qu'ils ne veulent pas que les Canadiens l'apprennent, ce qui explique leur interruption. Voilà de quoi nous débattons. Nous tiendrons parole envers les Canadiens.

Initiatives ministérielles

Grâce au projet de loi, les sociétés ferroviaires seraient tenues de souscrire à un niveau minimal d'assurance responsabilité établi en fonction du type et du volume de marchandises dangereuses qu'elles transportent. Ces niveaux varieraient de 25 millions de dollars, pour les lignes ferroviaires sur courtes distances qui transportent une quantité modérée, voire nulle, de marchandises dangereuses, à 1 milliard de dollars, pour les sociétés ferroviaires qui transportent d'importantes quantités de marchandises dangereuses, dont le CN et le CP.

Ces exigences obligatoires en matière d'assurance ont été établies en fonction d'une analyse des coûts historiques des accidents, une analyse qui tenait compte de la gravité des accidents précédents impliquant certaines marchandises. Ces exigences garantiraient que l'assurance responsabilité de la société ferroviaire rend compte des risques associés à ses opérations.

Il a été déterminé que ces niveaux d'assurance seraient adéquats pour couvrir les coûts de la grande majorité des accidents potentiels et, bien qu'un scénario de l'envergure de la tragédie de Lac-Mégantic soit extrêmement rare, nous voulons nous assurer que tous les coûts d'un tel scénario seraient recouverts.

C'est la raison pour laquelle on créerait un fonds supplémentaire financé par les expéditeurs. Dans les cas d'accidents liés au transport de pétrole brut ou de toute autre marchandise ajoutée par règlement, ce fonds fournirait une indemnisation qui s'ajouterait à l'assurance responsabilité de la société ferroviaire.

Si des accidents ferroviaires liés au transport de pétrole brut survenaient, les sociétés ferroviaires en seraient automatiquement tenues responsables, jusqu'à leur niveau d'assurance responsabilité, sans qu'il soit nécessaire de prouver qu'il y a eu faute ou négligence. Et cela se produirait immédiatement.

Le projet de loi les rendrait responsables de tous les dommages, soit les dommages causés aux gens, à la propriété et à l'environnement, sous réserve de certains moyens de défense. Par exemple, une compagnie de chemin de fer ne serait pas tenue responsable si l'accident résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, ou d'une insurrection, comme un acte terroriste, parce que de telles circonstances échappent à son contrôle. Si les coûts de l'accident dépassent la couverture d'assurance minimale obligatoire, le fonds d'indemnisation supplémentaire couvrira la partie restante.

Pour ce qui est du fonds d'indemnisation supplémentaire, nous avons défini le pétrole brut de façon large pour tenir compte du fait que tous les types de pétrole brut sont susceptibles de causer de graves dommages. Même un pétrole brut moins volatil peut avoir de graves impacts sur l'environnement et nécessiter des mesures d'assainissement très coûteuses en cas de déversement.

Le fonds proposé sera financé au moyen d'une contribution imposée aux expéditeurs, à raison de 1,65 \$ par tonne de pétrole brut transporté par des compagnies de chemin de fer sous réglementation fédérale. La contribution sera indexée à l'inflation. L'objectif est de capitaliser le fond à hauteur de 250 millions de dollars, un montant qui fournirait une protection supplémentaire considérable en cas de déversement de pétrole brut dont les dommages dépassent les niveaux d'assurance. Selon des projections conservatrices de la croissance du transport de pétrole par chemin de fer au cours des prochaines années, il a été déterminé qu'avec une contribution de 1,65 \$ par tonne de pétrole, l'objectif serait atteint en cinq ans environ.

Cela étant dit, il est important de souligner qu'à l'heure actuelle, la capitalisation de 250 millions de dollars est un objectif et non un

plafond, ce qui permettra au ministre des Transports d'interrompre ou d'imposer à nouveau la contribution au besoin.

Autrement dit, il est possible que la contribution soit perçue pendant plus de cinq ans si la croissance du transport de pétrole par chemin de fer s'avère plus lente que prévu. Par ailleurs, le fonds pourrait être capitalisé à un montant différent si on le juge approprié.

● (1515)

Je tiens à le dire clairement. La caisse servira à payer tous les coûts qui excéderont l'assurance contractée par la compagnie de chemin de fer et n'aura pas de limite. Dans le cas peu probable où les dommages résultant d'un accident mettant en cause du pétrole brut excèdent les limites de l'assurance contractée par la compagnie de chemin de fer et les fonds dans la caisse, le Trésor avancera les sommes à la caisse, et la contribution servira à lui rembourser ces sommes.

Le projet de loi C-52 propose des modifications à la Loi sur la sécurité ferroviaire en vue de renforcer davantage la surveillance du régime de sécurité ferroviaire au Canada dans certains domaines. En voici quelques-unes: premièrement, un nouveau pouvoir pour le ministre des Transports qui l'autorise à ordonner à une compagnie d'apporter les mesures correctives s'il estime que la mise en oeuvre de son système de gestion de la sécurité risque de compromettre la sécurité ferroviaire; deuxièmement, un nouveau pouvoir pour réglementer la transmission à toute personne, par toute personne autre que le ministère, de renseignements, de dossiers et de documents — par exemple, d'une compagnie de chemin de fer à une municipalité —; troisièmement, l'élargissement des pouvoirs des inspecteurs de la sécurité ferroviaire pour intervenir de manière plus efficace auprès d'une personne ou d'une entité, y compris auprès des compagnies, des autorités responsables du service de voirie et des municipalités, pour atténuer les risques pour la sécurité; quatrièmement, un pouvoir plus vaste pour le ministre des Transports en vue d'ordonner à une compagnie, à une autorité responsable du service de voirie ou à une municipalité de cesser toute activité qui peut constituer une menace à la sécurité ferroviaire et de suivre les procédures ou de prendre les mesures correctives qu'il indique; et, cinquièmement, un régime pour le remboursement des dépenses engagées par les provinces et les municipalités lors d'une intervention à l'égard d'un incendie qui est le résultat de l'exploitation d'un chemin de fer par une compagnie.

La stratégie de prévention de Transports Canada consiste, entre autres choses, à faire en sorte que le ministère possède un régime de surveillance efficace, qui permet de s'assurer que l'industrie respecte les différentes règles qui la régissent et de prendre des mesures en cas de risque.

Transports Canada examine et surveille constamment ses niveaux de ressources afin d'ajuster et de réaffecter ses ressources, au besoin. Il peut ainsi régler les problèmes dès qu'ils se présentent, suivre les tendances et gérer les situations qui comportent des risques élevés.

Transports Canada a déjà amélioré la sécurité ferroviaire au Canada en adoptant de nouveaux règlements ou en modifiant des règlements en vigueur, comme le Règlement sur les passages à niveau; le Règlement sur les certificats d'exploitation de chemin de fer; le Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire; le Règlement sur les renseignements relatifs au transport et le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire.

J'aimerais revenir sur l'examen du projet de loi à l'étape du comité.

Initiatives ministérielles

L'examen du projet de loi C-52 a donné aux députés qui siègent au comité la possibilité d'étudier en détail le libellé du projet de loi ainsi que l'esprit et les objectifs de celui-ci. Des questions précises ont été soulevées, et la ministre des Transports a fourni des précisions importantes qu'il vaut la peine de répéter aujourd'hui.

Tout d'abord, la ministre a garanti aux membres du comité que la mise en place de ces nouveaux pouvoirs et de ces nouvelles exigences ne nécessiterait pas de ressources financières supplémentaires. Le budget de fonctionnement du ministère a été évalué et on prévoit que les ressources prévues seront suffisantes pour mener à bien tous les projets et atteindre les objectifs. Toutefois, s'il s'avère que des sommes additionnelles doivent être affectées à ces projets, le gouvernement a toujours la possibilité de réaffecter des ressources ou de demander des fonds additionnels dans le Budget supplémentaire des dépenses.

Deuxièmement, en ce qui concerne le fonds supplémentaire financé par les expéditeurs, la ministre a apporté un certain nombre de précisions importantes. Aux termes du projet de loi C-52, il est proposé que le fonds offre une couverture supplémentaire importante en cas d'accident lié au pétrole brut. Le fonds couvrirait les dommages qui dépassent le niveau minimal d'assurance de la compagnie de chemin de fer. Pour financer le fonds, le gouvernement compte imposer une contribution de 1,65 \$ par tonne de pétrole brut transporté par une compagnie de chemin de fer de compétence fédérale. La formule utilisée pour établir le montant de la contribution serait basée sur une estimation moyenne de la croissance du volume prévu de pétrole transporté par chemin de fer. Le fonds supplémentaire financé par les expéditeurs ne pourra s'appliquer rétroactivement aux accidents qui surviendront avant l'entrée en vigueur de la loi.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, le projet de fonds supplémentaire financé par les expéditeurs ne sera pas plafonné. Par conséquent, les demandes d'indemnisation au titre du fonds ne seraient pas limitées. Le fonds serait capitalisé à 250 millions de dollars. Toutefois, le projet de loi C-52 permettrait à la ministre des Transports de suspendre ou de rétablir la contribution, au besoin. Ainsi, le fonds serait suffisamment élevé pour payer les dommages qui excèdent les niveaux d'assurance des compagnies de chemin de fer, sans immobiliser inutilement les capitaux excédentaires.

• (1520)

Le gouvernement s'est inspiré de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires dans le domaine maritime pour créer ce fonds d'indemnisation. Les contributions à ce fonds ont été suspendues lorsque celui-ci a été capitalisé. Le fonds a augmenté grâce aux intérêts des 40 dernières années sans qu'on n'ait eu à imposer d'autres contributions. Pour l'instant, le fonds d'indemnisation supplémentaire couvrira les incidents impliquant du pétrole brut.

Toutefois, le projet de loi prévoit le pouvoir réglementaire d'inclure d'autres types de marchandises dangereuses ultérieurement. De plus, le projet de loi C-52 prévoit l'octroi d'un prêt prélevé du Trésor si les ressources dans le fonds sont épuisées. Ce prêt serait assujéti à des modalités établies par le ministre des Finances et serait remboursé par l'entremise de contributions versées par les expéditeurs.

Par ailleurs, ce projet de loi inclut le pouvoir d'exiger une contribution spéciale des sociétés ferroviaires pour aider à rembourser le prêt provenant du Trésor afin de veiller à ce que la responsabilité continue d'être partagée de façon appropriée en cas d'accident catastrophique. Le fonds serait complémentaire à la

couverture d'assurance-responsabilité minimale proposée pour les sociétés ferroviaires qui transportent des marchandises dangereuses.

Le régime renforcé de responsabilité et d'indemnisation que propose le projet de loi s'arrime au régime modernisé de responsabilité et d'indemnisation à l'égard des pipelines qui fait l'objet du projet de loi C-46 ainsi qu'au régime applicable aux hydrocarbures extracôtiers traité dans le projet de loi C-22, qui a reçu la sanction royale le 26 février dernier. Il comprend par ailleurs une disposition garantissant que le régime ferroviaire renforcé n'empêchera pas les autres régimes, y compris ceux qui, dans l'avenir, imposeraient un plafond de responsabilité plus élevé, de s'appliquer aux accidents ferroviaires.

Rappelons par ailleurs les précisions que la ministre des Transports a fournies au comité à propos du paragraphe 152.7 (1) du projet de loi, selon lequel seule une société ferroviaire qui est impliquée dans un déversement de pétrole brut attribuable à l'exploitation d'un chemin de fer, par exemple s'il est survenu au cours du déplacement d'un train ou lorsque la société assumait la responsabilité de la voie ferrée ou d'un wagon, peut en être tenue responsable sans égard à la faute ou à la négligence.

Les termes « exploitation » et « chemin de fer » sont définis à l'article 87 de la Loi sur les transports au Canada. Or, il s'agit de définitions sur le plan physique et non commercial. Par conséquent, le transporteur qui propose un tarif de bout en bout ou qui fait une interconnexion avec une société ferroviaire qui se retrouve impliquée dans un accident ne sera pas, lui, mis en cause. La ministre a clairement affirmé au comité sa conviction que le renforcement du régime de responsabilité et d'indemnisation à l'égard des chemins de fer nous permettra de « nous assurer que le pollueur paye et que les contribuables ne se retrouvent pas avec la facture ».

La ministre a confirmé aux membres du comité que, en cas d'accident mettant en cause du pétrole brut causé par un attentat terroriste, la société ferroviaire ne serait pas tenue automatiquement responsable en vertu du projet de loi.

Enfin, les membres du comité ont discuté de la définition compliquée de l'expression « science de la fatigue » qui se trouve actuellement dans la Loi sur la sécurité ferroviaire. Comme l'a dit la ministre, il s'agit simplement de la définition d'une expression; elle n'impose aucune exigence en matière de mise en oeuvre aux sociétés ferroviaires. Le fait que l'expression était déjà définie restreignait la capacité du ministère de mettre en application la loi. Les modifications apportées à la loi visent à enlever cette définition et à permettre plutôt l'application du Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire. On pourra ainsi veiller à ce que le système de gestion de la sécurité d'une société ferroviaire comprenne des mécanismes permettant de tenir compte des principes de la science de la fatigue au moment de fixer l'horaire de travail de certains employés.

À la suite du déraillement survenu à Lac-Mégantic, du discours du Trône de 2013 et du rapport du vérificateur général publié à l'automne de 2013, le gouvernement a proposé ces modifications pour renforcer la sécurité ferroviaire au Canada et pour accroître la responsabilité de l'industrie. Dans le cadre de ce processus, il était essentiel de consulter les intervenants, en particulier au sujet de la responsabilité et de l'indemnisation, pour aboutir aux mesures qui sont prévues dans le projet de loi à l'étude aujourd'hui. Nous sommes reconnaissants aux intervenants de leur collaboration, de leur soutien et de leur engagement en vue d'améliorer la sécurité du réseau ferroviaire.

Initiatives ministérielles

J'exhorte tous les députés à voter en faveur du projet de loi C-52, afin qu'il puisse être renvoyé à l'autre endroit le plus rapidement possible.

• (1525)

M. Wayne Marston (Hamilton-Est—Stoney Creek, NPD): Monsieur le Président, je tiens à remercier le député d'Essex d'avoir mis en contexte l'élaboration du projet de loi.

De 1965 à 1974, j'ai travaillé au département de la signalisation des Chemins de fer nationaux du Canada. Pendant cette période, qui remonte à très loin, il y a eu un changement à l'entretien des rails et de la plupart des équipements. Je me rappelle que lorsque j'étais enfant, mon père était cantonnier. On pouvait regarder le long des rails et voir qu'ils étaient entièrement au niveau et parfaitement espacés. À l'époque, ils étaient très bien entretenus, mais plus aujourd'hui.

Grosso modo, nous sommes d'accord avec le projet de loi et l'orientation qu'il prend, mais l'un des éléments que j'ai trouvés surprenants, et il nous a été mentionné par deux personnes de l'extérieur du système ferroviaire, est qu'il ne vise pas les wagons-citernes qui transportent du chlore ou certains autres produits chimiques très dangereux. Je suis très curieux de savoir pourquoi il n'est question que de pétrole.

• (1530)

M. Jeff Watson: Monsieur le Président, je pense que tous les députés de la Chambre seraient d'accord sur ce point. Le transport à faible vitesse — pratique que privilégient les compagnies ferroviaires — ne remplace pas l'entretien adéquat des rails. Nous nous attendons à ce que ces compagnies fassent en sorte que leurs biens soient bien entretenus.

Nous avons tenu des consultations exhaustives concernant le régime prévu dans le projet de loi C-52 en matière de responsabilité et d'indemnisation. Un phénomène récent qui nous donne du fil à retordre est la croissance extraordinaire du transport de pétrole brut par voie ferroviaire. Par brut, je veux parler des nombreux types, dont le pétrole issu de la formation rocheuse Bakken, qui est hautement inflammable. C'était la marchandise dangereuse mise en cause dans le déraillement tragique survenu à Lac-Mégantic. Nous voulions nous assurer d'avoir un régime adéquat pour traiter ces questions.

Le député sait sûrement que le projet de loi contient une disposition visant à élargir le régime à tout moment pour couvrir d'autres marchandises dangereuses, si l'on jugeait un jour qu'il était nécessaire de le faire.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais revenir sur certaines observations formulées par mon collègue. Nous siégeons tous les deux à ce comité. J'aimerais rappeler aux Canadiens l'existence de certaines dispositions du projet de loi et les contextes dans lesquels elles s'inscrivent.

Le premier contexte, et le premier aspect important que je tiens à rappeler aux Canadiens, c'est que lors de la séance du 23 avril du comité, j'ai demandé 10 fois de suite à la ministre d'exposer sans détour ce qu'il advenait du budget de Transports Canada dans le Budget principal des dépenses de cette année. Bien sûr, le député va nous dire que ce ne sont pas les vrais chiffres et que les conservateurs se fient à ce que disent les fonctionnaires. Or, la réalité, c'est que c'est le gouvernement qui mène la danse, et tout le monde le sait. Les ministères reçoivent les ressources qu'ils reçoivent, et ça, tout le monde le sait.

Premier point, le budget de Transports Canada a été réduit de 11 % cette année, c'est-à-dire de 202 millions de dollars. Les Canadiens devraient garder cela à l'esprit lorsque le gouvernement conservateur leur parlera de sécurité ferroviaire. C'est 11 % dans un seul ministère. L'an dernier, on a dépensé plus d'argent pour faire la promotion du plan d'action économique, soit 42 millions de dollars, que pour la sécurité ferroviaire, avec 33 millions de dollars. C'est le premier point à ne pas oublier.

Deuxième point. L'examen du projet de loi en comité a été précipité. C'était un comité à prédominance conservatrice et nous n'avons eu que deux séances. Voici ce que les principaux témoins ont répondu quand je leur ai demandé s'ils avaient été consultés.

Phil Benson, des Teamsters, a dit: « Pour autant que je sache, pas du tout. »

Robert Taylor, du CP, a dit: « Nous avons obtenu une réponse quand nous avons vu le projet de loi. »

James Beardsley, de Marsh Canada, a dit: « la réponse que j'ai obtenue, c'était qu'ils n'avaient pas l'information à leur disposition », en parlant de son exposé.

Le député peut-il nous expliquer ces deux points? Comment peut-il s'attendre à ce que le personnel fasse un meilleur travail en matière de sécurité ferroviaire alors que le budget a été réduit de 11 %? Je tiens aussi à préciser que les secteurs les plus importants du pays n'ont pas été consultés.

M. Jeff Watson: Monsieur le Président, j'aurais aimé que l'intervention du député reposait davantage sur les faits.

Si le député se donnait la peine de consulter les documents budgétaires, il saurait que le gouvernement a augmenté les investissements dans la sécurité de première ligne pour tous les moyens de transport: sécurité maritime, ferroviaire, aérienne, et cetera.

Le ministère a informé le gouvernement des ressources dont il a besoin. C'est évidemment à cela que sert le Budget principal des dépenses. Si le ministère se rend compte qu'il a besoin de ressources supplémentaires pour s'acquitter de son mandat, les Budgets supplémentaires des dépenses servent à ajuster les choses.

Il ne fait aucun doute que le projet de loi C-52 est le fruit de vastes consultations, surtout lorsqu'il s'agit des régimes de responsabilité et d'indemnisation. Les sociétés ferroviaires nous ont dit qu'elles préféreraient ne pas avoir à contracter une assurance-responsabilité stricte. Les mesures strictes que prévoit le projet de loi ne leur plaisent pas. C'était à prévoir. Et c'est légitime: elles ont le droit d'adopter cette position. Après avoir mené des consultations et entendu leur position, le gouvernement a toutefois décidé de leur imposer des niveaux d'assurance plus élevés. Il y aura aussi un régime de responsabilité. Par conséquent, nous n'aurons pas à prouver leurs revendications devant les tribunaux jusqu'à leur niveau maximal de responsabilité.

Les expéditeurs seront aussi visés par ce régime de responsabilité et d'indemnisation. Cette mesure ne leur plaît pas non plus, mais nous savons que c'est ce qui s'impose. Les Canadiens veulent que nous renforçons le système.

Initiatives ministérielles

•(1535)

M. Bernard Trotter (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires étrangères et pour la Francophonie, PCC): Monsieur le Président, j'ai beaucoup travaillé, au cours de ma vie, dans des domaines proches de l'industrie ferroviaire. Alors, je comprends. Beaucoup de députés d'en face ont parlé du caractère continental de cette industrie, qui réunit les États-Unis et le Canada. Le matériel roulant, les équipages et divers équipements traversent la frontière. C'est une industrie intégrée.

J'aimerais que mon collègue nous en dise davantage sur ce que font les États-Unis. Comment doit-on juger la réglementation canadienne concernant les contributions payées par les expéditeurs, comparativement à ce qui existe aux États-Unis? Dans quelle mesure des discussions ont-elles eu lieu avec les États-Unis pour veiller à ce que les deux régimes soient assez semblables?

M. Jeff Watson: Monsieur le Président, voilà une question importante.

L'industrie ferroviaire est très intégrée, comme on peut l'imaginer. Les locomotives et les wagons traversent sans cesse la frontière pour transporter des produits et faire tourner nos économies. Le volet de la réglementation est important dans une approche intégrée, par exemple, lorsqu'il s'agit des normes de conception des nouveaux wagons-citernes robustes qui remplaceront les vieux DOT-111 et qui finiront par remplacer aussi les wagons CPC-1232 pour le transport du pétrole brut. De solides normes en vigueur dans les deux pays sont nécessaires pour les wagons-citernes qui traversent sans cesse la frontière.

Nos régimes de responsabilité financière et d'indemnisation sont différents, toutefois. Par exemple, aux États-Unis, lorsqu'il se produit un accident ferroviaire impliquant des marchandises dangereuses, le gouvernement ou une autre partie doit s'adresser à la justice et faire la preuve de la responsabilité de la compagnie ferroviaire pour en obtenir un dédommagement. Nous considérons que ce n'est pas la bonne approche.

Après avoir consulté les importants acteurs du domaine, nous avons adopté une approche où les compagnies ferroviaires et les expéditeurs se partagent la responsabilité financière. Les compagnies de chemin de fer auront l'obligation d'être assurées pour de grosses sommes d'argent, qu'il s'agisse de chemins de fer secondaires ou de chemins de fer de catégorie 1. Et il ne sera pas nécessaire de s'adresser aux tribunaux pour demander une indemnité.

Dans l'éventualité où les coûts d'indemnisation dépasseraient la somme assurée par la compagnie de chemin de fer, on pourrait recourir au fonds supplémentaire financé par les expéditeurs qui n'est pas plafonné, mais qui pourra être substantiellement augmenté pour garantir que les pollueurs paieront si un accident devait malheureusement se produire.

[Français]

M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD): Monsieur le Président, je remercie le secrétaire parlementaire de la ministre des Transports de son discours. J'abonde dans le sens de mon collègue qui a parlé des problèmes relatifs à l'inspection et au changement de rails, mais je vais parler plutôt de ceux qui concernent spécifiquement le projet de loi.

Dans le projet de loi, on a mis plusieurs paliers de couverture d'assurance minimale. En comité, comme mon collègue le sait, j'ai posé une question concernant surtout les compagnies de chemin de fer de catégorie 1. Celles-ci doivent maintenant avoir une assurance d'un minimum de 1 milliard de dollars. Or on a appris que ces

compagnies, le CN et le CP entre autres, avaient déjà des assurances dans les cas d'accidents qui dépassaient le 1,1 milliard de dollars. Il s'agit peut-être de 1,5 milliard de dollars.

J'aimerais demander au secrétaire parlementaire pourquoi a-t-on accepté un seuil plus bas que ce que les compagnies paient actuellement.

•(1540)

[Traduction]

M. Jeff Watson: Monsieur le Président, cela n'a pas été établi au comité. Je sais que les députés de l'opposition y ont fait allusion. Les hauts fonctionnaires qui ont été interrogés à plusieurs reprises à ce sujet ne pouvaient pas, pour des raisons de confidentialité, divulguer le montant de l'assurance souscrite par les compagnies de chemin de fer.

L'Office des transports du Canada affirme que la somme de 1 milliard de dollars instaurée est justifiable sur le marché actuel de l'assurance et qu'il s'agira d'une responsabilité sans faute. Personne n'aura à s'adresser aux tribunaux pour prouver qu'il y a eu faute ou négligence de la part d'une compagnie de chemin de fer en cas d'accident lors du transport de marchandises dangereuses. C'est un énorme pas en avant pour améliorer la sécurité ferroviaire au pays.

[Français]

M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD): Monsieur le Président, je me lève avec plaisir aujourd'hui pour parler du projet de loi C-52 à l'étape de la troisième lecture.

En tant que porte-parole du NPD en matière de transport et en tant que vice-président du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, j'ai trouvé très intéressant d'étudier ce projet de loi.

J'abonde dans le même sens que le député libéral qui, dans sa question, disait qu'il manquait de consultation et peut-être d'étude. Effectivement, cette période d'étude a été relativement courte pour un projet de loi si important.

Je vais être clair. Le NPD va appuyer ce projet de loi. Nous pensons que le principe de pollueur-payeur est important. Il est clair que c'est après la tragédie de Lac-Mégantic que nous avons vu le gouvernement agir enfin en matière de sécurité ferroviaire. Pour qu'il agisse, il aura malheureusement fallu une tragédie, qui aura coûté la vie à 47 personnes et coûté des millions de dollars en dégâts et gâché d'autres vies.

C'est malheureux que le gouvernement actuel et le gouvernement libéral antérieur aient laissé de côté la sécurité ferroviaire, le principe même de notre système ferroviaire, depuis la privatisation des libéraux. Le problème est survenu lorsqu'ils ont privatisé tout cela. Ils ont aussi laissé toute la réglementation, et même l'inspection, aux compagnies ferroviaires. Nous le disons souvent, le système qui a été mis en place en est un d'autoréglementation, et chacune d'entre elles fait sa propre évaluation et sa propre inspection. C'est très clair.

Ce projet de loi comporte effectivement des éléments importants. Je l'ai dit dès le départ, nous sommes d'accord sur le principe de pollueur-payeur. C'est clair qu'il ne revient pas à la population de payer les dégâts causés par l'industrie.

Dans le cas de l'accident de Lac-Mégantic, MMA n'avait qu'une couverture d'assurance de 25 millions de dollars. Lorsque j'ai questionné la ministre et les agents de Transports Canada sur les coûts, je n'ai pas pu obtenir de chiffres concrets, car les chiffres varient. Il semble que 400 millions de dollars aient déjà été dépensés pour réparer les dégâts causés. Toutefois, cela pourrait atteindre des milliards de dollars. Ce sont des sommes énormes.

Initiatives ministérielles

Malheureusement, ce sont les gouvernements qui doivent payer, puisque MMA a fait faillite. Les gouvernements, tant fédéral que provincial, au Québec, ont donc dû investir de l'argent pour réparer les dégâts qui ont été causés. Quand je parle des dégâts, je parle aussi de ceux que le gouvernement conservateur a causés justement en laissant faire cette autoréglementation, alors que le transport de pétrole brut sur rail a augmenté de façon exponentielle.

Quant à la question du budget, nous constatons qu'il y a des lacunes, et cela a été soulevé plusieurs fois. Le gouvernement dit agir. Par contre, il y a des compressions budgétaires.

Examinons seulement le bureau responsable de la sécurité ferroviaire, ceux qui s'occupent spécifiquement de mettre le système en application et de veiller à ce qu'il soit sécuritaire. Nous constatons qu'il y a eu des compressions d'environ 20 % de 2010 à 2015. Ces 20 % visaient ceux qui s'occupent de la sécurité ferroviaire et qui veillent à la sécurité des Canadiens. Cela démontre que le gouvernement n'a pas les priorités à la bonne place.

Par ailleurs, nous sommes d'accord sur le fait qu'il doit y avoir des seuils minimaux de responsabilité. Encore une fois, nous déplorons que cela n'ait pas été le cas plus tôt et qu'une compagnie comme MMA, pour ce qui est de Lac-Mégantic, n'ait eu qu'une couverture d'assurance de 25 millions de dollars.

Bien sûr, ce projet de loi est un pas dans la bonne direction. Nous y trouvons des catégories diverses pour plusieurs compagnies ferroviaires. Selon le volume de produits dangereux qui transitent sur leurs rails, ces compagnies devront avoir un seuil minimal d'assurance.

Par contre, j'ai posé une question au secrétaire parlementaire concernant les calculs. Nous avons essayé de savoir si la somme calculée est suffisante, et je donne l'exemple des compagnies de chemins de fer de catégorie 1 comme le CN et le CP entre autres, qui ont une assurance minimale de 1 milliard de dollars, et nous avons appris, par l'entremise des nouvelles ou d'autres études, que ces compagnies avaient probablement déjà des assurances qui dépassaient 1 milliard de dollars.

• (1545)

En fin de compte, on a réduit le seuil de couverture d'assurance des compagnies, alors que ce projet de loi vise à l'augmenter.

Malheureusement, comme le secrétaire parlementaire l'a mentionné, lorsque nous avons posé des questions en comité, on nous a dit que ces informations étaient la propriété des compagnies de chemin de fer. Toutefois, le gouvernement a ce pouvoir. Ce sont les conservateurs qui ont mené l'étude concernant ce seuil, et encore une fois, ils manquent de transparence. C'est déplorable.

Le secrétaire parlementaire a parlé des pouvoirs supplémentaires accordés aux inspecteurs et à la ministre dans le cas où des rails ne seraient pas sécuritaires. Cela me fait déjà penser à ce qui s'est passé dans le Nord de l'Ontario, à Gogama, où il y a eu d'autres déraillements. Ceux-ci sont survenus malgré les événements de Lac-Mégantic et le soulèvement de la population concernant les dangers reliés au transport de matières dangereuses sur rail. Je pense que tous les Canadiens qui ont vu les photos, comme moi, sont bouleversés de savoir que ces déraillements se produisent encore aujourd'hui. Il y a encore des explosions de wagons qui transportent du pétrole brut.

Le secrétaire parlementaire nous a dit que le gouvernement a introduit de nouvelles normes pour les wagons DOT-111, qui seront éventuellement remplacés. Cependant, le remplacement total se fera seulement dans 10 ans. Ces wagons continueront donc de rouler sur nos rails pendant les 10 prochaines années, alors que même le

Bureau de la sécurité des transports les a qualifiés de dangereux ou de non sécuritaires. Le BST a dit que ces wagons agissaient de la même façon que les vieux wagons DOT-111 qui, eux, ont explosé à Lac-Mégantic.

Cette inquiétude doit donc être considérée. Je demande au gouvernement d'élaborer un échéancier et de faire preuve de plus de leadership pour protéger la population.

Par ailleurs, il est question des inspecteurs et de l'auto-inspection. Le système qui a été mis en place et qui est appuyé par les libéraux, d'ailleurs, consiste à laisser les compagnies faire leur propre inspection, avant de les soumettre éventuellement, peut-être, à une inspection de Transports Canada.

Le vérificateur général a été très cinglant dans son rapport concernant la sécurité ferroviaire. Il a dit que les inspecteurs qui assurent la sûreté du système n'ont pas rempli leurs obligations et qu'ils ne font que consulter les plans des compagnies ferroviaires, sans s'assurer de leur efficacité en ce qui a trait à la protection de l'environnement et de la population. C'est une lacune.

Une autre lacune qui existe depuis longtemps concerne les inspecteurs. Prenons l'exemple des déraillements qui ont eu lieu à Gogama et qui ont causé des explosions. Selon le rapport préliminaire du BST, l'état des rails était sûrement en cause. Lorsqu'on lui parle des inspecteurs, le gouvernement répond que les compagnies font elles-mêmes leurs inspections et qu'il s'attend à ce qu'elles inspectent adéquatement leurs rails. Or cette auto-inspection relève du laisser-aller.

Avant les événements de Lac-Mégantic, en 2013, il y avait 116 inspecteurs ferroviaires à Transports Canada. Dernièrement, après les événements de Lac-Mégantic, il y en avait 117. On n'a donc ajouté qu'un seul inspecteur. Il semble qu'on ait engagé d'autres inspecteurs, mais il n'est pas écrit noir sur blanc qu'ils s'occupent de la sécurité ferroviaire.

Ce qui est certain, c'est que tous les travailleurs et les syndicats de ce domaine conviennent qu'il y a un problème d'inspection. Même les compagnies ferroviaires, ainsi que l'Association des chemins de fer du Canada, rapportent le même problème. Il est donc évident qu'il existe.

Quant à lui, le gouvernement aborde le problème en faisant des compressions budgétaires. Ce n'est pas cohérent.

• (1550)

Comment le gouvernement peut-il dire que la sécurité de la population lui tient à coeur alors qu'il coupe dans les budgets de ceux qui s'occupent de l'inspection et qui s'assurent que les lois sont mises en place et que les compagnies les respectent, en plus de s'assurer que les chemins de fer sont sécuritaires? C'est déplorable.

En ce qui a trait au principe du pollueur-payeur, je dois saluer le fait qu'un fonds d'indemnisation est prévu au projet de loi. Malheureusement, comme l'a mentionné mon collègue du NPD dans sa question, ce fonds ne touche que les cas d'accident ou de catastrophe impliquant du pétrole brut.

Initiatives ministérielles

Une question a été soulevée par la Fédération canadienne des municipalités, par l'Association canadienne des chefs de pompiers et par plusieurs intervenants qui ont témoigné devant le comité. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas décidé d'y inclure d'autres produits dangereux? La question a été posée aux conservateurs aujourd'hui. Ils ont répondu qu'ils étudiaient la question et qu'ils verraient. Un autre accident comme celui de Lac-Mégantic doit-il se produire avant que nous réalisons qu'il faut agir? C'est important de soulever cette question. Ce n'est pas nécessairement de la démagogie. En fait, le gouvernement a agi après la tragédie de Lac-Mégantic. Le gouvernement confirme d'ailleurs que le projet de loi découle de ladite tragédie. Pourquoi ne pas avoir également instauré un fonds d'indemnisation pour d'autres matériaux dangereux, puisqu'il s'agit d'une inquiétude et que les municipalités et les premiers répondants le demandent?

Revenons aux pompiers. Une question concernant la formation a été soulevée par l'Association canadienne des chefs de pompiers, question que nous avions aussi mise en avant. Oui, l'objectif est de prévenir tout accident. Or la prévention passe par les inspections. Comme on le sait, le gouvernement est fautif à cet égard. Que faut-il faire pour prévenir un accident, ou du moins pour réagir rapidement lorsqu'il survient? Comment peut-on s'assurer que les premiers répondants sont bien formés et qu'ils possèdent les ressources nécessaires?

Malheureusement, le projet de loi ne contient rien à ce sujet. Voici ce qui a été proposé par les pompiers, entre autres: puisqu'un fonds est déjà mis en place — encore une fois, je parle du fonds provenant des frais que l'on prend aux compagnies pétrolières —, pourquoi ne pas l'utiliser pour payer la formation pour s'assurer que les premiers répondants, les pompiers et ceux qui doivent intervenir en cas d'urgence, suivent les formations nécessaires?

Le problème a été soulevé, et il s'agit d'un problème criant, surtout parce qu'on transporte de plus en plus de matières dangereuses sur nos rails. De plus, d'après l'accident de Lac-Mégantic et ce qui se passe aux États-Unis, entre autres, les produits sont de plus en plus dangereux, et il manque de plus en plus d'information sur les produits. C'était clairement le cas à Lac-Mégantic. On a sous-estimé la dangerosité du produit qui circulait.

Les législateurs ou ceux qui mettent en place les règlements ne sont pas assez bien informés. Qu'en est-il de ceux qui doivent intervenir en cas d'urgence? Ce que nous demandons est simple. Nous demandons qu'un fonds soit accordé à la formation des premiers intervenants, soit les pompiers et les ambulanciers. Comment intervenir dans cette situation? L'accident de Lac-Mégantic nous a ouvert les yeux.

Le projet de loi aurait pu aller en ce sens, mais ce n'est malheureusement pas le cas. Il y a donc encore du travail à faire. Comme je l'ai dit, le NPD appuiera le projet de loi et espère qu'il sera adopté rapidement. Toutefois, il y a encore beaucoup de travail à faire.

En comité, un amendement n'a pas été adopté. Il concernait la fatigue, ou ce que l'on appelle la gestion de la fatigue.

• (1555)

[Traduction]

Le projet de loi abroge un article. Il abroge la définition de gestion de la fatigue mais nous ne comprenons pas pourquoi. Pour qu'on me comprenne bien, la définition dit en gros que la gestion de la fatigue doit être fondée sur des données scientifiques. Or, dans le projet de loi, on abroge cette définition.

J'ai posé la question à la ministre et aux hauts fonctionnaires mais je n'ai pas obtenu de réponse satisfaisante. Je pense que nous voulons nous assurer d'avoir une base, or, cette base était la définition de « gestion de la fatigue », établie par la science de la fatigue. Elle avait une base scientifique, mais malheureusement, elle a été supprimée.

[Français]

Nous devons examiner la réglementation par la suite. Malheureusement, selon nous, la démarche allait dans la mauvaise direction.

Nous n'avions pas anticipé une autre conséquence dont les témoins nous ont parlé en comité. Il s'agit du fait que certaines compagnies ne font pas le même genre de transport pour les matériaux dangereux. En fait, des compagnies transfèrent le pétrole ou les produits à certains endroits. Ces compagnies ne circulent donc pas de la même façon et elles n'ont pas les mêmes problèmes. On a soulevé cette inquiétude et j'ai posé des questions à ce sujet. On m'a indiqué que sur le plan de la réglementation, il sera possible de traiter ces cas. C'était une question que je me posais clairement et ouvertement, et nous allons donc maintenant devoir faire un suivi. Il faudra déterminer comment seront traités les compagnies qui ne courent pas le même risque, mais qui font circuler ce qu'on appelle par définition des produits dangereux. Nous avons entendu que les coûts pouvaient être assez importants pour ces petites compagnies. Nous parlons en fait de plus petites compagnies qui n'ont peut-être pas la même possibilité de payer ces assurances. En tant que législateurs, il faut faire confiance à Transports Canada et à tous ses fonctionnaires pour qu'ils prennent cela en considération. Nous allons suivre ce dossier de près.

Nous avons une autre déception et elle a déjà été soulevée. Il s'agit du fait que l'environnement soit mis en arrière-plan. Certaines priorités ont été définies dans le projet de loi. Nous sommes d'accord qu'il faut à tout prix payer et aider les municipalités ou les individus qui ont été victimes d'un accident. C'est clair qu'il faut les indemniser. Par contre, le contenu du projet de loi fait en sorte que les répercussions environnementales à long terme passent au second plan. La demande ne peut pas nécessairement venir d'un individu qui dit qu'il ne peut plus jouir de telle ressource naturelle à long terme, une rivière par exemple, et que ses droits sont brimés à long terme. Selon ce qui est prévu maintenant, ce n'est que le gouvernement qui pourra poursuivre les compagnies ferroviaires à cet égard et dire qu'il y a eu un dégât qui mine la jouissance de l'environnement à long terme. Par contre, nous savons que dans les faits, le gouvernement ne fait pas cela. Il ne poursuivra pas une compagnie pour ces dommages. C'est un peu surprenant pour nous de voir que, dans ce projet de loi, cet aspect n'a pas la même priorité, alors que nous aurions préféré qu'il soit considéré sur un même pied d'égalité.

Je reviens sur la question que nous nous sommes posée: pourquoi ne pas être allés plus loin en termes de produits dangereux qui seraient couverts? La raison pour laquelle j'en parle à nouveau, c'est qu'il y avait presque unanimité en comité. En effet, les pompiers, la Fédération canadienne des municipalités et l'industrie pétrolière nous ont tous demandé pourquoi on s'attaquait seulement aux compagnies pétrolières ou au pétrole brut et pourquoi on ne prévoyait pas un fonds qui couvrirait d'autres produits dangereux, sachant qu'il y en a d'autres qui circulent sur nos rails. J'ai posé la question au gouvernement. On m'a dit que la question était à l'étude. J'aurais voulu avoir une réponse plus concrète.

Initiatives ministérielles

Toutefois, une réponse plus concrète a été obtenue par rapport à ce que le secrétaire parlementaire de la ministre des Transports a dit concernant les wagons. Il a dit qu'il y aurait de nouveaux standards pour ces derniers. Par contre, les États-Unis ont annoncé qu'un système de freinage sera mis en place et ils nous ont donné un échéancier.

Le gouvernement a mis en avant un échéancier de 10 ans pour les wagons transportant du pétrole mais, comme nous l'avons dit, nous aimerions que cet échéancier soit plus court. Pour ce qui est du système de freinage qui serait mis sur des wagons, les États-Unis ont dit que c'était un système plus sécuritaire. Malheureusement, dans l'annonce du gouvernement, il n'y a pas d'échéancier à cet égard.

●(1600)

On nous dit qu'on étudie la question, mais on n'a même pas encore d'échéancier.

Il faut apprendre de nos erreurs. Il y a 20 ans, le Bureau de la sécurité des transports du Canada avait déclaré que les wagons DOT-111 étaient dangereux. Le gouvernement libéral n'a pas agi, le gouvernement fédéral n'a pas agi, et il y a eu la tragédie de Lac-Mégantic. Il faut prendre cela en considération. Il faut agir rapidement, avoir du leadership et protéger la population.

M. Bernard Trottier (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires étrangères et pour la Francophonie, PCC): Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement le discours du critique du NPD en matière de transport. Je dois corriger quelques déclarations du député. Quand il dit que le gouvernement a diminué le nombre d'inspecteurs, il sait que ce constat est faux. Depuis bon nombre d'années, nous avons augmenté de façon assez importante le nombre d'inspecteurs des chemins de fer.

Les changements concernant les règlements sur les assurances et les fonds pour le nettoyage en cas d'accident, sont importants. Le député a lui-même dit vouloir que ces changements soient mis en place rapidement. C'est un projet de loi important qu'il va sûrement appuyer. Va-t-il nous dire cela aujourd'hui?

Nous en sommes quand même à l'étape de la troisième lecture de ce projet de loi. Nous avons eu beaucoup de débats à l'étape de la deuxième lecture et nous avons même étudié le projet de loi lors des séances en comité. Le public canadien, voire nord-américain, s'attend à ce que nous mettions en place un régime de compensation et d'assurance moderne, compte tenu des enjeux importants et du transport de produits dangereux.

Peut-il promettre qu'on va arrêter de prolonger le débat? Nous avons un débat important aujourd'hui, et il ne s'agit pas de répéter les mêmes arguments pendant des semaines. À la fin de journée aujourd'hui, pouvons-nous mettre fin à ce débat et tenir un vote?

M. Hoang Mai: Monsieur le Président, je remercie le secrétaire parlementaire du ministre des Affaires étrangères et pour la Francophonie de sa question.

J'aimerais d'abord corriger son préambule. Il a déclaré que j'avais dit qu'on avait réduit le nombre d'inspecteurs, c'est faux. Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit que le budget accordé pour les inspecteurs a diminué. Si le secrétaire parlementaire du ministre des Affaires étrangères et pour la Francophonie examinait le budget, il verrait que les chiffres ont baissé de près de 20 %, de 2010 à 2015.

En ce qui concerne le nombre d'inspecteurs, j'ai dit qu'il a augmenté. C'est vrai. En 2013, avant Lac-Mégantic, il y avait 116 inspecteurs. Après Lac-Mégantic, après tous les débats qu'on a eus, après tous les problèmes d'inspection et toutes les inquiétudes de la population, combien y a-t-il d'inspecteurs de plus? Un seul.

Alors, oui, c'est une augmentation, mais lorsqu'on parle d'un inspecteur de plus, je pense qu'il y a un petit problème.

Pour répondre à sa question, ce n'est pas moi qui contrôle la Chambre. De mon côté, de façon personnelle, je dis que ce projet de loi est important. Je l'ai appuyé. Par contre, il est important d'avoir un débat. Je sais que le gouvernement a l'habitude d'imposer des bâillons. Nous en sommes rendus à 95 ou 96 bâillons, parce que le gouvernement n'aime pas entendre ce que nous avons à dire. Si mon collègue a écouté les discours que j'ai faits, il saurait que j'ai parlé des amendements et de ce dont nous avons parlé en comité. C'est la première fois que je fais cela, parce que c'est la première fois que nous avons le rapport après l'étude en comité. Je pense donc que c'est important d'avoir un dialogue et un débat.

●(1605)

[Traduction]

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Monsieur le Président, je suis un peu abasourdi par les observations du secrétaire parlementaire du ministre des Affaires étrangères. Il semble évident qu'il ne sait pas ce qui se passe avec ce projet de loi et qu'il n'était pas présent lors de l'étude en comité.

L'un des principaux problèmes que pose ce projet de loi, qui compte 57 pages jusqu'à maintenant, c'est ce qu'a fait la majorité conservatrice lors de l'étude en comité. Elle a limité la comparution de tous les témoins experts à deux réunions, qui ont duré deux heures chacune. Une seule réunion a été tenue sur la très importante question de l'assurance-responsabilité, et les quatre principaux témoins qui ont comparu — représentant une grande société ferroviaire, une société de transport ferroviaire à courte distance, la plus importante compagnie d'assurance dans le domaine ferroviaire et les Teamsters — ont tous dit que le projet de loi entraînerait une série de conséquences imprévues, qu'il comportait des lacunes, qu'il suscitait des réserves et que les modifications à la loi allaient donner lieu à d'importantes poursuites. Cependant, aucun avis juridique n'a été rendu.

En réalité, le gouvernement précipite l'adoption de cette mesure législative à la suite de la tragédie de Lac-Mégantic et, surtout, il a dans la mire les élections de l'automne.

Le député du NPD peut peut-être nous dire ce qu'il en pense et nous aider à comprendre pourquoi le gouvernement s'entête tellement à précipiter l'adoption de ce projet de loi incomplet, au lieu de faire son travail en négociant avec les intervenants et en les sensibilisant pour l'améliorer.

M. Hoang Mai: Monsieur le Président, il est toujours agréable de siéger au comité des transports en compagnie du député. Oui, comme il le sait, le comité ne s'est pas réuni souvent pour discuter de ce projet de loi.

Il est vrai que les consultations sont importantes, mais ce qui me préoccupe le plus, c'est le manque d'information. Encore une fois, lorsque j'ai posé une question sur la responsabilité, plus précisément sur la somme que paient les chemins de fer de catégorie 1, je n'ai pas obtenu de réponse. Il est difficile pour nous, en tant que législateurs, de déterminer si ce projet de loi a été rédigé comme il se doit et de savoir les raisons pour lesquelles il a été élaboré ou pourquoi certaines dispositions y figurent. Nous avons formulé certaines observations qui n'ont pas été jugées acceptables par les députés d'en face.

Initiatives ministérielles

Il aurait pu y avoir plus de consultations et de discussions, mais au bout du compte, je conviens que ce projet de loi représente un pas dans la bonne direction. Il y est question du principe du pollueur-payeur, et nous avons toujours dit que les Canadiens ne devraient pas avoir à payer la note, mais il y aura des conséquences imprévues. Dans mon discours, j'ai mentionné que nous devons faire un suivi. Nous devons faire en sorte que cette mesure législative et les règlements qui en découleront soient appropriés.

[Français]

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

Un des aspects troublants lié à ce projet de loi — parce que le diable est souvent dans les détails —, c'est la suppression de la définition de « science de la fatigue » qui apparaît déjà dans la Loi sur la sécurité ferroviaire. Il faut être conscient du fait que dans tous les domaines du transport, la gestion de la fatigue est un défi constant. Par exemple, quand pour ce qui est du transport routier, les provinces légifèrent là-dessus. Les camionneurs ont des livres de bord.

Du côté ferroviaire, évidemment, étant donné que les convois roulent jour et nuit sur de très longues distances, ce problème est vraiment important, et le NPD, dans le cadre des travaux du comité avait déposé un amendement qui, malheureusement, avait été jugé irrecevable par le président.

J'aimerais que mon collègue parle de ce problème de la fatigue et de ce que des témoins ont pu rapporter à propos du risque associé à l'abandon de cette définition.

M. Hoang Mai: Monsieur le Président, j'aimerais remercier mon collègue de Beauport—Limoilou de sa question car c'est effectivement un élément très important. Malheureusement, nous n'en avons pas assez parlé, mais le fait que le projet de loi enlève cette définition de la gestion de la fatigue est important.

Une définition en existait. Grosso modo, elle disait que la gestion de la fatigue devait être basée sur la science. C'est un peu incompréhensible qu'on l'ait retirée. On nous a répondu que c'était un peu trop compliqué ou que cela amenait des critères trop exigeants. Pourtant, cette science existe dans d'autres industries et d'autres milieux, qu'il s'agisse de sécurité aérienne ou de sécurité routière. La science existe donc. Pour nous, ce n'est pas très compliqué. Au contraire, lorsqu'on parle de la gestion de la fatigue, il s'agit de sécurité, non seulement celle des employés, mais également celle de la population. C'est donc déplorable que le gouvernement ait décidé d'aller en ce sens.

● (1610)

[Traduction]

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux d'être ici cet après-midi pour participer à ce débat. Il s'agit d'une question extrêmement importante pour les Canadiens. Ce sont des mesures que les conservateurs tardent à mettre en place depuis maintenant près d'une décennie et qui sont mises à l'avant-plan depuis les événements tragiques de Lac-Mégantic qui ont coûté la vie à un grand nombre de personnes innocentes et qui ont affecté leur famille. D'ailleurs, c'est toute la collectivité qui a été détruite.

C'est ce dur rappel à la réalité qui a amené le gouvernement à réagir. Le débat d'aujourd'hui porte en fait sur la façon dont le gouvernement a réagi. Nous avons vu les mesures arriver au compte-gouttes sous forme de projets de loi et de modifications techniques et

réglementaires. Le projet de loi dont nous sommes saisis s'inscrit dans ce processus.

Premièrement, il est important de prendre un peu de recul et de rappeler aux Canadiens l'objectif réel de ce projet de loi. Il s'agit de changer la façon d'établir les niveaux minimaux d'assurance pour les compagnies de chemin de fer sous réglementation fédérale. Deuxièmement, il vise à créer un nouveau fonds d'indemnisation qui couvrirait les dommages subis lors d'accidents ferroviaires dans le contexte du transport non pas de toutes les marchandises dangereuses, mais de certaines de ces marchandises. Voilà l'objectif réel de ce projet de loi.

Lorsque le secrétaire parlementaire de la ministre des Transports a pris la parole il y a un instant, il a dit que le gouvernement est absolument convaincu que le montant qu'il demande à l'industrie de fournir comme garantie et de verser au fonds d'indemnisation est suffisant. J'aimerais qu'il nous dise comment il peut en être aussi sûr. Nous avons demandé à la ministre, au secrétaire parlementaire, aux fonctionnaires de Transports Canada, à l'Association canadienne des producteurs pétroliers, à l'Association des chemins de fer du Canada, à l'Association canadienne des chefs de pompiers et à d'autres intervenants de nous indiquer à combien s'élèvent les coûts liés aux événements tragiques de Lac-Mégantic jusqu'à présent. Nous attendons toujours la réponse.

Selon la mairesse de Lac-Mégantic, les dommages se chiffrent à au moins 500 millions de dollars. Un demi-milliard de dollars pour un accident survenu dans une petite ville. Des spécialistes en écologie nous ont dit que les coûts auraient été bien supérieurs, n'eût été la couche naturelle de glaise dans le sous-sol de l'endroit, qui a empêché l'infiltration des combustibles fossiles dans la formation aquifère en dessous, ce qui aurait causé des dommages incalculables à l'écosystème naturel de la région. Ainsi, quand le gouvernement soutient qu'il détient la vérité et qu'il affirme qu'un montant de 1 ou 1,5 milliard de dollars est suffisant, une question me vient à l'esprit. Qu'arrivera-t-il si, Dieu nous en garde, un accident comme celui de Lac-Mégantic survient au centre-ville de Toronto, de Montréal, d'Edmonton, d'Ottawa ou de Vancouver? Je pense que les conservateurs tiendraient un tout autre discours.

Je soulève la question sans ambages en début d'intervention, afin de montrer combien, au cours des dernières années, le gouvernement a usé de subterfuges et de ruses, et a manqué de transparence envers les Canadiens dans le dossier de la sécurité ferroviaire. Ce n'est pas étonnant. Les Canadiens doivent d'abord se rappeler que l'actuelle ministre des Transports est la cinquième en huit ans. Le ministère a vu passer les différents ministres, au gré des remaniements ministériels. Le gouvernement a remis ce portefeuille entre les mains d'une série de personnes, ce qui indique qu'il n'y accordait pas beaucoup d'importance jusqu'à ce que, évidemment, l'horrible tragédie de Lac-Mégantic nous frappe tous. Ce premier fait est important à retenir.

Le second fait est indéniable: le gouvernement sabre carrément le financement, chose qu'il ne veut pas admettre publiquement, préférant nier les faits, esquiver les questions ou inventer des réponses. Le gouvernement est en train de supprimer le financement en matière de sécurité ferroviaire. En effet, celui-ci a diminué graduellement de 20 % au cours des cinq dernières années.

Initiatives ministérielles

•(1615)

Cette année, nous sommes bombardés de toutes sortes de publicités déplacées, injustifiées et inacceptables, comme l'ont remarqué les Canadiens qui s'intéressent à la question. Récemment, on a pu voir ces messages sur le canal en continu consacré au premier ministre, ce canal vidéo personnalisé qui enregistre le premier ministre chaque semaine et diffuse ses messages, une initiative qui coûte très cher aux contribuables. C'est du jamais-vu au Canada. Nous savons que, seulement cette année, le gouvernement dépense 42 millions de dollars pour promouvoir son plan d'action économique. Comme les Canadiens peuvent avoir du mal à imaginer une telle somme, voici un point de comparaison concret. Le gouvernement consacre 42 millions de dollars aux publicités du plan d'action économique et 34 millions de dollars à la sécurité ferroviaire; 42 millions pour la publicité, 34 millions pour la sécurité ferroviaire. On voit bien où est la priorité du régime conservateur.

Dans les faits, les conservateurs veulent donner l'impression — au moyen de subterfuges, de manoeuvres sournoises, de mauvaise communication et de déclarations trompeuses — qu'ils ont le dossier de la sécurité ferroviaire, un enjeu d'une grande importance, bien en main. Mais ce n'est pas le cas.

Les conservateurs ont souvent été mis en garde. Le premier avertissement est venu du bureau du vérificateur général, il y a plusieurs années. Celui-ci avait déclaré que, d'un point de vue pratique, il acceptait le principe d'un système de gestion de la sécurité — ce qui n'est pas le cas du NPD —, mais que, comme le disait Ronald Reagan, il faut non seulement faire confiance, mais aussi vérifier.

C'est au chapitre de la vérification que le gouvernement ne s'acquitte pas de ses responsabilités en tant qu'organisme de réglementation d'un secteur réglementé. Les conservateurs ne peuvent pas regarder les électeurs dans le blanc des yeux et prétendre employer suffisamment d'inspecteurs, parce que ce n'est pas le cas. Ils ne peuvent affirmer avoir suffisamment d'inspecteurs qualifiés, parce que ce n'est pas le cas. Ils ne peuvent nous dire qu'ils sont bien formés et qu'ils ne viennent pas principalement du secteur réglementé, parce que ce n'est pas le cas non plus. Les inspecteurs viennent bel et bien du secteur même qui est visé par la réglementation.

Il y a un problème de capacité à Transports Canada. Le ministère est rempli de bonnes personnes, de fonctionnaires passionnés et dévoués, mais il est sous-financé par un gouvernement qui préfère dépenser 42 millions de dollars pour annoncer son plan d'action économique. C'est pourquoi notre position est que le gouvernement met les Canadiens à risque. Pas besoin de nous croire sur parole, il suffit de demander au vérificateur général.

Au cours d'une période de vérification de trois ans ou de quatre ans, VIA Rail n'a pas une seule fois fait l'objet d'une vérification par Transports Canada. VIA Rail transporte plus de 4 millions de passagers par année, et elle n'a jamais fait l'objet d'une vérification. Selon ses propres chiffres, le gouvernement effectue seulement 25 % des vérifications qu'il estime nécessaires pour assurer la sécurité du transport ferroviaire.

Il est absurde d'entendre des membres du Cabinet affirmer que la situation s'améliore et prétendre avoir fait de grands progrès grâce aux mesures qu'ils présentent au compte-gouttes. C'est faux.

Il y a un problème; le gouvernement a un problème culturel. J'espérais vraiment ne pas revenir là-dessus, mais c'est important car le comportement passé prédit souvent le comportement futur.

Il reste au moins cinq ministres de premier plan qui étaient en Ontario lorsque la crise de Walkerton a éclaté. À ce moment-là, ils se sont mis à employer les mêmes termes employés aujourd'hui. « On pourra corriger le tir dans les Budgets supplémentaires des dépenses, » a-t-on dit. « Ce sont les fonctionnaires qui nous disent qu'ils ont suffisamment d'argent pour assurer la sécurité ferroviaire au Canada. » On retrouve les mêmes expressions et les mêmes slogans qui retentissaient dans la foulée de Walkerton, crise qui a fait des morts et rendu beaucoup de personnes malades.

•(1620)

En fait, dans son rapport, le juge Dennis O'Connor montre du doigt cinq ou six ministres de premier plan du gouvernement parce qu'ils avaient contribué à la crise de Walkerton. Pourquoi? Ils ont sabré dans le financement. Il n'y avait pas suffisamment d'inspecteurs de l'eau, tout comme il n'y a pas suffisamment d'inspecteurs ferroviaires qualifiés aujourd'hui. L'histoire se répète.

On aurait pu croire que le gouvernement allait tirer des leçons à la suite de l'horrible tragédie de Lac-Mégantic, mais ce n'est pas le cas. C'est dans ces circonstances que le projet de loi a été présenté à l'étape de la troisième lecture.

Quand la ministre a témoigné devant le comité, je lui ai sciemment demandé non pas une, ni deux, mais bien dix fois de suite pourquoi elle avait réduit de 11 % le budget de Transports Canada — cela représente une réduction totale de 202 millions de dollars. Elle a dit que ce n'était pas le cas. Je lui ai posé la question encore et encore. Elle s'est finalement tournée vers ses fonctionnaires en disant que c'était eux qui lui avaient donné les chiffres, que c'était leur responsabilité et que, selon eux, le ministère a tout l'argent qu'il lui faut. Personne ne peut le croire. Ce n'est pas de cette façon que les gouvernements fonctionnent. On prévoit un budget, puis, le Conseil du Trésor consulte le ministère des Finances. Le Cabinet du premier ministre a le dernier mot: il accepte ou non le budget proposé, et l'argent est ensuite remis au ministère.

Ces choix ont été faits dans les plus hautes sphères du gouvernement. À 10 reprises, j'ai posé la question à la ministre et, à 10 reprises, elle a dit que ce n'était pas le cas.

C'est amusant, parce que le directeur parlementaire du budget a déclaré que ces chiffres étaient exacts. Les recherches effectuées par la Bibliothèque du Parlement ont aussi confirmé que ces chiffres étaient exacts. Nous devons comprendre pourquoi le gouvernement refuse de dire la vérité. Pourquoi le gouvernement ne dit-il pas simplement qu'il a décidé de diminuer de 20 % le budget de Transports Canada et, ainsi, de réduire les mesures de sécurité ferroviaire?

Nous souhaitons convoquer des témoins experts auxquels nous pouvions faire confiance et qui, grâce à leur point de vue inestimable, pourraient contribuer à améliorer le projet de loi — pas nécessairement à le rendre parfait, mais certainement à l'améliorer. Toutefois, la majorité conservatrice au comité a imposé sa volonté et déclaré qu'il n'y aurait que deux séances de deux heures chacune. C'est grave. On parle ici de plusieurs milliards de dollars d'assurance. Je prévois que, à la suite de l'adoption de ce projet de loi, des milliards de dollars seront en jeu dans des affaires litigieuses parce que le gouvernement a refusé d'étudier en profondeur tous les aspects juridiques pertinents. Le gouvernement a déclaré qu'il y aurait deux séances de deux heures chacune.

Initiatives ministérielles

Lorsque j'ai interrogé avec insistance les quatre principaux témoins à propos de cette question, ils ont tous admis ne pas avoir été consultés adéquatement. Ils n'avaient jamais eu la chance de discuter convenablement avec le ministère, et ils s'interrogeaient sérieusement au sujet des conséquences de l'assurance responsabilité, des répercussions sur l'emploi et sur la compétitivité commerciale, etc. Voilà ce qui s'est passé ici.

Comme je l'ai indiqué plus tôt, selon moi, un gouvernement n'a pas de plus grande responsabilité que celle d'assurer la sécurité de ses citoyens. À l'heure actuelle, les Canadiens sont préoccupés, avec raison, par la sécurité ferroviaire. Ils sont très inquiets à ce sujet, et ce n'est pas seulement en raison de la terrible tragédie de Lac-Mégantic. En Ontario, trois déraillements majeurs sont survenus au cours des trois derniers mois, et il y en a eu de nombreux autres aux États-Unis.

Le Bureau de la sécurité des transports avait prévenu le gouvernement à propos des wagons DOT-111. Le bureau a analysé l'accident survenu dans le Nord de l'Ontario et a confirmé que la nouvelle norme établie par le gouvernement n'était pas satisfaisante. Le gouvernement a déclaré qu'il avait établi un échéancier visant l'élimination ou la modernisation progressives des wagons DOT-111 échelonné sur trois ans. Il savait que c'était faux, mais il lui fallait donner le change, ce qu'il a fait au lieu de ralentir et de prendre le temps de faire de meilleures prévisions et d'élaborer un meilleur plan pour éliminer les wagons dangereux.

• (1625)

Ce n'est tout simplement pas ainsi que le gouvernement fait les choses. Les conservateurs devaient absolument faire passer un message aux Canadiens. Ils avaient une peur bleue de ce dossier, alors ils tenaient à faire une annonce même s'ils savaient qu'il est techniquement impossible de mettre ces wagons à niveau. La principale société ferroviaire au pays le leur avait confirmé. Le propre comité consultatif de la ministre le lui avait assuré. Les conservateurs sont tout de même allés de l'avant avec leur annonce.

Les Canadiens sont inquiets. Dernièrement, plusieurs députés de mon caucus ont tenu à Toronto une grande soirée d'information publique sur la sécurité ferroviaire. Depuis ce temps, ils ont aussi adressé directement à la ministre une lettre où ils évoquent leurs préoccupations relativement à l'augmentation fulgurante de la quantité de pétrole brut transportée par train, passée de 500 à environ 110 000 wagons-citernes entre 2009 et 2014. On se rappelle que les dépenses de la ministre en matière de sécurité ferroviaire ont, comme je l'ai dit, diminué de 20 % par rapport à 2009-2010. Elle ne peut pas le nier. Les chiffres ne mentent pas. Un peu plus loin dans la lettre, on lit que, en moins d'un mois, entre février et mars derniers, trois déraillements sont survenus dans le Nord de l'Ontario. Les auteurs de la lettre expriment des doutes sur le respect des limites de vitesse par les trains qui circulent dans Toronto et dans les autres centres urbains au pays, tout en remettant en question l'idée même d'autoriser des trains transportant des matières dangereuses à traverser des quartiers densément peuplés. A-t-il déjà été question de tout cela à la Chambre? Non, jamais.

La tragédie de Lac-Mégantic a été un réveil brutal et le gouvernement s'est contenté de proposer des solutions de fortune, des images et des solutions techniques au compte-gouttes. Ce n'est pas suffisant, ce n'est pas assez.

Nous avons essayé de collaborer avec le gouvernement. À mon avis, beaucoup de députés ministériels sont insatisfaits de cette réponse, car ils subissent, à juste titre, les pressions de leurs

électeurs, car nous avons tous l'obligation d'apporter des améliorations pour les Canadiens.

Il est difficile pour nous d'établir le coût d'autres mesures techniques proposées dans le projet de loi. Le secrétaire parlementaire a pris la parole et a dit, en citant la ministre, que le gouvernement avait eu l'assurance que le projet de loi n'aurait aucune incidence financière, que la mise en oeuvre de ce projet de loi de 59 pages n'entraînerait pas de coûts supplémentaires. Vraiment?

J'ai demandé à la directrice de l'Office des transports du Canada si c'était vrai et elle n'a pas pu me répondre. Entre autres, le projet de loi abolit la procédure judiciaire et confère une nouvelle responsabilité à l'Office des transports du Canada, celle de décider du montant de l'indemnité à payer en cas d'accident si une municipalité ou une province présente une demande. Les représentants de l'office ont admis, au comité, qu'ils ne sont pas qualifiés pour le faire. La directrice générale de l'Office des transports du Canada a dit que l'office allait y réfléchir plus tard. L'office doit trouver une solution. Il y aura des élections le 19 octobre. Il doit trouver une solution.

Il y a une lacune technique. Il y a également une lacune relative à la responsabilité légale, puisque l'examen visant à déterminer les responsabilités en cas d'accident ferroviaire a été modifié d'un simple trait de plume. J'aimerais terminer sur cette note, car je prédis que cela causera toutes sortes de problèmes. Le problème, c'est que les compagnies de chemins de fer transfèrent les marchandises entre elles. Quelle compagnie de chemin de fer est responsable si la marchandise transportée est impliquée dans un accident. Qui paiera l'indemnisation? La compagnie d'assurance de quelle compagnie de chemin de fer assumera les coûts? C'est totalement obscur.

Les conservateurs ont été mis en garde. Des conseillers juridiques leur ont dit que cette situation allait créer un véritable problème à l'avenir. On a dit aux conservateurs que cela pourrait rendre difficile l'obtention d'une couverture d'assurance et donner lieu à des litiges, mais ils n'ont pas tenu compte de ces avis. C'est ce que moi, d'autres personnes et même leurs experts techniques leur ont dit au comité.

Il est malheureux que nous n'ayons pas pris le temps nécessaire d'améliorer comme il se doit la sécurité ferroviaire. Ce serait pourtant dans l'intérêt des Canadiens, parce que nous avons besoin de nos chemins de fer. Ils jouent un rôle important dans notre économie. Je pense que nous devons étoffer et améliorer le projet de loi.

• (1630)

M. Robert Chisholm (Dartmouth—Cole Harbour, NPD): Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement le député d'Ottawa-Sud, qui est le porte-parole libéral en matière de transports. Je n'ai cependant entendu aucune explication de sa part quant aux raisons pour lesquelles le Parti libéral, lorsqu'il était au pouvoir dans les années 1990, a décidé de commencer à déréglementer l'industrie du transport, de même que l'inspection des aliments et d'autres secteurs importants où une réglementation s'impose. Je pense que nous en sommes venus à comprendre que l'autoréglementation des industries ne fonctionne pas.

J'aurais aimé que le député le reconnaisse. Je suis complètement d'accord avec ce qu'il a dit à propos des lacunes et des faiblesses du système, ainsi que sur le refus du gouvernement actuel d'intervenir pour régler certains des graves problèmes qui affligent nos chemins de fer. Toutefois, je me demande s'il pourrait reconnaître qu'une grande partie de ces problèmes découlent de la décision prise par l'ancien gouvernement libéral de favoriser la déréglementation et d'ignorer le Bureau de la sécurité des transports du Canada quand celui-lui affirmait que les wagons DOT-111 étaient dangereux.

Initiatives ministérielles

M. David McGuinty: Monsieur le Président, c'est une belle occasion d'aider le député à mieux comprendre comment les choses fonctionnent.

Les systèmes de gestion de la sécurité ont reçu l'appui du Bureau de la sécurité des transports et du vérificateur général. Dans de tels systèmes, il y a au moins deux parties: le secteur réglementé et l'organisme de réglementation. Dans ce cas-ci, cet organisme, c'est le gouvernement, et le secteur réglementé, ce sont les sociétés ferroviaires régies par la réglementation fédérale.

Il y a une divergence d'opinion bien légitime entre le Parti libéral et le NPD. J'en conviens tout à fait. Les libéraux jugent que le secteur privé doit assumer une certaine part de responsabilité pour qu'il y ait le plus possible de sécurité. Ils jugent aussi que l'organisme de réglementation doit veiller à ce que le secteur réglementé fonctionne à plein régime.

Les néo-démocrates ne sont pas de cet avis. Ils croient — à tort, selon moi — qu'il faudrait s'acharner sur le secteur privé à un point tel qu'on lui nuirait, toujours selon moi, et qu'on l'empêcherait de soutenir la concurrence.

Mme Elizabeth May (Saanchi—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, quand on prend régulièrement le train, on en vient à savoir ce que les trains transportent comme marchandises, parce que les marchandises passent avant les voyageurs dans notre pays. Quand j'ai essayé de traverser le Canada l'été dernier, j'ai découvert que le volume de carburant fossile transporté retardait les trains de voyageurs de six à sept heures sur un parcours avec des arrêts à plusieurs stations. C'est vraiment dommage parce que VIA Rail est une partie importante de notre économie et nous devrions traiter beaucoup mieux cette entreprise.

Dans le projet de loi, nous aurions pu intégrer un mécanisme qu'on retrouve dans la loi américaine sur l'amélioration de la sécurité ferroviaire: le système de commande intégrale des trains. Cela consiste à installer un système informatique de surveillance à la fine pointe de la technologie. Nous pourrions, si nous l'installions dans nos trains, savoir s'ils vont trop vite. Nous saurions si les embrayages fonctionnent mal, si les freins sont détraqués. Des alarmes se déclencheraient. Bien entendu, nous avons réduit dangereusement les équipes d'employés à bord. Toutefois, la commande intégrale des trains rendrait nos chemins de fer beaucoup plus sûrs. J'aimerais savoir ce que mon collègue en pense.

•(1635)

M. David McGuinty: Monsieur le Président, la députée a raison. C'est une omission évidente, pas nécessairement dans ce projet de loi, mais du moins dans la réaction au compte-gouttes du gouvernement aux défis que nous devons relever relativement à la sécurité ferroviaire.

À mon avis, elle a aussi raison quand elle dit qu'il faut avoir une discussion sérieuse sur l'utilisation des voies ferrées. Qui a la priorité et qui ne l'a pas? Est-ce que ce sont les passagers, les marchandises ou les produits?

En fait, je félicite le député néo-démocrate de Gaspésie, qui a présenté un projet de loi qui permet au moins d'entamer le débat sur le rôle que devrait jouer VIA Rail, ainsi que sur le rôle des passagers par rapport aux marchandises et aux autres produits qui sont transportés. C'est un débat intelligent qu'il faudrait tenir.

Malheureusement, ce n'est pas le genre de discussion qui a lieu sous la direction du gouvernement. Il n'a pas voulu élargir le débat et faire ce qui s'impose. Il n'est pas question d'améliorer le réseau pour cinq ans ou d'ici les prochaines élections. Ce dont il faudrait

vraiment parler, c'est de l'amélioration du réseau pour le prochain siècle.

M. Bernard Trottier (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires étrangères et pour la Francophonie, PCC): Monsieur le Président, le député regrette que les changements se fassent trop lentement, selon lui. Mais il est préférable de procéder à des améliorations graduelles que de ne faire aucune amélioration. Mon collègue néo-démocrate, en face, a bien souligné que le gouvernement avait omis de prendre certaines mesures pendant 13 longues années. Nous sommes en train d'obtenir de bons résultats pour ce qui est des changements de réglementation.

Le projet de loi porte essentiellement sur la responsabilité financière et l'indemnisation. Le député voudrait que nous empruntions la voie de la facilité. Il parle de la salubrité des aliments et d'autres questions qui n'ont pas de lien. Mais parlons plutôt de l'indemnisation et de la responsabilité financière de l'industrie ferroviaire, notamment dans le cas des petits chemins de fer qui risquent de ne pas être suffisamment assurés. C'est important, alors tâchons de nous concentrer là-dessus. Le député admet-il que les changements prévus dans le projet de loi sont bénéfiques? Est-il prêt à appuyer ce volet du projet de loi?

La semaine dernière, la ministre des Transports était de passage à Washington, où elle a annoncé, en compagnie du secrétaire au Transport Anthony Foxx, d'importants changements dans les normes relatives aux wagons-citernes, c'est-à-dire d'importants changements qui sont réalisables et réalistes et qui renforceront la sécurité, compte tenu de l'énorme augmentation du volume de produits pétrochimiques et de produits pétroliers qui franchissent la frontière.

Le député peut-il nous donner son point de vue sur les deux axes que nous empruntons pour améliorer la sécurité ferroviaire?

M. David McGuinty: Monsieur le Président, je n'ai jamais dit que ce projet de loi devrait être rejeté en bloc. Je me dois d'en signaler les lacunes aux Canadiens. Il y a des éléments de ce projet de loi qui sont effectivement très positifs et que nous appuyons. D'ailleurs, nous pouvons nous attribuer collectivement une part de mérite. C'est ainsi que nous travaillons à la Chambre, collectivement, et surtout en comité. Il y a de très bons éléments dans le projet de loi.

Cependant, il est important de rappeler aux Canadiens qu'il y a d'autres lacunes, dont la principale, à nos yeux, est que le gouvernement n'offre pas suffisamment de ressources à son propre ministère. Le gouvernement ne peut pas tout simplement demander à ce qu'on augmente la limite de responsabilité des sociétés ferroviaires s'il ne s'acquitte pas correctement de ses responsabilités en matière de réglementation, notamment au chapitre des inspections et des vérifications. Le gouvernement ne peut pas faire cela. Le système s'effondrera.

Pour ce qui est de la visite que la ministre a faite à Washington la semaine dernière, je ne sais pas pourquoi elle y est allée. Elle a répété une annonce faite il y a un an. Dans la majorité des cas, ces wagons seront retirés progressivement sur une période de 10 ans. Il est malheureux que la ministre ait fait la première annonce au sujet du retrait progressif des wagons DOT-111. Si elle ne l'avait pas fait, et si elle avait écouté les experts qui fabriquent ces wagons, nous aurions pu économiser beaucoup de temps et faire un pas de géant en adoptant les nouveaux wagons qui peuvent être fabriqués dès maintenant aux États-Unis, et bientôt au Canada.

Initiatives ministérielles

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, notre industrie ferroviaire est d'une importance capitale. Avec ses énormes gares de triage exploités par le CP et le CN, Winnipeg est l'une des plaques tournantes de cette industrie où transitent une quantité exceptionnelle de marchandises de toutes sortes.

C'est l'un des moteurs de notre économie, et c'est notamment pour cela qu'il est important que les projets de loi que nous proposons soient bien conçus. Puisqu'il est important de bien faire les choses dans l'intérêt de l'économie, le député pourrait-il nous donner son avis sur la façon dont les lois ou les règlements pourraient désormais contribuer de façon essentielle à rendre notre réseau ferroviaire plus sécuritaire et à le rendre le plus efficace et le plus fiable possible?

• (1640)

M. David McGuinty: Monsieur le Président, c'est facile. S'ils sont prêts à faire preuve de leadership à l'échelle nationale, et s'ils sont disposés à faire des efforts pour réunir toutes les parties intéressées à améliorer le réseau, ils pourront marquer des progrès, et ce, très rapidement. En fait, il n'est pas facile de réunir les intéressés, de trouver des pistes de solution et d'obtenir leur assentiment, mais il est facile de lancer le processus. Ce n'est pas ce qui s'est passé dans ce cas. Ils ont laissé passer cette occasion.

Il faut examiner certains éléments.

Premièrement, au Canada, le réseau ferroviaire joue un rôle aussi essentiel que le réseau électrique. Nous avons besoin de ce réseau. Nous l'utilisons pour transporter nos marchandises. Le réseau ferroviaire contribue grandement à créer de la richesse et des emplois au pays.

Deuxièmement, nous devons discuter sérieusement du transport par rail et de notre avenir énergétique. Si le secteur des sables pétrolifères continue de prendre de l'expansion au rythme actuel — nous verrons ce qui se passera —, compte tenu du prix du pétrole, nous nous retrouverons avec une capacité excédentaire d'un million de barils par jour dans neuf ans, si les pipelines envisagés sont construits. D'énormes pressions seront alors exercées sur nos sociétés ferroviaires afin qu'elles transportent davantage de pétrole. Comment allons-nous gérer tout cela? Quelles seront les conséquences? Quels seront les risques? Le gouvernement ne veut pas discuter de ces aspects de la question.

Or, ce sont les aspects que nous devons concilier pour faire en sorte qu'à l'avenir — c'est d'ailleurs l'une de nos obligations —, nous disposions d'un meilleur réseau, qui sera plus sûr et auquel les Canadiens pourront faire davantage confiance.

Enfin, si le député pense qu'il y a un fossé entre l'approche adoptée par l'Ontario en ce qui concerne l'eau et ce dont il a été question ici, je l'invite à relier le rapport du juge Dennis O'Connor sur Walkerton. Il y verra des termes très familiers.

M. Blaine Calkins (Wetaskiwin, PCC): Monsieur le Président, c'est un grand honneur de prendre la parole aujourd'hui pour parler de ce projet de loi très important. Je représente la merveilleuse circonscription de Wetaskiwin, où se trouvent d'importantes voies ferrées du CP et du CN. Les résidents de cette vaste circonscription rurale sont conscients de l'importance du transport ferroviaire. Ils attachent beaucoup d'importance à la sécurité des activités ferroviaires qui se déroulent dans leur région.

Avant de poursuivre, j'aimerais préciser que je partagerai mon temps de parole avec le très élégant député d'Elgin—Middlesex—London, dont les propos seront sûrement tout aussi éblouissants.

J'interviens aujourd'hui pour appuyer le projet de loi C-52, la Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire. C'est une bonne mesure législative, qui renforcerait le principe du pollueur-payeur mis de l'avant par le gouvernement dans le secteur ferroviaire.

Le principe du pollueur-payeur oblige l'industrie à rendre des comptes aux Canadiens et favorise une exploitation responsable des ressources. Il satisfait aussi aux attentes des Canadiens, qui s'attendent à ce que les entités responsables d'un accident assument les coûts qui y sont associés.

Le principe du pollueur-payeur est à la base de l'exercice de modernisation du régime de responsabilité et d'indemnisation dans les autres secteurs, y compris les secteurs maritime et nucléaire de même que ceux des pipelines et des hydrocarbures extracôtiers. La Chambre a déjà été saisie d'un certain nombre de ces projets de loi, qui prévoyaient exactement les mêmes types de modifications législatives concernant l'application du principe du pollueur-payeur à la responsabilité absolue et à ce genre de chose.

En votant pour ce projet de loi, les parlementaires donneront leur appui à cet important principe. Voilà en quoi consiste l'objectif du gouvernement: faire en sorte qu'il y ait assez d'argent pour indemniser les victimes d'accidents ferroviaires et couvrir les coûts de nettoyage.

En vertu du principe du pollueur-payeur, c'est d'abord aux compagnies de chemin de fer d'assumer les coûts des accidents dont elles sont responsables. Nous proposons donc de les obliger à souscrire une police d'assurance responsabilité civile assez élevée pour couvrir les coûts d'un éventuel accident. C'est une bonne chose. Les Canadiens n'auront pas à craindre qu'on aille un jour puiser dans les fonds publics parce qu'une compagnie n'était pas suffisamment assurée pour couvrir les coûts de nettoyage et des dommages engendrés par un accident ou un déversement. Les couvertures d'assurance minimales seront définies dans la loi afin que tout soit transparent et clair et que les Canadiens sachent à quoi s'attendre.

Grâce à cette approche, les Canadiens auraient l'assurance qu'à la suite d'une tragédie comme celle de Lac-Mégantic, les compagnies de chemin de fer auront une assurance suffisante pour couvrir les coûts entraînés par ce genre d'accidents malheureux.

Les niveaux d'assurance sont fondés sur le risque, car il s'agit de régimes d'assurances comme les autres. Ils ont été déterminés à la suite d'une analyse des coûts des accidents ferroviaires et de la sévérité potentielle des incidents, selon les marchandises dangereuses transportées. Les niveaux vont de 25 millions à 1 milliard de dollars, selon le type et le volume de marchandises dangereuses que transporte la compagnie de chemin de fer. Lorsque le nouveau régime entrera en vigueur, après la sanction royale du projet de loi, les compagnies qui ne transportent que très peu, ou pas du tout, de marchandises dangereuses devront souscrire une assurance d'au moins 25 millions de dollars.

Les exigences imposées aux compagnies de chemin de fer qui transportent des quantités importantes de marchandises dangereuses désignées, y compris le pétrole brut, seront mises en oeuvre progressivement. Au départ, les chemins de fer devront contracter une assurance responsabilité de 50 millions ou de 125 millions de dollars. L'année suivante, ces niveaux passeront respectivement à 100 millions ou à 250 millions de dollars.

Les compagnies de chemin de fer transportant des quantités importantes de marchandises dangereuses — comme les grandes compagnies nationales de chemin de fer, le CN et le CP — devront avoir une assurance responsabilité minimale de 1 milliard de dollars.

Initiatives ministérielles

On a entendu dire que certaines lignes secondaires pourraient avoir de la difficulté à répondre aux nouvelles exigences en matière d'assurance ou que les coûts accrus pourraient menacer leur viabilité. Cependant, comme l'a démontré l'incident de Lac-Mégantic, les accidents impliquant de petites sociétés ferroviaires transportant des marchandises dangereuses peuvent causer des dégâts catastrophiques. C'est pour cette raison que le gouvernement est déterminé à exiger plus de comptes des sociétés ferroviaires en renforçant les exigences en matière d'assurances.

Le passage progressif aux niveaux d'assurance les plus élevés pour les lignes secondaires, soit 100 millions de dollars et 250 millions de dollars, atténuerait les préoccupations et donnerait aux sociétés ferroviaires obligées de détenir les montants voulus suffisamment de temps pour s'adapter. Nous ne nous attendons pas à ce que les sociétés devant obtenir une assurance de 25 millions de dollars ou de 1 milliard de dollars aient besoin de temps supplémentaire pour s'adapter; ces niveaux-là entreront donc en vigueur immédiatement à la date d'entrée en vigueur de la loi. C'est normal.

Les sociétés ferroviaires seraient tenues de signaler à l'Office des transports du Canada tout changement touchant leur assurance. L'office pourrait ensuite se renseigner afin d'assurer la conformité, et les exigences en matière d'assurances entraîneraient des peines maximales de 100 000 \$ par violation. Ces mesures feront en sorte que les sociétés aient les assurances nécessaires pour couvrir leurs activités.

Le principe du pollueur-payeur, et la responsabilité clairement établie des sociétés ferroviaires, est un autre aspect important du projet de loi.

• (1645)

Aux termes du projet de loi, une compagnie de chemin de fer est responsable, même en l'absence de preuve de faute ou de négligence, — et je veux vraiment insister sur ce dernier point — d'un accident ferroviaire impliquant du pétrole brut ou d'autres marchandises désignées, jusqu'au niveau de sa couverture minimale d'assurance responsabilité.

Comme nous l'avons laissé entendre dans le discours du Trône de 2013, les compagnies de chemin de fer ne sont pas les seules parties responsables lorsqu'il y a un accident ferroviaire impliquant du pétrole brut ou d'autres marchandises similaires. C'est pourquoi le gouvernement s'est engagé à exiger que les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer souscrivent des assurances additionnelles afin d'être tenus responsables.

Dans le secteur ferroviaire, les expéditeurs de marchandises dangereuses comme le pétrole brut font partie du concept du pollueur-payeur. C'est parce que leurs marchandises possèdent des caractéristiques inhérentes qui contribuent à la gravité d'un accident.

Par conséquent, le projet de loi prévoit un mécanisme visant à faire partager plus équitablement la responsabilité en cas d'accident entre les expéditeurs de pétrole brut et les compagnies de chemin de fer. Ce serait fait à l'aide d'un fonds d'indemnisation financé par les expéditeurs, qui s'ajouterait à l'assurance responsabilité de la société ferroviaire au besoin. On utiliserait ce fonds dans l'éventualité où les coûts d'un accident ferroviaire impliquant du pétrole brut dépasseraient la somme assurée par la compagnie de chemin de fer.

Le fonds, combiné à la couverture d'assurance, permettrait de protéger les victimes potentielles et de payer les coûts associés à la restauration et à l'assainissement de l'environnement. Il couvrirait aussi les coûts engagés par le gouvernement pour son intervention à la suite d'un accident ferroviaire.

Cette approche à deux niveaux — d'abord l'assurance puis le fonds d'indemnisation pour les accidents qui coûtent plus que le montant assuré — fournirait une couverture complète pour les dommages causés par un accident ferroviaire impliquant du pétrole brut. Des couvertures plus élevées garantiraient que les compagnies de chemin de fer disposent de plus d'argent pour honorer leurs obligations. Pour les accidents impliquant du pétrole brut, le fonds d'indemnisation garantirait que l'ensemble des dommages et des pertes connexes sont indemnisés.

Ce régime couvrirait l'ensemble des pertes ou des dommages occasionnés, y compris les dommages personnels, matériels et environnementaux. Les coûts découlant de l'intervention après l'accident pourraient également être réclamés. De plus, le procureur provincial ou fédéral pourrait chercher à obtenir une indemnisation au titre de la valeur de non-usage des ressources publiques.

Nous nous concentrons sur le pétrole brut parce qu'il s'agit d'un produit dangereux transporté en grandes quantités par chemin de fer sur de longues distances et que les Canadiens sont particulièrement préoccupés par le transport de pétrole brut depuis la tragédie de Lac-Mégantic. Toutefois, d'autres marchandises possèdent des caractéristiques qui pourraient contribuer à accroître la gravité d'un accident, raison pour laquelle d'autres marchandises pourront être ajoutées au fonds à l'avenir au moyen d'un règlement.

Les expéditeurs de pétrole brut contribueraient au fonds par le biais d'un prélèvement de 1,65 \$ par tonne expédiée. Ce prélèvement s'appliquerait à toute expédition de pétrole brut transporté par un chemin de fer de compétence fédérale, y compris les expéditions provenant des États-Unis, ou par un chemin de fer d'intérêt local de compétence provinciale.

En prévoyant 250 millions de dollars dans le fonds au départ, on pourrait fournir une couverture supplémentaire en cas d'accidents mettant en cause du pétrole brut. Il s'agit toutefois d'un montant nominal, et non d'un plafond. Le projet de loi permettrait au ministre de mettre fin à une redevance ou d'en imposer une de nouveau, au besoin.

Compte tenu d'une projection raisonnable de l'augmentation du transport de pétrole par voie ferroviaire au cours des prochaines années, nous avons déterminé qu'une contribution de 1,65 \$ la tonne de pétrole brut transporté par voie ferroviaire permettrait probablement de générer, sur une période d'environ 5 ans, une somme de 250 millions de dollars qui serait versée dans le fonds. Toutefois, le projet de loi prévoit que la contribution pourrait continuer d'être exigée après cinq ans si l'augmentation du transport de pétrole par voie ferroviaire est inférieure aux attentes.

Il est important de souligner cela. Peu importe l'objectif en matière de capitalisation, le fonds permettrait de payer tous les frais liés à un accident ferroviaire qui excèdent le montant de l'assurance contractée par la société visée. Dans le cas improbable où les coûts des dommages excéderaient le montant conservé dans le fonds, le Trésor consentirait un prêt visant à combler le manque à gagner et à payer les autres réclamations. Tout prêt consenti par le Trésor serait remboursé par l'industrie au moyen de contributions. Ces mesures visent aussi à renforcer le principe du pollueur-payeur.

En terminant, j'exhorte les députés à réfléchir attentivement à la façon dont ils vont voter sur ce projet de loi. Les Canadiens comptent sur nous pour prendre une bonne décision en leur nom.

Initiatives ministérielles

Comme on le sait, les accidents sont survenus à Lac-Mégantic et dans ma circonscription, Wetaskiwin, là où les réseaux du CN et du CP traversent énormément de localités. La voie ferrée passe d'abord par des endroits comme Millet et Wetaskiwin pour ensuite traverser la région de Maskwacis, puis Ponoka, Lacombe, Blackfalds, Red Deer et ainsi de suite. À l'est, la voie du CN passe par des localités comme Mirror, Gwynne et bien d'autres. Toutes se situent à proximité d'une traversée.

Depuis quelques années, compte tenu de l'expansion des projets d'extraction des sables pétrolifères et de l'incapacité de certaines sociétés pipelinières de faire approuver leurs projets, le trafic ferroviaire grimpe en flèche en Alberta. L'industrie dépend de plus en plus des trains pour déplacer ses produits. Il importe alors de rassurer les résidents de ma circonscription, de rassurer non seulement les Albertains, mais tous les Canadiens qui habitent dans une localité que traverse une voie ferrée, en leur expliquant qu'une couverture sera prévue et que les contribuables ne seront donc plus contraints de payer la note, comme c'était hélas le cas jusqu'à maintenant, comme on a pu le constater à Lac-Mégantic.

Ce projet de loi est absolument capital, alors j'exhorte les députés à l'appuyer. Même s'ils ont des réserves à son sujet, même s'ils sont tentés de faire de la petite politique dans ce dossier, au fond, ce serait vraiment désolant que nous soyons incapables de nous entendre à la Chambre pour dire que, sans remplir exactement toutes les attentes de chacun des 308 d'entre nous, la mesure législative n'en demeure pas moins digne de devenir une loi avant que nous nous ajournions pour l'été.

• (1650)

[Français]

M. Tarik Brahmi (Saint-Jean, NPD): Monsieur le Président, j'ai écouté les remarques du député d'en face.

Dans un contexte de dérégulation tel qu'on le vit dans le transport ferroviaire, le nombre d'inspecteurs n'est pas le seul paramètre à considérer. En effet, il y a énormément de tâches d'inspection qui ne sont pas faites par les inspecteurs de Transports Canada, mais par les employés des compagnies ferroviaires.

Parlons du cas de Lac-Mégantic. Lorsque la honteuse compagnie Montreal, Maine & Atlantic a été prise en défaut, la première conséquence fut de mettre à pied les employés en charge de faire les inspections des passages à niveaux dans la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, par exemple. Tout ce travail de sécurité s'est arrêté instantanément parce que ces employés n'étaient plus employés de la compagnie ferroviaire.

Même si nous sommes d'accord sur ce projet de loi et la création de ce fonds, nous nous demandons en quoi ils vont résoudre certains problèmes inhérents au fait que c'est de l'autorégulation et que les directives de sécurité sont faites par les compagnies et non pas par des inspecteurs?

[Traduction]

M. Blaine Calkins: Monsieur le Président, je ne sais pas si le député était en train de dire que nous devrions nationaliser les sociétés ferroviaires, mais ce n'est certainement pas la position que défend le gouvernement conservateur.

L'accident auquel le député a fait allusion est malheureux, mais il ne semble pas comprendre que, dans ce cas bien précis, comme l'entreprise n'avait pas d'assurance, elle s'est tout de suite retrouvée coincée, et c'est ce qui a fait qu'elle a dû licencier ses inspecteurs et ses autres employés.

Le projet de loi contient plusieurs articles qui obligeraient les sociétés ferroviaires à transmettre rapidement et efficacement cette information à Transports Canada. Si le projet de loi avait déjà été en vigueur, la Montreal Maine & Atlantic aurait eu une couverture d'assurance suffisante pour payer les dommages causés et n'aurait pas eu à subir tous ces déboires financiers, puisque le fonds d'indemnisation aurait déjà été en place. Je sais que cela n'aurait pas empêché cet accident d'arriver, mais celui-ci n'aurait pas eu les conséquences dont parlait le député, puisque, dans la mesure où la MMA aurait été suffisamment assurée, elle n'aurait pas connu tous les problèmes financiers qu'elle a connus et elle aurait pu survivre à cette période difficile.

Le député soulève un argument intéressant, mais le raisonnement qui l'a amené à poser sa question ne tient pas la route.

• (1655)

[Français]

M. Raymond Côté (Beauport—Limoilou, NPD): Monsieur le Président, je suis à la Chambre depuis quatre ans. J'ai souvent été témoin de la manière de fonctionner des conservateurs et de la complicité occasionnelle des libéraux. Ces deux partis aiment bien marcher main dans la main sur certains aspects. Un des derniers exemples auquel je pense, c'est évidemment le projet de loi antiterroriste, qui a malheureusement été adopté à l'étape de la troisième lecture ici. Les libéraux et les conservateurs sont aussi complices en matière de dérégulation, comme l'a souligné mon collègue de Saint-Jean.

En 1999, les libéraux se sont vraiment permis d'effectuer une dérégulation complète et de permettre l'autorégulation. Au-delà de cela, le Bureau de la sécurité des transports a fait une très longue traversée du désert depuis 20 ans, que ce soit sous un gouvernement libéral ou sous un gouvernement conservateur, pour sonner l'alarme au sujet des wagons-citernes DOT-111. En fin de compte, ce bilan de 20 ans de laisser-aller est vraiment pitoyable.

Au-delà des mérites qu'a ce projet de loi, que nous appuyons car il fait certains premiers pas qui permettront d'améliorer la situation, le problème de l'inspection et de la prévention en est absente. De plus, il efface la question de la gestion de la fatigue, un problème criant et central.

Qu'est-ce qui justifie qu'on abolisse la gestion de la fatigue dans la Loi sur la sécurité ferroviaire?

[Traduction]

M. Blaine Calkins: Monsieur le Président, il était temps que le député en arrive à sa question sur la fatigue, j'étais moi-même un peu fatigué d'écouter son préambule. Je dois admettre que c'est une question très importante.

Tous les gens qui conduisent un camion ou qui pilotent un avion savent que les pilotes sont assujettis à des règles sur la durée de vol et que les camionneurs tiennent des registres afin de savoir combien de temps ils peuvent passer sur la route.

Le député devrait savoir que les amendements proposés dans le projet de loi modifieraient le pouvoir de réglementation des systèmes de gestion de la sécurité afin d'ajouter à ces systèmes le concept de gestion de la fatigue des employés. C'est déjà prévu dans le projet de loi. Les compagnies de chemin de fer seraient obligées de prendre en considération la fatigue de leurs employés et d'intégrer leurs horaires à leur système de gestion de la sécurité.

Nous réalisons des progrès dans ce dossier, voilà pourquoi tous les députés devraient appuyer le projet de loi.

Initiatives ministérielles

M. Joe Preston (Elgin—Middlesex—London, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour appuyer la Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire.

À la suite de l'accident tragique qui s'est produit à Lac-Mégantic en juillet 2013, le gouvernement a rapidement pris des mesures pour accroître la sécurité du système ferroviaire et du système de transport des marchandises dangereuses. Nos mesures reposaient sur les trois éléments fondamentaux de la sécurité ferroviaire, soit la prévention, la préparation des incidents et la préparation aux urgences, ainsi que la responsabilité et l'indemnisation. Le projet de loi porte sur le troisième de ces piliers: la responsabilité et l'indemnisation. Aujourd'hui, je vais expliquer de quelle façon le projet de loi renforcerait le régime de responsabilité et d'indemnisation des chemins de fer réglementés par le gouvernement fédéral.

Les événements de Lac-Mégantic ont mis en évidence l'importance d'avoir un régime efficace de responsabilité et d'indemnisation relatif au transport ferroviaire. Ces événements nous ont aussi fait comprendre qu'il est essentiel de prévoir des indemnisations qui pourront être versées en cas d'accident majeur. Dans le discours du Trône de 2013, nous nous sommes engagés à demander des comptes aux sociétés ferroviaires et aux expéditeurs. Afin de tenir cette promesse et de trouver une façon de renforcer notre régime, nous avons entrepris un examen exhaustif dans le cadre duquel nous avons lancé deux séries de consultations approfondies auprès de différents intervenants, comme des sociétés ferroviaires, des expéditeurs, ainsi que des représentants des provinces, de la Fédération canadienne des municipalités et du milieu des assurances.

Notre objectif était de veiller à ce qu'il y ait suffisamment de ressources pour indemniser correctement les victimes potentielles et payer le nettoyage. Notre but est aussi de veiller à ce que les pollueurs payent pour que les contribuables n'aient pas à assumer le fardeau financier dans l'éventualité d'un accident. Ces grands principes sont également au cœur des régimes de responsabilité et d'indemnisation qui sont actuellement modernisés pour d'autres modes de transports et secteurs, comme les secteurs pétrolier et gazier, les pétroliers et les pipelines. La mesure législative permettrait d'atteindre ces objectifs en partageant la responsabilité des accidents ferroviaires entre les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs de pétrole brut, en clarifiant la responsabilité envers les demandeurs d'indemnisation, en augmentant les ressources disponibles pour l'indemnisation et en veillant au respect du nouveau régime.

Nous proposons un système à deux volets semblable à l'approche prise pour les pétroliers. Le premier volet hausserait l'assurance devant être contractée par les compagnies de chemin de fer sous réglementation fédérale en imposant une assurance minimale obligatoire en fonction des risques. Le second volet permettrait de partager la responsabilité des accidents ferroviaires avec les expéditeurs de certaines marchandises dangereuses au moyen d'un fonds d'indemnisation supplémentaire.

Je voudrais fournir quelques détails sur le premier volet, soit l'amélioration des montants d'assurance dans le secteur ferroviaire. Ce sont les compagnies ferroviaires qui doivent être considérées comme les premières responsables des accidents ferroviaires. Le projet de loi établirait un niveau minimal obligatoire d'assurance lié explicitement au risque. L'Office des transports du Canada attribuerait un niveau minimal d'assurance aux compagnies ferroviaires selon le type et le volume des marchandises dangereuses qu'elles transportent. La couverture minimale obligatoire serait déterminée selon la gravité des accidents qui risquent de se produire. Elle pourrait être de 25 millions de dollars dans le cas d'une

compagnie ferroviaire transportant peu de marchandises dangereuses ou n'en transportant pas du tout et, à l'autre bout du spectre, elle pourrait être de 1 milliard de dollars pour les compagnies ferroviaires transportant des volumes considérables de matières dangereuses. L'assurance couvrirait les préjudices subis par une tierce partie, notamment les blessures, les décès et les dommages matériels, ainsi que le risque de déversement, de pollution ou de contamination.

Le projet de loi préciserait en outre la responsabilité financière des compagnies ferroviaires dans le cas des accidents de transport de pétrole brut. Les compagnies ferroviaires seraient automatiquement tenues financièrement responsables jusqu'à concurrence de leur limite d'assurance, sans qu'il soit nécessaire de prouver la faute ou la négligence, à condition qu'elles soient physiquement impliquées dans l'accident ou que celui-ci ait lieu dans le cours de leurs activités de transport ferroviaire. Les victimes éventuelles seraient ainsi plus certaines d'être indemnisées, et les contribuables seraient protégés contre le risque que des fonds publics soient nécessaires parce que les dommages à indemniser dépasseraient la limite d'assurance, ce qui, comme nous le savons, peut très bien se produire dans le cas d'une catastrophe. Pour les autres accidents, la responsabilité financière continuerait d'être établie par les tribunaux, selon la faute ou la négligence commises, comme c'est le cas actuellement.

Parlons maintenant du deuxième volet du nouveau régime, soit le fonds d'indemnisation financé par les expéditeurs. Comme je l'ai indiqué tout à l'heure, les compagnies ferroviaires seraient considérées comme les premières à devoir indemniser les victimes des accidents ferroviaires, ce qu'elles feraient avec l'argent de leur police d'assurance. Toutefois, dans le cas des accidents impliquant du pétrole brut, c'est le fonds qui servirait à indemniser les victimes pour les dommages dépassant la limite de responsabilité de la compagnie ferroviaire. Ce fonds serait financé par les expéditeurs au moyen d'une contribution de 1,65 \$ par tonne de pétrole brut transporté, dans le cas d'une compagnie ferroviaire soumise à la réglementation fédérale. Les contributions seraient versées dans un compte spécial du Trésor.

● (1700)

L'accent que nous mettons sur le pétrole brut relativement au fonds répond tout d'abord aux préoccupations exprimées à propos de l'accident de Lac-Mégantic. Il est clair que les Canadiens sont préoccupés par le fait que des volumes croissants de pétrole sont transportés par voie ferrée sur de longues distances et que ces trains traversent un grand nombre de collectivités. On s'attend à ce que cette tendance se maintienne. Notre approche est axée sur la reconnaissance de ce phénomène nouveau et non négligeable, et nous devons mettre en place des mesures adéquates pour tenir l'industrie responsable. Toutefois, dans les années à venir, la portée du fonds pourrait être modifiée par règlement pour assurer le transport d'autres marchandises dangereuses.

Les exigences accrues en matière d'assurance et le fonds d'indemnisation supplémentaire fourniront ensemble des ressources suffisantes pour couvrir la grande majorité des accidents. Le fonds sera le payeur de dernier recours dans les rares cas où les dommages causés par des accidents ferroviaires liés au transport de pétrole brut dépasseraient le niveau d'assurance responsabilité des sociétés ferroviaires. De plus, si un accident de cette envergure épuisait les ressources du fonds d'indemnisation, on aurait recours au Trésor comme filet de sécurité. Cela garantirait la couverture de tous les dommages provoqués par un accident ferroviaire impliquant du pétrole brut.

Initiatives ministérielles

Il est important de souligner que les contribuables devraient être protégés même dans des situations aussi extrêmes que celle-là. Tous les fonds publics prêtés au fonds d'indemnisation devront être remboursés avec intérêts au moyen de contributions de l'industrie, selon des modalités établies par le ministre des Finances.

Un autre aspect important de la création de ce fonds d'indemnisation est la mise en place d'un organisme administratif capable de gérer le fonds de façon efficace et rentable. Pour ce faire, nous modelons l'administration du fonds sur la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires dans le cadre du régime pour les pétroliers. Un administrateur de fonds serait chargé d'établir et de payer les indemnités lorsque la limite de responsabilité de la société ferroviaire serait atteinte. En plus de présenter des rapports au Parlement sur la gestion du fonds par l'intermédiaire du ministre des Transports, et après avoir payé les indemnités, l'administrateur pourrait s'adresser aux tribunaux pour se faire rembourser par tout tiers fautif.

Le fonds permettrait d'atteindre deux objectifs importants. Premièrement, il veillerait à ce que les expéditeurs soient tenus responsables des dépenses liées au transport des marchandises dangereuses. Cela tient compte du fait que les expéditeurs sont un élément de l'équation « pollueur-payeur » et que la nature de leurs produits contribue au risque lié au transport. Deuxièmement, le fonds pourrait, au besoin, fournir des ressources additionnelles servant à verser des indemnités pour des dommages causés.

Les avantages du régime à deux volets que je viens de décrire ne se feraient sentir que si le régime fonctionne comme prévu. C'est pourquoi nous avons ajouté des mécanismes d'application de la loi pour faire respecter celle-ci. Pour veiller à ce que les sociétés ferroviaires respectent les exigences renforcées en matière d'assurance et qu'elles recueillent et versent les contributions au fonds, des sanctions pécuniaires pouvant atteindre 100 000 \$ par infraction pourraient être imposées. Les expéditeurs ne se verraient pas imposer d'amendes. Néanmoins, pour garantir que les contributions sont versées, les obligations du transporteur envers l'expéditeur dépendraient du versement de la contribution à la société ferroviaire. Autrement dit, les produits ne seraient pas expédiés tant que l'expéditeur n'aurait pas payé la contribution.

Un régime de responsabilité et d'indemnisation rigoureux pour le transport ferroviaire complète les mesures prises par le gouvernement pour rendre notre réseau ferroviaire et le transport des marchandises dangereuses plus sécuritaires. Grâce à la mise en oeuvre de cette mesure législative, si d'autres accidents ferroviaires devaient se produire, les pollueurs seraient tenus responsables et fourniraient les ressources nécessaires pour indemniser les victimes et décontaminer l'environnement. J'exhorte donc tous les députés à adopter le projet de loi.

Je viens du Sud de l'Ontario et d'une région reconnue comme la capitale ferroviaire du Canada. St. Thomas, en Ontario, a pu voir passer les trains de 36 sociétés ferroviaires, selon les époques. La région est fière de son patrimoine ferroviaire et de son excellent bilan en termes de sécurité ferroviaire. À ma connaissance, il y a eu un seul accident grave. En 1886, Jumbo l'éléphant a été frappé par un train à St. Thomas, en Ontario. C'était le plus gros éléphant de mémoire d'homme, et P.T. Barnum a alors perdu l'une de ses principales attractions. Il aurait probablement aimé pouvoir compter sur un régime d'assurance comme celui qui est proposé quand Jumbo l'éléphant a été frappé par un train.

● (1705)

M. Bernard Trotter (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires étrangères et pour la Francophonie, PCC): Monsieur le Président, les observations du député renferment quelques idées importantes.

Tout d'abord, je le félicite de s'être concentré sur le contenu du projet de loi. C'est une mesure importante, consacrée exclusivement au régime de responsabilité et d'indemnisation applicable aux sociétés ferroviaires. Ce n'est donc pas une panacée.

Les sociétés ferroviaires exercent leurs activités au Canada et en Amérique du Nord depuis plus d'un siècle. Elles poursuivront leurs activités et demeureront une pièce maîtresse de notre économie, une économie florissante tant à l'échelle continentale qu'internationale.

Le député pourrait-il nous parler davantage du fonds d'indemnisation? Je crois que nous comprenons tous le principe de l'assurance. Nous savons aussi que, lorsqu'il y a des risques, les entreprises doivent avoir une assurance adéquate. De toute évidence, dans le cas de Lac-Mégantic, la société ferroviaire en cause, la MMA, n'avait pas une assurance adéquate, qui lui aurait permis d'indemniser adéquatement les victimes.

Selon le principe du fonds d'indemnisation, la responsabilité du risque revient non seulement aux sociétés ferroviaires, mais aussi aux expéditeurs. Le député pourrait-il nous en dire davantage à ce sujet? Comment les expéditeurs pourront-ils assumer une partie du risque? Le fonds d'indemnisation aura-t-il une incidence sur leur compétitivité? Nous sommes conscients de son importance pour l'industrie pétrolière canadienne qui sert à payer bien des choses qui nous plaisent dans notre grand pays.

M. Joe Preston: Monsieur le Président, nous avons mis en place ce que nous croyons être une garantie supplémentaire en ce qui concerne la capacité d'indemnisation. Les sociétés ferroviaires doivent souscrire un niveau d'assurance qui est fonction des types de marchandises qu'elles transportent et de leur niveau d'activité.

Le deuxième volet est le fonds d'indemnisation qui serait disponible pour les accidents plus importants qui ne seraient pas couverts par une assurance ou qui pourraient ne pas être assurables même si on veille à ce que les sociétés ferroviaires se dotent d'une telle assurance.

On verserait dans ce fonds 1,65 \$ par tonne de pétrole, ce qui s'appliquerait en l'occurrence au pétrole transporté. Ce montant serait payé lorsque les produits seraient expédiés. Ainsi, le fonds serait solide, les cotisations seraient toujours versées en entier et l'argent serait disponible. Au fil du temps, le fonds pourra servir pour tous les types d'accidents qui pourraient se produire, même si nous espérons qu'il ne sera jamais utilisé. C'est ce que tous les Canadiens espéreraient.

Si des produits dangereux comme le pétrole continuent d'être transportés par train, des accidents risquent de se produire. En plus de déterminer le niveau d'assurance des sociétés concernées, ce projet de loi créera un fonds plus important pour les situations plus graves, voire plus dangereuses.

● (1710)

[Français]

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

Le Fonds de secours en cas de sinistres au Canada est un aspect intéressant du projet de loi, mais il soulève tout de même des préoccupations.

Initiatives ministérielles

Premièrement, on ne comprend pas pourquoi le financement a été fixé à 250 millions de dollars. Deuxièmement, l'argent de ce fonds se retrouvera dans les recettes générales du gouvernement.

Or, ayant étudié le budget de long en large et étant en train d'étudier le projet de loi de mise en oeuvre du budget, je ne peux pas dire que le gouvernement inspire confiance. Par exemple, pour équilibrer le budget de cette année, les conservateurs ont carrément pillé le fonds de prévoyance du Canada.

J'aimerais que mon collègue me donne des éclaircissements à ce sujet. Je ne sais pas s'il sera capable de rassurer la population à cet égard.

[Traduction]

M. Joe Preston: Monsieur le Président, je peux certainement rassurer la population et le député d'en face: les électeurs de ma circonscription et de toutes les régions du Canada ont accordé leur confiance au gouvernement, et ils s'entendent pour dire qu'une promesse faite doit être une promesse tenue.

Par ailleurs, je tiens à remercier le député d'avoir parlé de l'équilibre budgétaire. Les électeurs de ma circonscription estiment que c'est un élément très important. Je remercie donc le député de m'avoir donné l'occasion de le mentionner.

La mesure législative dont nous débattons aujourd'hui fait suite à une promesse. Lorsque les députés d'en face voteront en faveur de celle-ci à la fin de ce débat, ce sera une autre promesse tenue. Nous pourrions alors dire aux Canadiens que la sécurité ferroviaire est un enjeu important pour nous, que nous nous en sommes occupés et que les sociétés ferroviaires devront désormais souscrire une couverture minimale d'assurance. Nous serons également en mesure de constituer une caisse pour des accidents plus importants qui pourraient se produire.

Je remercie aussi le député d'avoir souligné l'excellent travail que le gouvernement a accompli en ce qui concerne la préparation du budget et le rétablissement de l'équilibre budgétaire. Je le remercie de m'avoir donné l'occasion d'en parler un peu plus longuement aujourd'hui.

[Français]

M. le président suppléant (M. Bruce Stanton): Avant que la Chambre reprenne le débat, je dois informer l'honorable député de Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine qu'il reste 17 minutes à la période permise pour les ordres émanant du gouvernement. Le député aurait normalement 20 minutes pour son discours, mais je vais l'interrompre à 17 h 30, lorsque la période allouée aux ordres émanant du gouvernement sera terminée.

M. Philip Toone (Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, NPD): Monsieur le Président, je vais tenter d'être bref. Aujourd'hui, nous sommes en train de débattre d'un projet de loi qui va soi-disant améliorer la sécurité ferroviaire au Canada. Il est certain qu'une des responsabilités fondamentales du gouvernement est d'assurer la sécurité de la population.

Notre réseau ferroviaire a connu une augmentation spectaculaire de la quantité de pétrole qui y circule. En 2009, 6 000 wagons contenant du pétrole ont circulé sur le réseau, tandis que l'année dernière, en 2014, il y en a eu 110 000. La population canadienne a certainement le droit de se poser des questions, notamment celle de savoir si sa sécurité est vraiment la priorité de ce gouvernement. La tragédie de Lac-Mégantic a souligné qu'il y avait des lacunes importantes.

Aujourd'hui, nous avons devant nous un projet de loi qui n'améliorera pas la sécurité ferroviaire, mais qui traitera plutôt la

question de l'assurance qui sera appliquée après un accident. C'est un projet de loi réactif plutôt que proactif.

On n'améliore pas la sécurité des Canadiens en leur envoyant un chèque après un accident. Il faut améliorer leur sécurité, sachant que la qualité du réseau ferroviaire au Canada est très douteuse, et que c'est largement en raison de projets de loi adoptés par des gouvernements successifs au cours des 20 dernières années. C'est sur cela que je vais m'attarder.

●(1715)

[Traduction]

Je suis heureux d'avoir l'occasion d'intervenir au sujet du projet de loi C-52 du gouvernement, la prétendue Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire, qui est en fait une révision de la Loi sur les transports au Canada.

La plus grande réserve que j'éprouve à l'égard de ce projet de loi est qu'il s'inspire d'une loi qui était inadéquate à l'époque de son adoption par les libéraux en 1996 et qui était elle-même basée sur une loi encore plus mauvaise, que les conservateurs avaient adoptée en 1987.

Pour être franc, je dirais que ce qu'on nous demande de faire maintenant correspond à réarranger les chaises longues sur le pont du *Titanic*. Nous avons la responsabilité fondamentale d'assurer la sécurité, et non de discuter pendant des heures de l'assurance responsabilité des compagnies de chemin de fer. C'est un premier pas, et c'est pourquoi j'appuie le projet de loi, mais il s'agit d'un bien petit pas. Il faut aller beaucoup plus loin.

Les changements proposés aujourd'hui ne représentent qu'un début de réponse. Il faut aux Canadiens une loi basée sur des éléments fondamentaux, qui sont absents depuis le début. Il a toujours manqué à la loi actuelle les éléments nécessaires pour optimiser la performance et la sécurité du réseau de transport multimodal, et des chemins de fer en particulier.

Pour assurer l'entretien et l'exploitation sûre et efficace d'un réseau de transport national qui réponde aux besoins des Canadiens, des propriétaires privés qui possèdent la majeure partie des sociétés exploitantes, des expéditeurs et des passagers qui en ont besoin, il faut adopter une vue d'ensemble. Les éléments essentiels sont les politiques, les lois, la planification et le financement adéquat, éléments qui font cruellement défaut dans bien des domaines de compétence du gouvernement.

L'adoption de lois est un des éléments de l'élaboration d'un réseau national de transport global et efficace. Cependant, la Loi sur les transports au Canada contient peu de ces pierres d'assise, dont la plus fondamentale serait une politique nationale de base conciliant les intérêts publics et privés.

Comme on peut le lire dans l'introduction du document de travail sur l'examen législatif, le réseau de transport du Canada est « nettement plus axé sur le marché, déréglementé et concurrentiel » qu'il ne l'était avant les mesures de déréglementation adoptées par les conservateurs de Mulroney en 1987.

D'ailleurs, le réseau de transport d'aujourd'hui repose grandement sur une politique du laisser-faire qui prévoit très peu de surveillance publique. Sa lacune la plus grave est l'absence d'une politique proactive sous-jacente.

Initiatives ministérielles

Par conséquent, le réseau de transport du Canada est caractérisé par un amalgame d'éléments cloisonnés relevant de nombreux propriétaires différents qui se font la concurrence ainsi que par l'absence d'un plan global. On a adopté des mesures législatives et financières improvisées et temporaires pour tenter de corriger les lacunes causées par une foi absolue dans une approche de désengagement où les profits priment avant tout. C'est totalement irréaliste.

Le programme VIA Rail Canada, le financement des aéroports éloignés et des routes, les solutions de fortune disparates, le renouvellement de dernière minute du financement fédéral du service de passagers de l'Algonia Central et la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain, voilà une mosaïque d'interventions dans un système qui, selon le gouvernement, n'a pas besoin d'intervention. Pourtant, il continue d'intervenir.

Le gouvernement n'a ni politique, ni plan central. D'aucuns disent que, trop souvent, ce n'est qu'à l'approche des élections que les gouvernements sortants, comme l'actuel gouvernement conservateur, se décident à faire ce genre d'interventions nécessaires. Qu'on me pardonne le jeu de mots, mais ce n'est pas une façon de gérer les chemins de fer et certainement pas une façon de diriger un pays.

L'approche adoptée par le Canada est diamétralement opposée à celle adoptée par d'autres pays qui ne voient pas le transport comme une simple entreprise, mais comme un outil potentiel de croissance et de sécurité nationales, économiques, sociales et environnementales. Cela s'applique tout particulièrement au secteur ferroviaire.

Pendant des décennies, les États-Unis avaient adopté une approche similaire de laisser-faire à l'égard du transport ferroviaire. Avec la construction de leur réseau d'autoroutes reliant les États, les États-Unis avaient négligé le réseau ferroviaire national. Les États-Unis n'avaient aucune politique claire, pas de planification générale, aucun financement équilibré ou durable, comme le Canada aujourd'hui. En conséquence, le réseau s'est en grande partie écroulé et le gouvernement a dû intervenir en pleine crise.

Les États-Unis sont maintenant en train de réviser leur approche à l'égard du transport ferroviaire. Pour concrétiser cette nouvelle vision nationale, ils énoncent des politiques claires et inclusives, qui sont étroitement liées à leurs mesures législatives, à leurs plans et au financement. Ils cherchent à maximiser le potentiel du transport ferroviaire, tout comme celui des autres moyens de transport. Ils n'en privilégient pas un par rapport aux autres.

Apporter des modifications au petit nombre de mesures législatives incluses dans la Loi sur les transports au Canada est seulement une infime partie de la solution. Sans politique nationale globale claire, même la meilleure mesure législative se soldera par un échec parce que l'absence d'une telle politique se fera ressentir. Si nous modifions la Loi sur les transports au Canada sans adopter de politiques éclairées et proactives, nous ne pourrions pas corriger de manière décisive ses principales lacunes.

Il y a deux éléments qui me préoccupent grandement. Le premier est la sécurité du réseau de transport, qui a évolué dans le cadre de l'actuelle Loi sur les transports au Canada, ainsi que des mesures de dérégulation antérieures dont celle-ci s'inspire. Cela s'applique surtout au transport ferroviaire.

Nous avons été témoins d'une vague d'accidents ferroviaires qui ont montré à quel point notre réseau ferroviaire s'est détérioré. La tragédie de Lac-Mégantic était déjà un accident de trop, mais elle est malheureusement loin d'être la seule. Avant et après cette tragédie, les nombreux déraillements graves qui se sont produits montrent que

notre réseau ferroviaire se détériore, et que cette détérioration est rapide.

Ce qui est aussi grave, c'est qu'il ne fait pas l'objet d'une surveillance adéquate pour le compte de la population. Le réseau ferroviaire s'autorégule, et les résultats ne sont pas positifs.

Le régime de sûreté ferroviaire découlant de la Loi sur les transports au Canada est bourré de défauts. Il protège mal les Canadiens, il protège mal les municipalités et il protège mal les travailleurs. Au nom du profit, les compagnies prennent des libertés et les problèmes de sécurité sont rendus publics seulement une fois qu'il est trop tard. Bref, en matière de sûreté ferroviaire, la législation actuelle est tout sauf proactive.

Pour être efficace, la Loi sur les transports au Canada doit être améliorée, oui, mais elle doit aussi être appliquée à la lettre. Les futures mesures législatives devront partir du principe selon lequel l'intérêt public ne peut être adéquatement protégé que si l'organisme de réglementation responsable dispose des pouvoirs et des ressources nécessaires pour faire appliquer les règles.

D'aucuns croient que la solution consiste à obliger les compagnies de chemin de fer à augmenter leur couverture d'assurance. C'est sur cette prémisse-là que repose le projet de loi dont la Chambre est saisie. Même si une telle mesure fait effectivement partie de la solution, elle est encore réactive, puisque qu'elle ne s'applique qu'après les faits et qu'au lieu de prévenir les accidents, elle se contente de les analyser après coup.

Des fonds devraient aussi être investis dans les infrastructures et l'équipement de sécurité afin d'éviter les déraillements spectaculaires qui mettent inutilement la population en danger. Je suis extrêmement déçu que le projet de loi ne prévoit la mise en oeuvre d'aucun système de sécurité, car cela aurait eu un effet considérable sur la sûreté ferroviaire du pays. Le Congrès américain a décidé de doter son réseau ferroviaire d'un système de pointe ultra efficace appelé « commande intégrale des trains ». Il sera installé sur toutes les voies principales sur lesquelles circulent des trains de passagers et des trains transportant des matières dangereuses.

● (1720)

Le système de commande intégrale des trains aurait eu un effet important sur la tragédie de Lac-Mégantic. En fait, il aurait pu prévenir cette tragédie en alertant les employés de la catastrophe imminente dès que le train s'est mis en marche. Des responsables auraient pu intervenir à un moment critique. Le système de commande intégrale des trains aurait à tout le moins permis de réduire au minimum le déraillement qui a conduit aux explosions dévastatrices et aux pertes de vie tragiques. Le projet de loi n'envisage même pas la mise en application de technologies avancées comme le système de commande intégrale des trains, ou encore l'obligation d'y avoir recours.

Je tiens également à souligner que l'exigence d'adopter des systèmes perfectionnés comme le système de commande intégrale des trains et de maintenir les opérations au moyen de ceux-ci stimulerait l'économie nationale. En effet, cette situation contribuerait à la prospérité de l'industrie canadienne de l'approvisionnement des chemins de fer et créerait des emplois, notamment à La Pocatière, au Québec, et à Thunder Bay, en Ontario. Les fonds consentis par les sociétés ferroviaires privées pour contracter d'importantes polices d'assurance vont habituellement à des compagnies étrangères, ce qui ne permet pas vraiment d'améliorer la sécurité ferroviaire.

Initiatives parlementaires

De plus, les dispositions législatives visant à améliorer la sécurité ferroviaire doivent tenir compte du fait que des inspections doivent être effectuées sur le terrain par du personnel gouvernemental qualifié, qui est habilité à faire appliquer rigoureusement les règles. Il faut aussi prévoir un nombre suffisant d'employés pour que les inspections puissent avoir lieu de manière uniforme, tous les jours.

J'estime également que la Loi sur les transports au Canada doit être révisée pour jouer un rôle important dans le bon fonctionnement du service ferroviaire pour les voyageurs, VIA Rail Canada. Il y a bien peu dans la loi actuelle pour définir le mandat, les droits et les obligations de notre service national pour les voyageurs ou même d'autres services voyageurs ou de transport de banlieue. J'ai tenté de corriger la situation avec le projet de loi C-640, Loi concernant VIA Rail Canada et modifiant la Loi sur les transports au Canada en conséquence, qui aurait nécessité des modifications corrélatives à la Loi sur les transports au Canada. Cette mesure législative, dont on a pourtant besoin depuis longtemps, a été rejetée par le gouvernement conservateur actuel.

Il a peu dans la loi actuelle pour protéger et orienter la prestation d'un service ferroviaire pour les voyageurs. Il y a, en fait, seulement une disposition dans la Loi sur les transports au Canada qui donne des droits légaux pour la prestation d'un service nécessaire à des millions de Canadiens. Les quelques fois où elle a été appliquée, elle a été utile, mais elle ne va pas assez loin en ce qu'elle n'établit pas le droit de VIA de circuler sur les lignes des compagnies de transport ferroviaire privées.

À l'instar de l'ensemble du système de transport, VIA ne fonctionnera pas efficacement tant qu'elle sera régie par une loi qui ne protège pas l'intérêt public, ni les droits des sociétés ferroviaires à but lucratif axées sur le transport de marchandises. Ces deux choses ne s'excluent pas mutuellement. Un système de transport solide et prospère est essentiel à la compétitivité du Canada dans le monde, de même qu'à sa sécurité, au bien-être de sa société et à son rendement environnemental. Nous n'y arriverons pas tant que nous permettrons au système canadien de fonctionner dans un vide politique. Or, c'est la réalité que nous avons avec la Loi sur les transports au Canada et aucun rafistolage ne la rendra plus acceptable.

Les pays qui nous font concurrence nous l'ont montré: le gouvernement fédéral doit faire preuve de plus d'engagement, d'innovation et de soutien pour s'attaquer aux différents obstacles qui font entrave à la prestation de services de transport sécuritaires, modernes, adéquats et viables partout au pays. Pour être véritablement efficace, la Loi sur les transports doit être remaniée en fonction d'une politique nationale exhaustive en matière de transport, qui tient compte des besoins de toutes les parties concernées, du secteur public et privé. Cette question va bien au-delà d'un simple remaniement de la loi, comme celui que propose le projet de loi à l'étude aujourd'hui. Les plus hautes instances fédérales doivent se saisir du dossier et entamer un dialogue sérieux.

Le projet de loi à l'étude a été présenté en deux séances au comité parlementaire. Cette mesure législative de la plus grande importance a été étudiée beaucoup trop hâtivement. Plusieurs intervenants n'ont pas eu voix au chapitre. Il faut prendre toutes les dispositions nécessaires. Le projet de loi à l'étude ne représente qu'un premier pas.

• (1725)

Dernièrement, lorsque la ministre et son homologue américain ont annoncé de nouvelles règles concernant le transport de matières dangereuses, ils ont expliqué que, dorénavant, dans les zones

urbaines où habitent plus de 100 000 personnes, la vitesse des trains transportant des matières dangereuses serait limitée à 40 milles à l'heure. Or, le problème, ce n'est pas la densité de la population environnante, mais la qualité de la voie ferrée.

Dans de nombreuses régions du pays, on a laissé les compagnies de chemin de fer négliger l'entretien des voies ferrées et remettre les travaux à plus tard. Or, quand les wagons circulent sur des voies ferrées mal entretenues, il peut se produire des accidents. Le gouvernement doit alors agir précipitamment, comme il l'a fait pour le Nord du Nouveau-Brunswick, lorsqu'il a dû négocier in extremis avec une compagnie de chemin de fer afin qu'elle s'engage à entretenir convenablement la voie ferrée pendant 15 ans.

Ce n'est pas ainsi que les choses devraient se faire. Nous savons que le problème tient à la qualité des voies ferrées. Nous savons que les entreprises privées font de l'autosurveillance. Or, sans supervision adéquate de la part du gouvernement et de ses organismes, ce problème ne fera que s'aggraver. Je ne crois pas avoir besoin de rappeler que notre réseau ferroviaire sert de plus en plus au transport du pétrole et que les dangers pour le public augmentent au même rythme.

Nous devons prendre nos responsabilités au sérieux. Le projet de loi dont la Chambre est saisie permet à peine au gouvernement de faire un petit pas dans la bonne direction. Il nous faudra en faire beaucoup plus pour prouver au public canadien que nous prenons notre boulot au sérieux.

• (1730)

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Il restera trois minutes et demie au député de Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine pour terminer son allocution lorsque la Chambre reprendra l'étude de cette question, en plus des 10 minutes normalement consacrées aux questions et aux observations.

Comme il est 17 h 30, la Chambre passe maintenant à l'étude des initiatives parlementaires inscrites au *Feuilleton* d'aujourd'hui.

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

[Français]

LA LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

La Chambre passe à l'étude du projet de loi C-627, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire (sécurité des personnes et des biens), dont le comité a fait rapport avec des propositions d'amendement.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Comme il n'y a aucune motion d'amendement à l'étape du rapport, la Chambre procédera maintenant, sans débat, à la mise aux voix de la motion d'adoption à l'étape du rapport.

[Traduction]

Mme Joyce Bateman (Winnipeg-Centre-Sud, PCC) propose que le projet de loi soit agréé.

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

Des voix: D'accord.

Initiatives parlementaires

(La motion est adoptée.)

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Quand le projet de loi sera-t-il lu pour la troisième fois? Avec la permission de la Chambre, maintenant?

Des voix: D'accord.

Mme Joyce Bateman propose que le projet de loi soit lu pour la troisième fois et adopté.

— Monsieur le Président, je suis vraiment honorée d'être la première personne à prendre la parole en cette troisième et dernière heure de débat sur mon projet de loi d'initiative parlementaire, le projet de loi C-627, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire (sécurité des personnes et des biens).

[Français]

Je suis très heureuse d'avoir l'occasion de parler, aujourd'hui, de mon projet de loi C-627 et, bien sûr, de répondre à toutes les questions de mes collègues.

Comme tout le monde le sait, la sécurité du transport en général, et du transport ferroviaire en particulier, constitue une des priorités de notre gouvernement.

[Traduction]

Mon projet de loi propose des modifications à la Loi sur la sécurité ferroviaire qui permettraient d'assurer la sécurité de tous les Canadiens. Je suis très reconnaissante envers tous les députés qui se sont prononcés, à la Chambre, sur mon projet de loi d'initiative parlementaire, ainsi qu'envers tous les membres du comité des transports qui m'ont posé toutes sortes de question sur mon projet de loi, et qui l'ont aussi examiné article par article, ligne par ligne et mot par mot avant de le renvoyer à la Chambre pour qu'il y soit lu pour la troisième et dernière fois.

Les électeurs de ma circonscription m'ont fait savoir haut et fort que la sécurité ferroviaire est une question d'importance pour eux, et en tant que représentante de Winnipeg-Centre-Sud, j'ai choisi de consacrer mon projet de loi d'initiative parlementaire à l'amélioration de la sécurité ferroviaire dans ma circonscription. Bien que je m'intéresse avant tout à ma circonscription, le projet de loi que j'ai présenté aura l'heureux effet de toucher l'ensemble du pays, rendant les passages à niveau plus sécuritaires pour tous.

C'est justement la raison pour laquelle je demande à tous mes collègues à la Chambre des communes d'appuyer mon projet de loi. Je vois mes collègues de tous les partis, représentant tous les Canadiens, et je demande à chacun d'entre eux d'appuyer ma mesure.

Les modifications proposées à la Loi sur la sécurité ferroviaire accorderaient de nouveaux pouvoirs à la ministre des Transports afin qu'elle puisse intervenir, au besoin, pour mieux protéger la sécurité des citoyens canadiens, de leur propriété et de nos collectivités. Mon projet de loi cherche à outiller les inspecteurs ferroviaires pour qu'ils puissent intervenir rapidement et mettre fin à des travaux dangereux ou à l'utilisation d'un matériel non sécuritaire.

Le projet de loi me tient beaucoup à coeur, car les électeurs de ma circonscription m'appellent en grand nombre au sujet de l'état de certains passages à niveau. Ils m'ont motivée à passer à l'action.

Je veux que les passages à niveau soient sans danger pour un enfant à bicyclette, pour une personne âgée en fauteuil roulant motorisé ou pour une famille se promenant à pied ou à bicyclette. Je veux que les passages à niveau soient sans danger pour les véhicules et qu'on n'y voie pas des planches de bois qui partent au vent et les frappent lorsque le train passe, même à basse vitesse, comme cela s'est produit récemment.

Ma circonscription est remplie de passages à niveau qui pourraient être plus sûrs. Ce projet de loi concerne la prévention. L'essence de ce projet de loi est de résoudre les problèmes avant qu'ils aient des conséquences fâcheuses.

Mon projet de loi d'initiative parlementaire est conçu pour que l'on trouve rapidement des solutions aux problèmes de sécurité des passages à niveau, dans le but de protéger le public. La prévention est toujours la première des priorités, et elle l'est certainement pour moi.

Je suis très fière de faire partie du gouvernement actuel et de pouvoir servir notre pays. Je suis également fière du travail accompli par le gouvernement dans le dossier de la sécurité ferroviaire. Je suis heureuse de présenter ce projet de loi d'initiative parlementaire pour améliorer encore davantage la sécurité des gens partout au pays.

Je demande à mes collègues de tous les partis représentés à la Chambre d'appuyer mon projet de loi d'initiative parlementaire, le projet de loi C-627, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire (sécurité des personnes et des biens).

• (1735)

[Français]

M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD): Monsieur le Président, j'aimerais remercier la députée, qui est la marraine du projet de loi. Comme elle le sait, le NPD va appuyer celui-ci. Chaque député peut voter comme il le veut, mais nous l'appuyons tous.

Par contre, dans le cadre de l'étude en comité, nous avons proposé une modification qui nous a été refusée. Dans le langage que la députée a utilisé, celle-ci a ajouté un terme sur lequel nous étions d'accord, soit l'environnement. En effet, il était question de protéger des personnes et des biens, mais l'environnement n'était mentionné que dans une disposition. Nous avons donc demandé d'inclure cette protection de l'environnement dans toutes les dispositions, ce qui a été refusé.

La députée peut-elle nous dire pourquoi cela a été refusé par ses collègues? Pourquoi l'importance de l'environnement varie-t-elle d'un cas à l'autre?

Mme Joyce Bateman: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question.

Comme tout le monde le sait, la sécurité ferroviaire, en particulier, est une de nos priorités.

En effet, la législation actuelle ne permet ni aux inspecteurs ni même au ministre de fermer les passages à niveau qui présentent un risque pour la population. Grâce à mon projet de loi, cette situation va changer dans l'intérêt de tous.

En ce qui concerne les mots spécifiques, je dois accepter le choix des membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. C'était leur décision et non la mienne.

[Traduction]

M. Bernard Trottier (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires étrangères et pour la Francophonie, PCC): Monsieur le Président, je remercie ma collègue d'avoir présenté ce projet de loi. Comme elle l'a dit dans son discours et dans sa réponse à la question du député d'en face, il est très important de donner plus de pouvoirs aux inspecteurs.

Initiatives parlementaires

Je lui demanderais, si possible, de décrire brièvement ce qui se passerait si nous ne leur donnions pas ce pouvoir. Quel est le processus habituel pour régler les problèmes liés aux passages à niveau? Quel est le délai d'intervention? Qu'est-ce qui risque d'arriver si les problèmes ne sont pas réglés? Qu'est-ce qui a motivé la députée à présenter ce projet de loi?

De toute évidence, les transporteurs, les compagnies de chemin de fer, sont les propriétaires et les exploitants de ces passages à niveau. Il est donc important qu'ils prennent des mesures. Souvent, les passages à niveau relèvent également des municipalités qui en sont en partie propriétaires. Pourquoi les inspecteurs ont-ils besoin de ces pouvoirs additionnels pour être en mesure d'agir rapidement?

• (1740)

Mme Joyce Bateman: Monsieur le Président, quand un problème relatif à un passage à niveau est survenu dans ma circonscription, j'ai appris, à mon grand étonnement, que ni la ministre ni les inspecteurs ferroviaires n'avaient le pouvoir de résoudre le problème et de prévenir les accidents. J'ai eu beaucoup de mal à le croire.

Par le passé, le processus était fastidieux. J'espère que ce projet de loi permettra d'accélérer les choses. Je suis heureuse de pouvoir dire que les compagnies ferroviaires avec lesquelles j'ai pu discuter dans le cadre des consultations menées lors de l'élaboration du projet de loi voyaient d'un très bon œil le renforcement de la sécurité ferroviaire. Le syndicat des Teamsters, qui représente un grand nombre d'employés de sociétés ferroviaires, s'est dit favorable à ce projet de loi. Évidemment, la ministre était aussi très intéressée quand je lui ai présenté ce projet parce qu'à l'heure actuelle, selon la Loi sur la sécurité ferroviaire, elle ne peut rien faire pour fermer des installations ferroviaires dangereuses. Dans ma circonscription, on trouve un grand nombre de passages à niveau non sécuritaires. Cette question revêt donc une très grande importance pour les électeurs de ma circonscription. Je suis heureuse d'entendre mon collègue de ce côté-ci de la Chambre et mon collègue de l'autre côté de la Chambre confirmer que ce projet de loi recevra un appui général. Nous devons assurer la sécurité des gens de nos collectivités.

[Français]

M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD): Monsieur le Président, je remercie ma collègue d'avoir déposé le projet de loi C-627, sur lequel je vais m'exprimer. Effectivement, ce projet de loi va dans la bonne direction. Par contre, il fait ressortir les lacunes de la réglementation actuelle.

Le NPD dénonce depuis longtemps le fait qu'on laisse les compagnies s'auto-réglementer et s'auto-inspecter. L'objectif est donc d'accorder des pouvoirs à la ministre et aux inspecteurs afin qu'ils puissent intervenir en cas de problème.

Toutefois, il manque d'inspecteurs. Nous étudions cet enjeu depuis longtemps en comité, et le problème n'est pas nécessairement réglé.

Certes, on peut accorder des pouvoirs additionnels, mais s'il n'y a personne sur le terrain pour s'assurer que les rails ou les passages à niveau sont sécuritaires, le problème n'est pas réglé. Depuis 2010, dans leurs budgets, les conservateurs ont effectué des compressions de 20 % dans l'inspection des rails. Le gouvernement n'investit donc pas dans les inspections.

J'appuie le projet de loi, car c'est un pas dans la bonne direction, même s'il s'agit d'un projet de loi émanant d'une députée et qui entre un peu en conflit avec le projet de loi C-52, dont j'ai parlé plus tôt. Le fait que des députés doivent réparer la réglementation du gouvernement en matière de sécurité ferroviaire démontre certaines lacunes.

Ce qui est drôle, c'est que nous avons étudié en comité le projet de loi C-627 émanant de la députée avant le projet de loi C-52, alors que nous avons débattu du projet de loi C-52 en premier. Ce dernier devait certainement contenir des mécanismes relatifs au projet de loi C-627. C'est un peu compliqué et cela démontre que le gouvernement n'a pas fait ses devoirs en ce qui a trait à la réglementation ferroviaire. Le gouvernement se dépêche de faire des réparations à la suite des événements survenus à Lac-Mégantic, ce qui démontre qu'il fait beaucoup d'improvisation.

Bref, je vais appuyer le projet de loi, car c'est un pas dans la bonne direction. Toutefois, le gouvernement peut en faire plus en matière de sécurité ferroviaire.

• (1745)

[Traduction]

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Normalement, j'inviterais maintenant la députée qui parraine le projet de loi à exercer son droit de réplique. Cependant, je crois comprendre que, puisqu'elle vient tout juste de s'adresser à la Chambre, elle renonce à ce droit ce soir.

La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote.

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

Des voix: D'accord.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Je déclare la motion adoptée.

(La motion est adoptée et le projet de loi, lu pour la troisième fois, est adopté.)

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Comme il est 17 h 46, la Chambre s'ajourne à demain, à 10 heures, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 17 h 46.)

TABLE DES MATIÈRES

Le jeudi 7 mai 2015

AFFAIRES COURANTES

Le commissaire aux langues officielles	
Le Président	13577
Réponse du gouvernement à des pétitions	
M. Lukiwski	13577
Les délégations interparlementaires	
M. Wallace	13577
Loi sur la Semaine de l'affranchissement de la dépendance à la drogue et à l'alcool	
M. Wilks	13577
Projet de loi C-674. Présentation et première lecture	13577
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi	13577
Pétitions	
La conduite avec facultés affaiblies	
M. Calkins	13577
La fiscalité	
M. Ravignat	13577
La conduite avec facultés affaiblies	
M. Breitzkreuz	13577
La fiscalité	
Mme Mathysen	13578
M. Rankin	13578
Le sida	
Mme May	13578
L'environnement	
Mme May	13578
La fiscalité	
M. Toone	13578
Mme Davies (Vancouver-Est)	13578
Mme Sims	13578
Mme Groguhé	13578
M. Dewar	13578
M. Nantel	13578
M. Cash	13578
Mme Freeman	13578
M. Genest	13578
Mme Ayala	13578
M. Mai	13579
Mme Brosseau	13579
M. Harris (St. John's-Est)	13579
Mme Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine)	13579
M. Caron	13579
Mme Day	13579
M. Kellway	13579
La garde d'enfants	
M. Kellway	13579
La santé	
M. Atamanenko	13579
La fiscalité	
M. Morin (Chicoutimi—Le Fjord)	13579
Mme Michaud	13579
L'agriculture	
Mme Michaud	13579

La fiscalité

M. Nunez-Melo	13579
Mme Raynault	13579
M. Tremblay	13579
M. Julian	13579

Questions au Feuilleton

M. Lukiwski	13579
-------------------	-------

Questions transformées en ordres de dépôt de documents

M. Lukiwski	13581
-------------------	-------

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Les voies et moyens

Motion n° 22

M. Van Loan (au nom du ministre des Finances)	13581
Motion d'adoption	13581
Adoption de la motion	13582
M. Sorenson (au nom du ministre des Finances)	13582
Projet de loi C-59. Première lecture	13582
Adoption de la motion; première lecture et impression du projet de loi	13582

Loi de mise en oeuvre de l'Accord sur les mesures de l'État du port

Projet de loi S-3. Étape du rapport	13582
M. Moore (au nom de la ministre des Pêches et des Océans)	13582
Motion d'adoption	13582
Adoption de la motion	13582
M. Moore (au nom de la ministre des Pêches et des Océans)	13582
Projet de loi S-3. Troisième lecture	13582
M. Kamp	13582
M. Donnelly	13585
M. Eyking	13585
M. Toone	13585
Mme Day	13586
M. Morin (Chicoutimi—Le Fjord)	13586
M. Toone	13586
M. Eyking	13588
M. Donnelly	13589
M. Eyking	13589
M. Keddy	13591
M. Morin (Chicoutimi—Le Fjord)	13593
Mme Jones	13593
M. Duncan (Île de Vancouver-Nord)	13593
M. Donnelly	13595
Mme Jones	13595
M. Davies (Vancouver Kingsway)	13595
M. Calandra	13597
Mme Jones	13597
M. Donnelly	13597
M. Morin (Chicoutimi—Le Fjord)	13599
Mme Davies (Vancouver-Est)	13599
M. Weston (Saint John)	13599
Mme Day	13600
M. Lamoureux	13600

Mme Ayala	13601
M. Leef	13601
M. Chisholm	13602
M. Lamoureux	13602
M. Chisholm	13603
M. Leef	13605
M. Lamoureux	13605

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

Le Mondial de curling senior féminin	
M. Maguire	13605
La fiscalité	
M. Nantel	13606
La Semaine de la santé mentale	
Mme Davidson	13606
La ligue des services aux citoyens de Glace Bay	
M. Cuzner	13606
Les emplois d'été pour étudiants	
Mme Crockett	13606
La Semaine des foyers de voisinage	
M. Davies (Vancouver Kingsway)	13607
Le jour de la Victoire en Europe	
M. Hawn	13607
La Semaine nationale de la santé mentale	
M. Morin (Chicoutimi—Le Fjord)	13607
La fiscalité	
M. Lizon	13607
Les élections en Alberta	
M. Bevington	13608
La fiscalité	
M. Trottier	13608
Les prix d'excellence	
M. Eyking	13608
La fiscalité	
M. Adler	13608
Les élections en Alberta	
M. Dubé	13608
La fiscalité	
M. Bezan	13608

QUESTIONS ORALES

L'éthique	
M. Mulcair	13609
M. Calandra	13609
M. Mulcair	13609
M. Calandra	13609
M. Mulcair	13609
M. Calandra	13609
M. Mulcair	13609
M. Calandra	13609
M. Mulcair	13609
M. Calandra	13610
M. Casey	13610
M. Calandra	13610
M. Casey	13610

M. Calandra	13610
M. Casey	13610
M. Calandra	13610
Mme Papillon	13610
M. Calandra	13610
Mme Papillon	13611
M. Calandra	13611
M. Angus	13611
M. Calandra	13611
M. Angus	13611
M. Calandra	13611
Mme Leslie	13611
M. Calandra	13611

L'emploi

Mme Sims	13611
M. Poilievre	13612
Mme Sims	13612
M. Poilievre	13612
Mme Groguhé	13612
M. Poilievre	13612
Mme Groguhé	13612
M. Poilievre	13612

La fiscalité

M. Goodale	13612
M. Poilievre	13612
M. Goodale	13613
M. Poilievre	13613

L'emploi

M. Cuzner	13613
M. Poilievre	13613

La citoyenneté et l'immigration

M. Gravelle	13613
M. Menegakis	13613
M. Gravelle	13613
M. Menegakis	13613

Les affaires autochtones

Mme Ashton	13614
M. Valcourt	13614
M. Saganash	13614
M. Valcourt	13614

La sécurité publique

M. Hawn	13614
Mme James	13614
M. Garrison	13614
Mme James	13614
Mme Doré Lefebvre	13614
Mme James	13615

La protection des consommateurs

M. Dionne Labelle	13615
M. Sorenson	13615
M. Cash	13615
M. Sorenson	13615

La condition féminine

Mme Duncan (Etobicoke-Nord)	13615
Mme Leitch	13615

Les affaires étrangères

M. Garneau	13615
------------------	-------

M. Nicholson.....	13616
L'environnement	
M. Masse.....	13616
M. Rickford.....	13616
Le pont de Québec	
M. Blanchette.....	13616
M. Gourde.....	13616
La fiscalité	
M. Young (Oakville).....	13616
M. Poilievre.....	13616
La citoyenneté et l'immigration	
M. Dion.....	13616
M. Menegakis.....	13616
Les affaires étrangères	
Mme Laverdière.....	13617
M. Nicholson.....	13617
La fiscalité	
M. Toet.....	13617
M. Sorenson.....	13617
Les affaires étrangères	
Mme Perreault.....	13617
M. Nicholson.....	13617
Le commerce international	
Mme Perreault.....	13617
M. Fast.....	13617
Les travaux de la Chambre	
M. Julian.....	13618
M. Van Loan.....	13618

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire	
Projet de loi C-52. Étape du rapport.....	13619
Mme Raitt.....	13619
Motion d'adoption.....	13619

Adoption de la motion.....	13619
Projet de loi C-52. Troisième lecture.....	13619
M. Watson.....	13619
M. Marston.....	13622
M. McGuinty.....	13622
M. Trottier.....	13623
M. Mai.....	13623
M. Mai.....	13623
M. Trottier.....	13626
M. McGuinty.....	13626
M. Côté.....	13627
M. McGuinty.....	13627
M. Chisholm.....	13629
Mme May.....	13630
M. Trottier.....	13630
M. Lamoureux.....	13631
M. Calkins.....	13631
M. Brahmi.....	13633
M. Côté.....	13633
M. Preston.....	13634
M. Trottier.....	13635
M. Côté.....	13635
M. Toone.....	13636

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

La Loi sur la sécurité ferroviaire	
Projet de loi C-627. Étape du rapport.....	13638
Mme Bateman.....	13638
Motion d'adoption.....	13638
Adoption de la motion.....	13639
Projet de loi C-627. Troisième lecture.....	13639
M. Mai.....	13639
M. Trottier.....	13639
M. Mai.....	13640
Adoption de la motion; troisième lecture et adoption du projet de loi.....	13640

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>