



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 148 • NUMÉRO 028 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le mardi 8 mars 2016

Présidence de l'honorable Geoff Regan

TABLE DES MATIÈRES

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Le mardi 8 mars 2016

La séance est ouverte à 10 heures.

Prière

AFFAIRES COURANTES

• (1005)

[Traduction]

L'IMMIGRATION

M. Arif Virani (secrétaire parlementaire du ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté, Lib.): Monsieur le Président, conformément au paragraphe 94(1) de la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés, j'ai l'honneur de présenter ce matin, dans les deux langues officielles, le rapport annuel sur l'immigration de 2015.

* * *

LE TRIBUNAL DE LA DOTATION DE LA FONCTION PUBLIQUE

M. Randy Boissonnault (secrétaire parlementaire de la ministre du Patrimoine canadien, Lib.): Monsieur le Président, au nom de la ministre du Patrimoine canadien et conformément à l'article 110, qui a été abrogé, de la Loi sur l'emploi dans la fonction publique, je suis heureux de présenter, dans les deux langues officielles, le rapport annuel du Tribunal de la dotation de la fonction publique pour 2014-2015.

* * *

[Français]

LA COMMISSION DES RELATIONS DE TRAVAIL DANS LA FONCTION PUBLIQUE

M. Randy Boissonnault (secrétaire parlementaire de la ministre du Patrimoine canadien, Lib.): Monsieur le Président, au nom de la ministre du Patrimoine canadien et en vertu de l'article 251 abrogé de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique, il me fait plaisir de déposer, dans les deux langues officielles, le rapport annuel 2014-2015 de la Commission des relations de travail dans la fonction publique.

* * *

[Traduction]

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

M. Gordon Brown (Leeds—Grenville—Thousand Islands et Rideau Lakes, PCC): Monsieur le Président, je crois que vous constaterez qu'il y a consentement unanime à l'égard de la motion suivante:

Que, nonobstant tout article du Règlement ou ordre spécial, à la conclusion du débat sur la motion de l'opposition d'aujourd'hui, toute question nécessaire pour disposer de cette motion soit réputée mise aux voix et que le vote par appel nominal soit réputé demandé et différé jusqu'au mercredi 9 mars 2016, à la conclusion des questions orales.

(La motion est adoptée.)

* * *

PÉTITIONS

LA SÉLECTION EN FONCTION DU SEXE

M. Harold Albrecht (Kitchener—Conestoga, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter deux pétitions aujourd'hui.

La première porte sur l'avortement sexo-sélectif. Les pétitionnaires demandent aux députés de condamner la discrimination envers les filles que constituent les avortements sexo-sélectifs.

LES SOINS PALLIATIFS

M. Harold Albrecht (Kitchener—Conestoga, PCC): Monsieur le Président, l'autre pétition porte sur les soins palliatifs. Les pétitionnaires soulignent qu'une personne ne peut pas donner son consentement éclairé au suicide assisté ou à l'euthanasie si elle ne peut pas bénéficier de soins palliatifs appropriés. Ils demandent donc au Parlement d'établir une stratégie nationale en matière de soins palliatifs.

LA RÉFORME DÉMOCRATIQUE

Mme Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton, PCC): Monsieur le Président, j'ai le plaisir de présenter une pétition signée par des personnes de ma circonscription, Sarnia—Lambton, au sujet de la représentation équitable. Les pétitionnaires demandent que tous les votes aient un poids égal afin que les électeurs soient équitablement représentés au Parlement selon le principe de la représentation proportionnelle.

LA CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES

M. Mark Warawa (Langley—Aldergrove, PCC): Monsieur le Président, j'ai le plaisir de présenter deux pétitions.

La première vient de Families for Justice, un groupe de personnes ayant perdu un être cher à cause de la conduite avec facultés affaiblies. Les pétitionnaires jugent que les lois canadiennes en la matière 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. Il s'agit de la principale cause de décès attribuable à un acte criminel au Canada. Chaque année, plus de 1 200 Canadiens sont tués par des conducteurs en état d'ébriété. Les Canadiens réclament des peines obligatoires pour l'homicide commis au volant d'un véhicule automobile et demandent au Parlement d'appuyer le projet de loi C-226, la loi de Cassandra, et le projet de loi C-247.

Travaux des subsides

LES SOINS PALLIATIFS

M. Mark Warawa (Langley—Aldergrove, PCC): Monsieur le Président, j'ai également le plaisir de présenter une pétition portant sur les soins palliatifs. Les pétitionnaires demandent à la Chambre d'adopter à l'unanimité la motion de la dernière législature concernant la mise en place d'une stratégie nationale en matière de soins palliatifs. Ils soulignent en outre que, dans l'affaire *Carter c. Canada*, la Cour suprême a déterminé qu'une personne adulte capable et consentante affectée de problèmes de santé graves et irrémédiables lui causant des souffrances persistantes et intolérables devrait avoir accès à l'aide médicale à mourir, mais qu'elle devrait aussi obtenir des soins palliatifs de qualité, afin d'être en mesure de donner un consentement éclairé. Les pétitionnaires demandent donc au Parlement d'établir une stratégie nationale en matière de soins palliatifs.

* * *

QUESTIONS AU FEUILLETON

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

● (1010)

Le Président: D'accord?**Des voix:** D'accord.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

TRAVAUX DES SUBSIDES

MOTION DE L'OPPOSITION — LE TRANSPORT AÉRIEN

Mme Kelly Block (Carlton Trail—Eagle Creek, PCC) propose:

Que la Chambre: a) reconnaisse que Bombardier contribue à l'économie canadienne et à l'industrie de l'aérospatial; b) reconnaisse que le marché offre déjà une solution susceptible d'aider Bombardier; c) reconnaisse que Bombardier a conçu l'aéronef le plus silencieux et le plus perfectionné de sa catégorie, parfaitement adapté aux aéroports urbains tels que l'aéroport Billy Bishop de Toronto; d) reconnaisse que l'aéroport Billy Bishop de Toronto est un moteur économique important de la région du Grand Toronto qui facilite les voyages d'affaires et d'agrément; e) reconnaisse que le projet d'expansion de l'aéroport Billy Bishop de Toronto permettrait aux compagnies aériennes de faire l'acquisition d'aéronefs de Bombardier; f) exhorte le gouvernement à annuler sa décision de limiter le projet d'expansion de l'aéroport Billy Bishop de Toronto.

— Monsieur le Président, je suis très heureuse de prendre la parole ce matin à propos de la motion.

En novembre dernier, seulement quelques jours après avoir été nommé, le ministre des Transports a annoncé sur Twitter qu'il s'opposerait à tout projet d'expansion de l'aéroport Billy Bishop. En moins de 140 caractères, le ministre des Transports a unilatéralement privé la Ville de Toronto de son droit de tenir des consultations et de décider si elle accepte ou non que l'aéroport local soit agrandi et puisse croître au même rythme que la ville.

En avril 2014, le conseil municipal de Toronto a adopté à l'unanimité un rapport produit par des employés municipaux qui autorisait la Ville, l'Administration portuaire de Toronto et le gouvernement fédéral à négocier des conditions avant de mettre en oeuvre le projet consistant à offrir un service d'avions à réaction à l'Aéroport Billy Bishop et à allonger la piste d'atterrissage.

Par conséquent, la Ville de Toronto a ordonné que l'on effectue une évaluation environnementale complète et que l'on élabore un plan directeur pour l'aéroport ainsi qu'un plan d'aménagement de la piste d'atterrissage, pour un coût approximatif de 4 millions de dollars. Il semblerait que les trois études étaient terminées à 90 % et devaient être publiées peu après que le ministre a publié son gazouillis et empêché ainsi les intéressés de prendre part au processus décisionnel. Même le *Toronto Star* a déclaré que la décision politique du ministre, qui a choisi de mettre fin aux discussions relatives à l'expansion de l'aéroport avant de connaître tous les faits, était mal avisée.

Pour un gouvernement obsédé par les consultations sans fin sur à peu près tout, l'absence intentionnelle de consultation dans ce cas-ci est révélatrice. À la question de savoir pourquoi le gouvernement a agi avec autant d'empressement pour interrompre l'agrandissement proposé de l'aéroport Billy Bishop, la secrétaire parlementaire du ministre des Transports a souligné que les trois parties d'une entente tripartite doivent être d'accord avec toute modification pour que l'entente soit ratifiée. Le fait que le gouvernement a un droit de veto sur toute modification pouvant être apportée à une entente ne signifie pas qu'il devrait y avoir recours sans d'abord consulter les parties les plus touchées, c'est-à-dire la Ville de Toronto dans ce cas-ci.

Jusqu'à présent, le ministre n'a donné aucune raison qui serait liée à une compétence fédérale et pour laquelle il s'opposerait au projet, qu'il s'agisse de sécurité des passagers ou de préoccupations au sujet de la congestion de la circulation aérienne dans la région du Grand Toronto. J'espère qu'au cours du débat d'aujourd'hui, nous entendrons des motifs convaincants justifiant de ne pas donner suite au projet.

Ce qui m'inquiète, c'est que le ministre se soit empressé de s'opposer à l'agrandissement parce qu'il craignait d'avoir du mal à expliquer pourquoi il s'opposerait à une position adoptée par la Ville de Toronto ou l'administration portuaire après que celles-ci auront tenu leurs consultations exhaustives. Je crois que nous tenons ce débat aujourd'hui parce que le ministre des Transports a manifestement manqué à ses responsabilités en omettant de tenir compte de l'ensemble des répercussions de ses actes.

En ce qui concerne la croissance économique et la création d'emplois, le gouvernement fédéral devrait être un catalyseur et non un obstacle, comme il l'a été dans cette affaire. En conséquence, le gouvernement fédéral doit maintenant envisager des façons d'aider Bombardier, et ces façons coûteront des milliards de dollars aux contribuables, alors qu'il aurait pu adopter une solution provenant du secteur privé qui n'aurait rien coûté aux contribuables.

Voici les faits. Une entreprise canadienne a signé une lettre d'intention pour acheter jusqu'à 30 avions C Series de Bombardier, sous réserve que l'aéroport agrandisse ses installations pour pouvoir accueillir ces avions. Le ministre lui-même a décrit l'avion C Series comme étant le meilleur dans sa catégorie. Je signale que l'avion C Series est le meilleur dans sa catégorie parce qu'il est moins bruyant que l'avion à turbopropulseurs Q400, parce qu'il utilise moins de carburant que tout autre avion similaire et parce qu'il a le plus faible facteur de charge de rentabilité.

Les gens qui voyagent entre Toronto et des endroits mal desservis tels que Timmins, Thunder Bay et Moncton bénéficieront de déplacements à bord d'un appareil à la fine pointe de la technologie qui consomme moins de carburant et dont l'exploitation est donc plus écologique et plus économique que celle de ses compétiteurs. De surcroît, Bombardier obtient un client majeur.

C'est un projet doublement gagnant pour le Canada. Pourtant, en bloquant l'expansion potentielle de l'aéroport de la ville de Toronto, le ministre déçoit les espoirs de Bombardier et de ses employés, eux qui ont conçu le meilleur avion de sa catégorie, un appareil idéal pour ce type d'aéroport. De plus, il a réduit l'accès de milliers d'entreprises et de voyageurs d'affaires qui comptent sur l'aéroport comme alternative pratique permettant de gagner du temps par rapport à l'aéroport Pearson.

● (1015)

En 2015, 2,5 millions de passagers sont passés par l'aéroport de l'île de Toronto, ce qui en fait le neuvième aéroport au Canada en matière d'achalandage et le sixième aéroport canadien à desservir les États-Unis. En outre, l'aéroport est responsable de 6 500 emplois, de 385 millions de dollars en rémunération, et de plus de 2 milliards de dollars de retombées économiques. Il s'agit également d'un contributeur majeur d'impôts pour la Ville de Toronto et le gouvernement fédéral.

La semaine dernière, l'aéroport Billy Bishop a été classé au troisième rang des meilleurs aéroports de l'Amérique du Nord par le Conseil international des aéroports, considéré comme la référence mondiale en matière d'excellence aéroportuaire. Voilà qui rend d'autant plus étonnant le rejet unilatéral d'une expansion par le ministre. Si le ministre avait cité la moindre raison fondée sur des données probantes pour justifier son rejet d'une expansion potentielle de l'aéroport, alors les défenseurs de l'expansion auraient été en mesure de remédier à ces préoccupations, voire de modifier leurs plans. Son rejet soudain de l'expansion de l'aéroport m'amène à me demander si le ministre considérera un jour rouvrir l'entente tripartite.

Par exemple, qu'arriverait-il si son propre ministère recommandait à l'Administration portuaire de Toronto, le propriétaire exploitant de l'aéroport, de prolonger la piste principale pour permettre l'aménagement d'une aire de sécurité de piste? Comme le sait le ministre, le Bureau de la sécurité des transports inclut la question des accidents à l'atterrissage et des sorties de piste à sa liste de surveillance des questions liées à la sécurité des transports représentant le plus grand danger pour les Canadiens, l'aire de sécurité de piste étant nommée comme mesure clé d'atténuation des risques.

Par ailleurs, le ministre envisagerait-il de rouvrir l'entente tripartite si le ministère le recommandait, à la lumière de preuves scientifiques montrant que tous les types d'aéronefs pourraient atterrir et décoller moins bruyamment s'ils pouvaient utiliser une piste plus longue et, partant, s'ils n'avaient pas à accélérer aussi rapidement?

L'entente tripartite a déjà été rouverte à deux reprises: en 1985, pour permettre que l'appareil Dash 8 de la société de Havilland figure sur la liste des aéronefs autorisés à utiliser l'aéroport, et en 2003, pour prolonger les heures d'activités à l'aéroport et permettre la construction d'un tunnel reliant l'aéroport à la ville. Pas plus tard qu'hier, j'ai eu l'occasion d'emprunter ce tunnel qui j'ai trouvé très pratique pour me rendre à l'aéroport.

Ces deux modifications ont donné aux voyageurs la possibilité de mieux se prévaloir d'une option pratique pour partir de Toronto ou y arriver. L'innovation et l'adoption de nouvelles technologies et pratiques stimulent l'économie canadienne et le gouvernement devrait adapter la réglementation en fonction de cette nouvelle réalité.

Aux termes de l'entente tripartite d'origine signée en 1983, seul le Dash 7 était autorisé à atterrir à l'aéroport Billy Bishop. Cet appareil à quatre turbopropulseurs pouvait atteindre une vitesse maximale de 450 kilomètres à l'heure. Puis, après la modification de l'entente en

Travaux des subsides

1985, le premier Dash 8 ajouté à la liste des appareils pouvant atterrir à Billy Bishop mesurait 73 pieds de longueur et il pouvait transporter 38 passagers à une vitesse de croisière de 500 kilomètres à l'heure.

L'appareil Q400 de type Dash 8, couramment utilisé à l'aéroport Billy Bishop aujourd'hui, peut accueillir 68 passagers. Il mesure 107 pieds de longueur et sa vitesse de croisière est de 667 kilomètres à l'heure. Étonnamment, le Q400 est moins bruyant que le Dash 8-100. Aujourd'hui, je crois que nous sommes arrivés au point où l'innovation technologique dans le secteur aérospatial exige la modification de la législation et le gouvernement devrait faire preuve de la souplesse nécessaire pour s'adapter.

Il y a une décennie, personne n'aurait pu imaginer qu'une entreprise canadienne construirait un appareil pouvant accueillir entre 100 et 150 passagers, qui serait moins bruyant que le Q400 à turbopropulseur. À l'époque, le Q400 a marqué une avancée incroyable. Il y a deux décennies, personne n'aurait pu imaginer qu'un avion à turbopropulseurs pourrait transporter près de 70 passagers de Toronto à Winnipeg.

● (1020)

J'estime que les Canadiens devraient se réjouir de la possibilité d'utiliser ce nouvel appareil au Canada. En décidant, pour un motif purement politique, d'invalider l'étude et les consultations que la Ville de Toronto était sur le point de terminer, et d'empêcher l'expansion de l'Aéroport Billy Bishop, le ministre nuit à la situation de l'emploi et empêche le Canada de faire preuve de leadership dans l'industrie aérospatiale.

La motion d'aujourd'hui demande à la Chambre de reconnaître que Bombardier contribue à l'économie canadienne et à l'industrie aérospatiale, que le marché offre déjà une solution susceptible d'aider Bombardier qui ne coûterait rien aux contribuables, que l'Aéroport Billy Bishop de Toronto est un moteur économique important de la région du Grand Toronto qui facilite les voyages d'affaires et d'agrément, et que le projet d'expansion de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto permettrait aux compagnies aériennes de faire l'acquisition d'aéronefs de Bombardier. Elle réclame enfin du gouvernement qu'il annule sa décision de limiter le projet d'expansion de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

Si la Chambre appuyait la motion, elle ferait clairement comprendre que les Canadiens sont favorables à l'esprit d'entreprise et qu'ils veulent pouvoir profiter d'un appareil purement canadien qui permettrait d'améliorer les services offerts aux localités mal desservies.

L'Aéroport Billy Bishop est une ressource que peu de grandes villes du monde peuvent se vanter de posséder. Il crée des emplois et il constitue un atout important pour le Grand Toronto.

Bombardier a conçu l'aéronef le plus perfectionné de sa catégorie, parfaitement adapté aux aéroports tels que l'Aéroport Billy Bishop.

J'espère que tous les députés verront qu'il existe un potentiel de synergie extraordinaire qui contribuerait à créer des emplois à Toronto, chez Bombardier à Montréal et à tous les endroits desservis par cet aéroport.

Nous avons tous été élus pour analyser les questions sous un angle national. L'avenir de Bombardier et de l'Aéroport Billy Bishop aura des retombées à l'échelle nationale, et les députés devraient considérer cette question comme une question nationale.

Travaux des subsides

J'espère aussi que tous les députés sont d'avis que, lorsque le secteur privé est prêt à intervenir pour soutenir le champion canadien de l'industrie aérospatiale, c'est une solution préférable à celle voulant que les contribuables canadiens, qui s'attendent déjà à un déficit de plus de 30 milliards de dollars cette année, aient à le faire.

Le premier ministre a déjà qualifié la C Series de produit qui attire les superlatifs et d'avion extraordinaire et, pas plus tard que la semaine dernière, il a posé la question à 1,3 milliard de dollars: « [...] comment nous assurons-nous que ce soit une réussite et que ce soit une réussite canadienne? »

L'un des moyens de contribuer à la réussite canadienne de la C Series consiste à ne pas nuire aux sociétés canadiennes qui souhaitent acquérir cet appareil. En appuyant la motion d'aujourd'hui, le premier ministre pourrait recommencer à appuyer la Ville de Toronto, l'Aéroport de l'île de Toronto, Bombardier et le programme des aéronefs C Series, et ce, sans demander aux contribuables canadiens de payer la note.

Pour conclure, je vais terminer là où j'ai commencé. Je comprends que certains se demanderont pourquoi une députée de la Saskatchewan se soucie de l'Aéroport de l'île de Toronto et de Bombardier, une société située à Montréal. La réponse est très simple. Je suis la porte-parole chargée de demander au ministre des Transports de rendre des comptes quand des décisions insensées sont prises. À ce titre, il convient de contester la décision d'exercer un droit de veto pour bloquer à la dernière minute ce projet d'agrandissement amorcé par la Ville de Toronto.

Le débat d'aujourd'hui permettra d'examiner minutieusement cette décision à bien des égards. D'abord et avant tout, il faut veiller à ce que les décisions soient fondées sur des données probantes et respectent les domaines de compétence.

Cela dit, je demande à tous les députés de la Chambre d'appuyer la motion.

• (1025)

M. Adam Vaughan (secrétaire parlementaire du premier ministre (Affaires intergouvernementales), Lib.): Monsieur le Président, je suis curieux de savoir si la députée d'en face a pris connaissance des 25 rapports déposés auprès de la Ville de Toronto, notamment ceux présentés par le Conseil de la santé, le comité exécutif du Service de planification ainsi que le comité du développement économique. J'aimerais savoir si la députée d'en face a parlé avec des habitants, des propriétaires d'entreprise ou des intervenants de la zone riveraine, et si elle a rencontré M. Deluce ou un autre représentant de Porter Airlines.

Je me demande si la députée d'en face sait que le coût de ce projet est évalué à près de 1,6 milliard de dollars et qu'il n'y a aucune source de financement. Ce chiffre comprend ce qu'il en coûterait pour combler le lac Ontario sur une distance d'un demi-kilomètre et asphalté l'espace nécessaire pour allonger la piste d'atterrissage ainsi que le coût d'un mur de 20 pieds de hauteur qui borderait la piste d'atterrissage dans son entier, de la rue Bay à la rue Dufferin — une distance de presque un mille —, le long du rivage. De surcroît, le réaménagement de cet aéroport nécessiterait que l'on fasse entrer un aéroport de la taille de celui de l'Aéroport international d'Ottawa dans un septième de sa superficie, toujours sans aucune source de financement pour payer les améliorations qu'il faudra apporter au site pour permettre la circulation de 4,3 millions de passagers. Et n'oublions pas l'argent additionnel qu'il faudra déboursé sous forme de taxe aéroportuaire pour l'aménagement des berges du lac.

Je me demande si la députée a lu un seul des 25 rapports et si elle a consulté une seule des parties intéressées de la zone riveraine à part M. Deluce.

Mme Kelly Block: Monsieur le Président, tout le monde sait que le député est farouchement opposé à tout projet d'agrandissement de l'aéroport, quelle qu'en soit la raison. Depuis que Porter a commencé à étendre ses activités à l'extérieur de l'aéroport, le député a été le principal instigateur de l'opposition au développement de l'aéroport au sein du caucus libéral.

J'ai devant moi une lettre de la Ville de Toronto, qui dit:

La Ville s'attend à ce que les études amorcées par PortsToronto tiennent compte des conditions adoptées par le conseil municipal, dont les plafonds et le cadre de mise en oeuvre progressive.

Nous savons donc sans le moindre doute que la Ville de Toronto appuyait l'étude de l'agrandissement de l'Aéroport de l'île de Toronto. Voilà pourquoi j'interviens. Le processus doit être respecté et appuyé; c'est à la Ville de Toronto de décider si elle donne le feu vert à l'agrandissement.

M. Peter Julian (New Westminster—Burnaby, NPD): Monsieur le Président, je remercie la députée de son discours. Je suis toujours heureux de l'entendre s'exprimer à la Chambre des communes.

Il me semble passablement étrange que les conservateurs nous présentent une motion sans avoir consulté les Torontois de quelque façon que ce soit. Le gouvernement libéral a eu un comportement semblable lorsqu'il a enlevé aux Torontois le pouvoir décisionnel concernant le port de Toronto pour réserver ce pouvoir à l'Administration portuaire de Toronto. On peut voir que les deux vieux partis manquent nettement de respect envers les Torontois.

Je veux parler de l'aérospatiale parce que, dans ma région, la vallée du bas Fraser, en Colombie-Britannique, nous avons subi une hémorragie. Nous avons perdu des centaines d'emplois dans l'aérospatiale parce que l'ancien gouvernement conservateur n'a tout simplement pas voulu faire quoi que ce soit pour protéger les emplois qui auraient dû être maintenus en vertu de la Loi sur Air Canada. En outre, comme le Président le sait, le Canada a perdu un demi-million d'emplois dans le secteur de la fabrication pendant que les conservateurs étaient au pouvoir, non seulement dans l'aérospatiale, mais aussi dans toutes les autres industries de la fabrication, sur tout le territoire, de la Colombie-Britannique à la région de l'Atlantique.

La question que je pose à la députée est assez simple. Quelles leçons les conservateurs ont-ils tirées des résultats désastreux qu'ils ont obtenus pendant qu'ils étaient au pouvoir, dans l'aérospatiale et dans le reste du secteur de la fabrication?

Travaux des subsides

• (1030)

Mme Kelly Block: Monsieur le Président, la motion d'aujourd'hui porte évidemment sur le projet d'expansion de l'Aéroport Billy Bishop et vise à aider la Ville de Toronto, dont le conseil municipal a adopté à l'unanimité un rapport qui a été préparé par les fonctionnaires municipaux et qui recommande à la ville, à l'Administration portuaire de Toronto et au gouvernement fédéral de négocier un accord qui permettrait de réaliser le projet de la société Porter d'ajouter un service d'avion à réaction et de rallonger la piste d'atterrissage de l'aéroport Billy Bishop de Toronto. Par conséquent, la Ville a commandé, à un coût estimatif de 4 millions de dollars, une évaluation environnementale complète, un plan directeur pour l'aéroport et un plan d'aménagement de la piste d'atterrissage. Les autorités municipales avaient dressé une liste de 25 problèmes qui lui semblaient devoir être résolus avant qu'elles puissent autoriser l'expansion de l'aéroport. Elles poursuivaient les discussions avec l'Administration portuaire de Toronto au sujet de ces problèmes.

Je le répète, il s'agit de permettre à la Ville de Toronto de poursuivre sa démarche et de la laisser prendre la décision.

Mme Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton, PCC): Monsieur le Président, je félicite la députée de son excellent discours fondé sur des faits.

J'ai entendu dire que le gouvernement actuel envisage de verser à Bombardier des milliards de dollars pour l'empêcher de déclarer faillite et de supprimer 2 600 emplois au Québec.

La députée pourrait-elle nous rappeler les avantages économiques qui découleraient de l'expansion de l'Aéroport Billy Bishop sur le plan des emplois et du PIB?

Mme Kelly Block: Monsieur le Président, je remercie la députée de cette question et du travail très important qu'elle accomplit en tant que députée représentant une circonscription de l'Ontario.

Nous savons que la motion porte sur l'économie et l'emploi. Nous savons que Bombardier créera des emplois si l'entreprise réussit à vendre l'avion qu'elle a conçu. Nous savons que les aéroports créeront des emplois s'ils peuvent prendre de l'expansion pour continuer à servir les Canadiens. C'est une solution avantageuse sur tous les plans pour le Canada. Elle est avantageuse pour l'industrie aérospatiale, et elle l'est aussi pour la Ville de Toronto et l'Aéroport de l'île de Toronto.

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, le secrétaire parlementaire du premier ministre pour les Affaires intergouvernementales a soulevé un point valable lorsqu'il a parlé des nombreux rapports liés à l'éventuelle expansion. Il me semble que le Parti conservateur n'a pas fait ses devoirs. C'est très évident.

Je vais reprendre la question qu'a posée le secrétaire parlementaire du premier ministre pour les Affaires intergouvernementales. La députée peut-elle assurer à la Chambre qu'elle a effectivement collaboré avec les parties intéressées à proximité de l'aéroport en cause? Dans l'affirmative, pourrait-elle nous faire part de leurs points de vue sur la question? Il me semble, à écouter le discours de la députée, que la prise de position des conservateurs était à tout le moins prématurée et, malheureusement, on a l'impression qu'ils n'ont tout simplement pas fait leurs devoirs en ce qui concerne ce projet.

Mme Kelly Block: Monsieur le Président, ce qui était prématuré, c'était de faire obstacle au processus qui avait déjà été lancé afin de déterminer si cette expansion était possible. C'est une question qui

relève des autorités locales. Compte tenu de ces circonstances, c'est à la Ville de Toronto que devrait revenir la décision de permettre l'expansion de l'aéroport.

La Ville de Toronto a fait part de ses préoccupations au sujet de la possibilité d'expansion, et le promoteur du projet devra démontrer qu'il saura en tenir compte. Cependant, on n'a pas permis à ce processus de suivre son cours. Les études avaient été entamées, et nous attendions d'en voir les résultats. C'est alors que le ministre a dit sur Twitter que cette expansion n'allait pas avoir lieu.

Il a fait obstacle au processus. Voilà ce que je considère comme prématuré.

M. Peter Julian: Monsieur le Président, je ne vais pas laisser la députée s'en tirer ainsi.

La vallée du bas Fraser, en Colombie-Britannique, a perdu 400 emplois dans l'industrie aérospatiale. La députée a fait valoir que ce sont l'industrie aérospatiale et des emplois qui sont en jeu. Or, dans ma région, la vallée du bas Fraser, on a assisté à la disparition d'un nombre considérable de bons emplois dans ce secteur. Des machinistes ont été abandonnés parce que le gouvernement conservateur ne voulait pas faire respecter la loi déjà en vigueur.

J'aimerais simplement demander à la députée ce qu'elle a à dire aux centaines de travailleurs de l'industrie aérospatiale, aux machinistes, qui ont perdu leur emploi à cause de l'inaction du gouvernement conservateur. Présentera-t-elle ses excuses aux travailleurs qui ont perdu leur emploi à cause de l'inaction des conservateurs?

• (1035)

Mme Kelly Block: Monsieur le Président, je ne vais pas laisser ce député s'en tirer avec son interférence et sa tentative de faire passer cette motion pour ce qu'elle n'est pas. Elle porte sur un processus, plus précisément un processus en cours que le ministre essaie de bloquer. Elle porte sur la croissance économique de la ville de Toronto, et de l'ensemble du Canada, si on considère l'incidence qu'elle aura sur Bombardier et les emplois dans cette entreprise.

Cet aéroport génère 6 500 emplois, 385 millions de dollars en salaires et plus de 2 milliards de dollars en production économique. Voilà ce sur quoi porte la motion d'aujourd'hui, et je ne laisserai pas le député s'en tirer.

L'hon. Marc Garneau (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je me réjouis de pouvoir parler aujourd'hui de cette motion, car on m'a demandé à maintes reprises de commenter le sujet pendant la période des questions. En fait, il y a quelques semaines, lorsque je répondais à la question de l'un de mes collègues à ce sujet, j'ai entendu le député de Beauce dire très clairement que personne ne veut acheter la C Series.

Ce que j'essaie de dire aujourd'hui, c'est qu'il est possible que cette motion de l'opposition ne fasse pas nécessairement l'unanimité au sein de ce parti. J'aimerais bien savoir pourquoi le député de Beauce, après avoir entendu notre collègue dire qu'il s'agissait, selon moi, du meilleur aéronef de sa catégorie dans le monde — et je persiste à le croire —, n'accepte pas cette évaluation et n'appuie pas pleinement les ventes d'avions CS100. J'aimerais connaître sa réponse.

[Français]

Je prends la parole au sujet de la motion de l'opposition concernant Bombardier et l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

Le Canada est le deuxième pays du monde en superficie. Nous comptons sur nos réseaux de transport et de communication solides afin de nous relier entre nous et au reste du monde.

Travaux des subsides

Tout d'abord, je tiens à affirmer que le gouvernement du Canada reconnaît pleinement la contribution de Bombardier à l'industrie canadienne et au marché international.

Notre secteur de l'aérospatiale permet de donner au Canada un nom de marque sur la scène mondiale, et grâce à ses contributions à la technologie aéronautique et satellitaire, il profite tant à ce pays qu'à l'ensemble de la communauté internationale.

Le secteur a servi, et il continuera de servir, comme l'un des mécanismes les plus solides pour les investissements et le commerce international. Il est également un acteur important pour l'infrastructure sociale, écologique et économique du Canada. Il relie les gens aux emplois et il aide à livrer les biens et les services essentiels.

[Traduction]

Le Canada est un chef de file mondial en matière de transport aérien et Transports Canada est reconnu partout à l'étranger en tant qu'organisme d'homologation et de réglementation. Je souligne que, dans le rapport d'examen de la Loi sur les transports au Canada qui a été déposé récemment, on affirme que « les aéronefs, équipements et travailleurs qualifiés certifiés au Canada sont très demandés partout dans le monde ».

L'aérospatiale est une composante majeure du secteur manufacturier canadien et Bombardier y figure comme l'un des acteurs importants. L'an dernier, le secteur de l'aérospatiale a généré plus de 180 000 emplois et injecté 29 milliards de dollars dans l'économie du pays. Il constitue un facteur considérable de croissance économique. Les entreprises aérospatiales telles que Bombardier exportent à peu près 80 % de leurs produits.

L'annonce d'Air Canada, le 17 février dernier, concernant l'achat d'appareils C Series de Bombardier est donc une bonne nouvelle, selon le gouvernement du Canada. Elle est sans contredit favorable à l'industrie aérospatiale canadienne et laisse entrevoir la création d'emplois bien rémunérés pour les travailleurs hautement qualifiés du secteur. Je suis rempli d'optimisme à l'idée des bienfaits éventuels qu'apportera cette importante transaction entre deux sociétés emblématiques du Canada. Les appareils C Series de Bombardier sont le fruit de progrès majeurs en aviation et je suis persuadé que cette addition à la flotte d'Air Canada profitera considérablement à la compagnie et au secteur canadien de l'aérospatiale.

• (1040)

[Français]

Le gouvernement du Canada a confiance en Bombardier et en ses appareils de la gamme C Series. Ces derniers progressent, et comme je l'ai mentionné précédemment à cet égard, les appareils de la C Series sont les meilleurs au monde dans leur catégorie.

Malgré ce qu'en a dit le député de Beauce le mois dernier, on veut acheter les aéronefs de la C Series. Le premier aéronef de la C Series sera livré à la compagnie Swiss International Air Lines au printemps. L'entrée en service de l'aéronef C Series suisse dans le domaine commercial donnera à Bombardier l'occasion de montrer au monde, et surtout, aux clients potentiels, ce dont ces appareils sont capables et ce qu'ils peuvent apporter aux compagnies aériennes.

Le gouvernement est persuadé que les aéronefs de la C Series montreront à tous qu'ils sont les excellents appareils que les rapports prédisent qu'ils seront.

En décembre dernier, j'ai participé à la certification de la C Series de Bombardier, ce qui a été un moment historique pour le secteur canadien de l'aérospatiale, et je suis fier que Transports Canada ait pu prendre part à ce processus.

Le certificat de type de tout aéronef comprend un examen minutieux de la conception afin de vérifier qu'elle est conforme à nos normes de navigabilité et à notre réglementation environnementale. Cette certification de la conception de l'aéronef est requise avant que ce dernier puisse commencer le service commercial.

[Traduction]

Cette approbation initiale constitue un pas important vers l'obtention par Bombardier d'une certification complète au Canada, en Europe, aux États-Unis et ailleurs. C'est une étape importante en vue de la livraison d'appareils à des clients partout dans le monde. Cette approbation aidera aussi Bombardier à gagner la confiance des investisseurs et des clients.

Je remercie ma collègue d'en face de sa motion et de son intérêt à l'égard de ce dossier.

Pour ce qui est de l'aéroport Billy Bishop de Toronto, il serait trompeur de laisser entendre que la possibilité que Bombardier vende plus d'appareils serait le seul facteur à prendre en considération dans le cadre de l'examen de la proposition visant à modifier l'entente tripartite et à autoriser l'expansion de l'aéroport afin de permettre l'utilisation d'avions à réaction commerciaux et le prolongement de la piste.

L'économie nationale dépend des liens du Canada avec le reste du monde. Le Grand Toronto et le Sud de l'Ontario sont, dans l'ensemble, bien desservis par un réseau d'aéroports travaillant ensemble pour former une porte d'entrée internationale. Cette porte d'entrée aide le Canada à rester concurrentiel et à attirer du trafic et des passagers aériens de partout dans le monde.

L'aéroport Pearson de Toronto est de loin l'aéroport le plus achalandé du Canada. J'y étais en décembre lorsqu'il a accueilli son 40 millionième passager de 2015. Il accueille plus de passagers en provenance de l'étranger que n'importe quel autre aéroport nord-américain, à l'exception de l'aéroport international John F. Kennedy, de New York, et l'aéroport Billy Bishop contribue à relier le cœur commercial de Toronto à d'autres grands centres du Canada et des États-Unis.

En outre, bon nombre d'aéroports cherchent à renforcer leur présence commerciale. On peut voir des créneaux spécialisés se développer. L'aéroport d'Hamilton, par exemple, offre des services de messagerie. Les aéroports du Sud de l'Ontario stimulent l'économie régionale en fournissant des services à l'aviation générale et commerciale, aux passagers, aux expéditeurs et aux entreprises. Ils accueillent des passagers de partout dans le monde, qui contribuent aux économies locales et nationale.

La circulation de personnes et de marchandises attire les entreprises, tout en favorisant le commerce et les investissements étrangers dans notre grand pays.

[Français]

J'aimerais présenter aux députés certaines données importantes provenant de l'examen de la Loi sur les transports au Canada que j'ai eu le plaisir de déposer au Parlement le 25 février 2016:

En 2012, le transport aérien employait directement 141 000 Canadiens et contribuait 34,9 milliards de dollars au PIB et plus de 7 milliards de dollars en impôts aux trésors fédéral et provinciaux. En 2014, l'industrie a desservi presque 125 millions de passagers, 45 % de plus que dans la dernière décennie depuis 2004, et a transporté 116 milliards de dollars en fret international.

Travaux des subsides

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto est un très bon exemple de ce réseau florissant. Situé à quelques minutes du cœur du centre-ville de Toronto, sur l'Île de Toronto, cet aéroport est le neuvième au Canada pour ce qui est de l'achalandage, accueillant plus de 2,4 millions de voyageurs d'affaires et d'agrément chaque année. L'Aéroport Billy Bishop offre maintenant ses services à 24 villes canadiennes et américaines, avec des liaisons à plus de 80 villes dans le monde. Cet aéroport est un important contributeur à l'économie de Toronto. Il sert également de base pour un service d'ambulance aérienne qui a accompli à peu près 4 600 vols en 2014, et il abrite une communauté de l'aviation personnelle importante comprenant une école de pilotage.

• (1045)

[Traduction]

Il s'agit également d'un aéroport historique. Les députés ignorent peut-être qu'il a ouvert ses portes en 1939. Au début de la Seconde Guerre mondiale, il a servi de base d'entraînement pour l'Aviation royale norvégienne, ce qui a notamment valu au Canada d'être surnommé « l'aérodrome de la démocratie » par le président américain Franklin Delano Roosevelt. Un nouveau chapitre de cette histoire s'est ouvert il y a quelques années lorsque l'aéroport a été renommé en l'honneur d'un aviateur légendaire et d'un héros de guerre canadien, Billy Bishop.

Le fait est que, même à sa taille actuelle, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto offre déjà des services incomparables. Le mois dernier, il a été reconnu comme l'un des meilleurs aéroports d'Amérique du Nord lors de la remise des prix pour la qualité des services aéroportuaires du Conseil international des aéroports. Il est arrivé ex aequo à la troisième place dans la catégorie « région de l'Amérique du Nord » et il était l'un des deux seuls aéroports du Canada à figurer parmi les finalistes, l'autre étant celui d'Ottawa.

Les marques d'appréciation comme celle-là montrent que les investissements dont l'aéroport a bénéficié — que ce soit pour développer ses infrastructures ou pour, en collaboration avec les principaux intéressés, améliorer ses équipements et l'accès à ses installations — permettent déjà aux passagers de jouir d'une expérience exceptionnelle.

Le gouvernement est conscient que l'Aéroport Billy Bishop est un moteur économique important pour la région du Grand Toronto et qu'il facilite la vie des voyageurs, qu'ils se déplacent par affaires ou pour faire du tourisme.

Le 12 novembre 2015, j'ai annoncé que le gouvernement du Canada ne rouvrirait pas l'entente tripartite qui le lie à la Ville de Toronto et à PortsToronto afin d'autoriser l'agrandissement de l'Aéroport Billy Bishop. Le gouvernement maintient sa décision, car il estime que, telle qu'elle est actuellement, l'entente tripartite permet d'atteindre le juste équilibre entre les intérêts du milieu des affaires et ceux des gens qui habitent dans les environs et convient au contexte environnemental et culturel, notamment en ce qui concerne l'évolution du secteur riverain. De plus, dans la mesure où il y a d'autres aéroports capables d'accueillir des avions à réaction à proximité, le gouvernement n'est pas convaincu que l'approche actuelle mérite d'être changée.

Le gouvernement n'est pas le seul à être de cet avis. Plusieurs groupes de citoyens de la région du Grand Toronto se sont opposés à l'expansion proposée de l'Aéroport Billy Bishop. Ils sont donc contre l'idée, eux aussi, qu'on rouvre l'entente tripartite.

[Français]

Comme je l'ai précédemment mentionné, il s'agit d'une question qui va au-delà de l'aéroport. C'est une question qui met en cause le fait que les Torontois veulent avoir davantage leur mot à dire concernant l'aménagement de leur secteur riverain, un secteur riverain qui serait touché par l'agrandissement de cet aéroport.

Lors de l'examen d'une modification possible de l'entente tripartite entre le gouvernement fédéral, la Ville de Toronto et Ports Toronto, comme il est indiqué dans la motion du député, il y avait plus de points à examiner qu'uniquement la question visant à savoir si les avions à réaction ou un prolongement de la piste devaient être permis.

Chaque situation est unique et complexe. Le gouvernement du Canada examine chaque situation attentivement, afin d'offrir aux Canadiens des services de transports aériens et de fret sécuritaires, sûrs, efficaces et respectueux de l'environnement.

Le gouvernement examine continuellement le cadre stratégique sur les services aériens, pour faire en sorte que le réseau de transport aérien du Canada puisse répondre à cet environnement changeant et qu'il soit bien équipé, afin de favoriser la croissance future.

J'assure à tous que la décision a été prise dans le meilleur intérêt des Torontois et des Canadiens. L'Aéroport Billy Bishop de Toronto a un modèle de gestion efficace depuis de nombreuses années. Il reviendra à Ports Toronto et aux compagnies aériennes qui exploitent leurs activités à partir de l'aéroport de continuer à faire fonctionner leur modèle de gestion.

• (1050)

[Traduction]

En avril 2014, le conseil municipal de Toronto a débattu de la question et a cherché à connaître l'opinion du gouvernement fédéral de l'époque. On voulait que le gouvernement se prononce publiquement sur les changements proposés à l'entente tripartite, qui auraient prévu l'agrandissement de l'aéroport, permettant ainsi aux avions à réaction, tels que les avions C Series de Bombardier, de l'utiliser. C'était il y a trois ans. Des comptes rendus étaient publiés sur le site Web de la ville, de même que dans les médias. Tout était public.

Entre avril 2013 et l'automne 2015, c'est-à-dire pendant environ deux ans et demi, l'agrandissement de l'Aéroport Billy Bishop du centre-ville de Toronto a été débattu lors de multiples assemblées publiques, conférences et autres événements. Tout le monde a pu s'exprimer sur les tribunes en ligne et par bien d'autres moyens publics.

Les partisans et les détracteurs du projet se sont mobilisés et ont été très actifs. Les possibilités, les inquiétudes et les opinions entourant le projet ont été débattues et l'on n'a pas manqué de faire valoir publiquement les éventuels avantages économiques du projet pour la région et pour le pays.

La députée d'en face ne peut pas laisser entendre que la réussite des avions C Series de Bombardier dépend de l'agrandissement de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Cette conclusion est simpliste et fait fi du contexte global. Les produits Bombardier ont toujours réussi — et continueront de réussir — grâce à leur qualité et à leur compétitivité sur les marchés mondiaux. On ne peut pas laisser entendre que le succès de Bombardier dépend uniquement de l'agrandissement de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

Travaux des subsides

[Français]

Je tiens à répéter que le gouvernement du Canada est persuadé que l'entente tripartite actuelle permet d'établir un juste équilibre entre les intérêts commerciaux et ceux des communautés locales — qui sont importantes —, ainsi qu'entre les défis environnementaux et culturels, y compris en ce qui concerne l'évolution du secteur riverain. En novembre 2015, le gouvernement du Canada a pris la bonne décision en n'autorisant pas l'agrandissement et, comme il l'a mentionné à plusieurs reprises, il maintient sa décision.

Le gouvernement n'appuiera donc pas cette motion. Le secteur aérien du Canada est robuste, compétitif, sécuritaire, sûr et efficace. Ce gouvernement continuera de maintenir notre réputation en tant que chef de file dans le monde et de renforcer la compétitivité du secteur.

[Traduction]

Mme Kelly Block (Carlton Trail—Eagle Creek, PCC): Monsieur le Président, je remercie le ministre des précisions qu'il a fournies aujourd'hui concernant sa position.

Il a mentionné que des questions lui ont été posées à quelques reprises à la Chambre, mais il a refusé d'y répondre. J'aimerais souligner que cinq heures avant son gazouillis le ministre avait dit lors d'une entrevue qu'il s'agissait d'une question complexe sur laquelle il se penchait. Or, il a publié sur Twitter qu'il bloquerait cette décision.

Nous trouverons peut-être plus de précisions dans la réponse qu'il a donnée devant le Sénat le 17 février lorsqu'un sénateur lui a demandé pourquoi couper l'herbe sous le pied à Porter et à Toronto. Voici sa réponse:

La réponse est simple. Nous nous sommes engagés auprès des gens de Toronto, au cours de la campagne électorale, à ne pas rouvrir l'accord tripartite, et nous avons tenu notre promesse.

Le ministre pourrait-il nous en dire un peu plus à ce sujet?

●(1055)

L'hon. Marc Garneau: Monsieur le Président, la raison pour laquelle nous avons adopté cette position, c'est exactement la raison pour laquelle nous avons adopté cette position.

J'ai mentionné dans mon exposé que cette décision visait à atteindre un juste équilibre entre les intérêts commerciaux et les intérêts de la collectivité. Ce n'est pas banal, et c'est essentiellement ce que l'opposition n'arrive pas à comprendre dans tout ce débat autour de l'aéroport Billy Bishop.

Les inquiétudes de la collectivité sont importantes. Nous avons atteint le juste équilibre en ce qui a trait à l'aéroport Billy Bishop. C'est un aéroport prospère qui continue d'offrir un excellent service à 2,4 millions de passagers par année. Bombardier est une entreprise aérospatiale de premier plan. Je suis persuadé que la décision concernant l'aéroport Billy Bishop n'entraînera pas l'essor ou la chute de Bombardier.

Mme Linda Duncan (Edmonton Strathcona, NDP): Monsieur le Président, je remercie le ministre pour ses commentaires. C'est encourageant de l'entendre dire qu'il respectera l'entente tripartite exécutoire, du moins dans ces circonstances, plutôt que les arrangements qui nuisent à l'entente avec Aveos.

Je suis heureuse que le ministre ait parlé du secteur riverain, parce que nous parlons de deux ententes tripartites: une entente tripartite avec l'aéroport Billy Bishop et une entente tripartite sur le secteur riverain.

Plusieurs architectes respectés, un ancien maire de Toronto et des planificateurs urbains en chef ont réitéré l'importance du secteur

riverain de Toronto pour les parcs et les sentiers, les quartiers connexes et les lieux pour vivre et travailler. On a beaucoup parlé des avantages économiques de préserver et de développer le secteur riverain. Selon ce que je comprends, dans l'ensemble, ce ne sont pas tant les habitants de l'île de Toronto — qui se sont toujours opposés au développement — qui s'opposent à l'expansion. Ce sont plutôt les gens qui vivent dans le secteur riverain et qui y mènent des activités récréatives qui s'y opposent.

Est-ce que le ministre pense qu'il serait important de revoir le mandat de l'administration portuaire — et il y a une situation de conflit d'intérêts ici —, qui récolte la plupart des recettes provenant de l'aéroport?

L'hon. Marc Garneau: Monsieur le Président, j'abonde dans le sens de la députée. Beaucoup de gens habitent dans le secteur riverain de Toronto. Ils se soucient profondément du développement de leur secteur. Ils souhaitent qu'il y fasse bon vivre. C'est pourquoi ils ont exercé des pressions. Soit dit en passant, le développement du secteur riverain entraînerait des débouchés économiques importants.

La réalité, c'est qu'il se trouve un aéroport — l'Aéroport Billy Bishop —, qui relève de PortsToronto. À l'heure actuelle, cet aéroport fournit de bons services à 2,4 millions de passagers par année. Il est bien perçu par la population. Comme je l'ai mentionné, il a terminé au troisième rang lors d'un concours. Il fournit des services de manière parfaitement équilibrée entre, d'une part, les intérêts commerciaux, et, d'autre part, les priorités importantes des gens qui vivent dans le secteur riverain et qui souhaitent que celui-ci soit développé, non seulement en raison des pressions commerciales exercées, mais aussi parce que c'est qu'ils veulent.

M. Adam Vaughan (secrétaire parlementaire du premier ministre (Affaires intergouvernementales), Lib.): Monsieur le Président, voilà trois ans que la Ville de Toronto débat de la question. Au cours de cette période, le conseil municipal a eu cinq occasions de demander formellement la réouverture de l'entente tripartite, soit lors des assemblées publiques tenues en avril, en juillet et en novembre 2013 ainsi qu'en février et en mars 2014. Or, il n'a jamais été question de la réouverture de l'entente à ces réunions — à certaines desquelles j'ai assisté en qualité de membre votant.

En outre, l'administration portuaire, connue maintenant sous le nom de PortsToronto, se réunit depuis trois ans et n'a jamais, au cours du débat sur la question, demandé la réouverture de l'entente tripartite en vue de la possibilité d'autoriser l'atterrissage d'avions à réaction. En fait, la seule personne qui veut cela est le propriétaire d'une entreprise à exploitant unique à l'aéroport de l'île. Cette personne a fait valoir son point avec vigueur et détermination dans une lettre adressée à Rob Ford, alors maire de Toronto.

Pourquoi les signataires de l'entente tripartite, le gouvernement du Canada, l'administration portuaire et la Ville de Toronto, n'ont-ils jamais demandé formellement la réouverture de celle-ci?

Travaux des subsides

•(1100)

L'hon. Marc Garneau: Monsieur le Président, c'est une excellente question, et c'est un dossier que mon collègue connaît très bien. Sa question illustre bien le fait que beaucoup d'idées fausses circulent à ce sujet et que cet enjeu repose sur des facteurs autres que ceux qui entrent véritablement en ligne de compte dans le débat d'aujourd'hui. C'est important. Je m'adresse maintenant à ma collègue qui a proposé la motion d'aujourd'hui. A-t-elle lu les 25 rapports qui ont été mentionnés et comprend-elle véritablement tous les aspects de ce dossier, ou essaie-t-elle de tirer un avantage politique de la situation de Bombardier?

Mme Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton, PCC): Monsieur le Président, le député a dit qu'à l'heure actuelle, nous sommes bien servis par le marché du transport aérien. J'ai la chance de voyager partout dans le monde et au Canada depuis plus de 30 ans, et c'est pour cette raison que je ne suis pas de cet avis. Ici, Air Canada détient un quasi-monopole, et un peu de croissance dans ce secteur ne ferait pas de tort.

Le député a fait des commentaires favorables à propos de Bombardier et des revenus générés par l'aéroport Billy Bishop. Par contre, dans son discours, je ne l'ai pas entendu mentionner une seule des raisons le motivant à court-circuiter un processus visant à mener de vastes consultations et à tenir compte des préoccupations exprimées, alors qu'un tel processus lui aurait permis de faire encore plus de commentaires positifs à propos de Toronto.

Le député peut-il nous dire pourquoi il a interrompu le processus, étant donné que les consultations étaient encore en cours et qu'aucun rapport définitif n'avait encore été produit?

L'hon. Marc Garneau: Monsieur le Président, au risque de me répéter, nous avons été clairs: nous avons pris une décision qui visait à établir un équilibre entre les intérêts d'ordre commercial et les intérêts de la collectivité, plus précisément des personnes qui habitent ce secteur riverain.

Pour ce qui est de la question plus générale de la députée, qui a mentionné qu'Air Canada détient un quasi-monopole, il s'agit d'un débat beaucoup plus vaste. J'aimerais que la députée de Sarnia—Lambton m'explique pourquoi elle a déclaré qu'Air Canada — et je suppose qu'il en va de même des autres compagnies aériennes — ne sert pas nécessairement les intérêts des Canadiens et qu'elle me dise pourquoi elle estime qu'il s'agit d'un quasi-monopole.

[Français]

M. Peter Julian (New Westminster—Burnaby, NPD): Monsieur le Président, j'apprécie le discours du ministre, comme toujours.

Toutefois, alors qu'on a perdu des emplois dans le domaine de l'aérospatiale sous les conservateurs, voilà que les libéraux arrivent au pouvoir et annoncent qu'ils ne vont pas respecter la loi qui vise à maintenir les emplois du domaine de l'aérospatiale dans la région de Montréal. C'est cela que je ne comprends pas, en ce qui concerne l'entente que vient de mentionner ma collègue d'Edmonton Strathcona. L'entente avec Aeveos est plus qu'une entente, c'est une loi qui oblige Air Canada à maintenir ces emplois d'entretien du domaine de l'aérospatiale dans la région de Montréal.

Pourquoi le gouvernement libéral refuse-t-il de faire respecter une loi qui vise à maintenir ces emplois à Montréal?

L'hon. Marc Garneau: Monsieur le Président, j'admire la façon dont mon collègue du NPD a essayé de changer complètement le sujet du débat d'aujourd'hui. C'est un sujet complètement différent.

On ne parle certainement pas de l'aéroport Billy Bishop ni de l'entente tripartite.

Toutefois, nous aurons sans doute l'occasion, lors des prochains jours, ou peut-être aujourd'hui, lors de la période des questions, de répondre à sa question. En attendant, je préfère m'en tenir au thème du débat d'aujourd'hui.

[Traduction]

Mme Linda Duncan (Edmonton Strathcona, NPD): Monsieur le Président, je suis heureuse de dire que je partagerai mon temps de parole avec mon extraordinaire collègue, le député de Windsor-Ouest.

Je prends la parole aujourd'hui pour parler de la motion présentée par la députée de Sentier Carlton—Eagle Creek. Bien que j'aime beaucoup travailler en comité avec la députée et que j'ai aimé travailler avec celle-ci au sein du comité où je siégeais précédemment, je dois avouer en toute honnêteté que je ne partage pas son enthousiasme pour cette motion.

Assurément, mes collègues et moi reconnaissons la contribution de Bombardier à l'économie canadienne, non seulement dans le secteur de l'aérospatiale, mais également pour la fabrication de trains, notamment les trains légers. Il s'agit du transport motorisé de l'avenir — ce que l'opposition officielle refuse de reconnaître.

Je tiens à reconnaître dans cette enceinte, à mon grand bonheur, ainsi qu'à celui de nombreuses villes dans ce pays, et, bien sûr, des maires des grandes villes, que le gouvernement a jugé bon d'affecter une bonne partie des fonds d'infrastructure, au moins un tiers, au transport en commun. J'espère que certains de ces fonds seront versés à Bombardier, un exemple resplendissant de réussite au Canada, qui cherche à obtenir de nombreux contrats pour la fabrication de trains légers et de trains.

Je tiens aussi à signaler que le rapport obligatoire qui a été préparé, le rapport Emerson, recommande que le gouvernement du Canada songe sérieusement à investir dans l'expansion des services de trains de banlieue afin que nous puissions réduire les gaz à effet de serre et la pollution découlant de la circulation automobile.

Mes collègues et moi reconnaissons pleinement la contribution de Bombardier à notre pays, mais cette contribution ne se limite pas à l'aérospatiale.

Un autre aspect troublant de la motion est qu'elle tente, à tort, de lier la situation économique d'une entreprise canadienne — autrement dit, Bombardier — à une décision concernant l'aménagement du territoire, qui devrait être laissée à la Ville de Toronto.

D'après ce que je crois comprendre, et ce qui a été mentionné à la Chambre, les Torontois ont clairement fait savoir qu'ils veulent que leur secteur riverain soit protégé. Quand elle était au pouvoir, l'opposition officielle avait déjà du mal à permettre aux personnes touchées par les décisions gouvernementales d'avoir voix au chapitre relativement à ce qui allait se produire sur leur territoire et dans leurs collectivités.

Comme l'ont mentionné d'autres intervenants, l'entente concernant cet aéroport remonte à 1937. Il s'agit d'une entente tripartite conclue entre la Ville de Toronto, ce qui s'appelle aujourd'hui l'Administration portuaire de Toronto et le ministre des Transports, au nom du gouvernement du Canada. Le gouvernement fédéral a offert du financement, Toronto a fourni les terres, et des modifications successives ont été apportées à l'entente.

L'une des choses qui n'a pas changé dans l'entente, ce sont les conditions imposées. Si je puis, j'aimerais préciser ces conditions.

Travaux des subsides

L'article 11 interdit la nuisance aux occupants des terres adjacentes. Il est important de noter qu'on entend parler d'une entente tripartite parallèle pour le secteur riverain de Toronto. J'aimerais faire part aux députés des propos, des pensées et des préoccupations exprimés par Paul Bedford, ancien urbaniste en chef de Toronto, de David Crombie, ancien maire de Toronto, et de Jack Diamond, architecte renommé reconnu internationalement. Ils ont publié ceci:

D'Etobicoke-Sud aux falaises de Scarborough et au-delà, ce que l'on peut observer tout le long du secteur riverain de Toronto est l'une des transformations les plus remarquables du genre au monde, offrant de nouveaux endroits améliorés pour la joie du public: parcs et sentiers, série de voisinages interreliés, lieux où vivre et travailler, et aires de loisir, de repos et de beauté naturelle. Bénéficiant littéralement de milliards de dollars d'investissement [...] privé en cours de progrès, il s'agit de l'un des efforts de revitalisation les plus importants au monde [...]

De toute évidence, les riverains, qu'ils pratiquent la voile, marchent sur la plage, achètent des condominiums ou fréquentent les nombreux restaurants du secteur, ont vigoureusement protesté contre l'utilisation d'avions à réaction. Il faudrait rouvrir l'entente tripartite pour supprimer cet article, ce qui suscite une vive opposition.

Deuxièmement, l'article 14 interdit la construction de nouvelles pistes et l'agrandissement de l'aéroport de même que la construction de ponts ou de tunnels destinés aux véhicules.

Les autorités ont fait preuve de souplesse pour améliorer l'accès à l'aéroport Billy Bishop. En ce moment même, on termine la construction d'un tunnel piétonnier pour faciliter l'accès au centre-ville.

Jusqu'ici, tous les gouvernements fédéraux ont eu le mérite de respecter l'entente tripartite qui interdit l'agrandissement de l'aéroport. Pour accéder à la demande des députés de l'opposition, il faudrait rouvrir l'entente tripartite qui est en vigueur depuis 1937.

• (1105)

Je souligne que les autorités ont fait preuve de souplesse pour permettre la vente d'aéronefs de la société Bombardier puisque, en 1985, l'entente a été modifiée pour autoriser le Q-400 de Bombardier, à l'origine le Dash 8 fabriqué par de Havilland, à utiliser l'aéroport. Par surcroît, comme je l'ai mentionné, en 2003, on a permis la construction du tunnel sous-marin piétonnier.

La motion visant à accueillir à l'aéroport Billy Bishop les avions à réaction C Series de Bombardier exige un accord entre les trois parties mises en cause. Partant, il faudrait modifier l'entente tripartite. Or, cela violerait clairement les conditions que les Torontois souhaitent maintenir. La société Porter a demandé que la piste soit prolongée de 336 mètres. De toute évidence, l'entente tripartite interdit un tel prolongement. Pour autant que je sache, Transports Canada, n'a pas donné son aval à ce projet pour des raisons de sécurité aéronautique ou des restrictions de zonage visant les avions à réaction.

Je me permets de répéter que la proposition pose un deuxième problème fondamental du fait que Transports Canada, le ministère fédéral responsable des activités et de la sécurité aéroportuaires, n'a pas encore pris de décision à l'égard de certaines questions liées à la sécurité aéronautique et au zonage. J'estime que le ministre a été très clair aujourd'hui lorsqu'il a dit à la Chambre que Transports Canada ne ferait aucun accommodement pour l'agrandissement de l'aéroport et que l'évaluation environnementale avait fait ressortir nombre de répercussions potentielles néfastes, notamment au chapitre de l'environnement et de la sécurité.

Je me penche maintenant sur la fameuse évaluation environnementale. L'opposition officielle, plus précisément le précédent

gouvernement, a considérablement affaibli le processus d'évaluation environnementale fédéral et a entre autres porté atteinte au droit des collectivités de faire entendre leur voix.

L'une des plus grandes critiques concernant le processus utilisé pour décider si l'agrandissement de l'aéroport Billy Bishop devrait être autorisé est ce simulacre d'évaluation environnementale appropriée, qui, d'après ce que j'ai compris, aurait été réalisée par l'administration portuaire. Comme je l'ai dit, la vaste majorité des recettes de l'administration portuaire viennent de l'aéroport. Par conséquent, l'administration portuaire est-elle vraiment l'intervenant qui devrait statuer sur le fait que le projet pourrait avoir des conséquences environnementales ou non? Les habitants de Toronto répondent non.

De plus, il n'y a pas eu de plan exhaustif pour évaluer les besoins en transport du Sud de l'Ontario ou le rôle que pourraient jouer les îles de Toronto. Je sais qu'il y a eu une certaine forme d'évaluation du besoin d'agrandir l'aéroport Pearson ainsi que de l'utilisation stratégique potentielle de l'aéroport de Hamilton et, possiblement, de celui de Waterloo. L'aéroport de l'île de Toronto, ou aéroport Billy Bishop, n'a jamais été mentionné dans un seul des examens effectués par Transports Canada au sujet des besoins du Sud de l'Ontario en matière de trafic aérien.

L'aéroport est déjà limité sur le plan physique. Une multitude d'objections ont été évoquées pour expliquer pourquoi cet aéroport ne pouvait pas être agrandi, malgré ce qu'en dit l'opposition officielle. Le stationnement public n'est pas assez grand. Le terminal est trop petit. On ne pourrait pas y aménager d'installations de dégivrage. L'aéroport a vraisemblablement déjà atteint sa capacité maximale. Qui plus est, le débarcadère est trop petit et l'espace réservé aux taxis est déjà utilisé au maximum de sa capacité.

Il est tout à fait inacceptable qu'on propose, à la Chambre, d'appuyer de grandes entreprises canadiennes comme Bombardier et, dans la foulée, de miner une décision locale sur l'aménagement du territoire. Comme l'a proposé un conseiller municipal de Toronto, Mike Layton, pourquoi le gouvernement fédéral, s'il veut appuyer Bombardier, n'affecte-t-il pas des fonds à la construction de nouveaux tramways et de nouveaux wagons, notamment pour les trains Union Pearson Express qui transportent les passagers aériens de l'aéroport Pearson jusqu'à Toronto même? C'est le moyen de transport de l'avenir.

J'invite le gouvernement libéral à consacrer plus d'argent aux transports en commun. Je me réjouis que le tiers des crédits destinés aux infrastructures y soit alloué.

Sur ce, je déclare que je m'oppose à la motion.

• (1110)

M. Adam Vaughan (secrétaire parlementaire du premier ministre (Affaires intergouvernementales), Lib.): Monsieur le Président, la députée a parlé de l'aménagement urbain, qui est au cœur même de la controverse. C'est comme si, pour aider le secteur de l'automobile, la stratégie industrielle consistait à aménager plus de parcs de stationnement. Il est ridicule de proposer de transformer l'ensemble de la ville et un quartier au complet pour favoriser un secteur économique au détriment de tous les autres.

Travaux des subsides

La députée d'en face sait-elle que, à moins de 500 mètres de la fin de la piste d'atterrissage, les effets les plus graves se font sentir dans un quartier pauvre où se trouvent principalement des coopératives de la société de logement communautaire de Toronto et, plus particulièrement, sur un ensemble d'unités d'habitation? Les répercussions ne touchent pas des gens qui sirotent leur café latte dans leur condo, comme l'a insinué hier un député d'en face, mais plutôt des personnes âgées et des personnes lourdement handicapées.

Un rapport sur la santé publique qui a été déposé au conseil municipal révèle que la principale source de pollution atmosphérique du Grand Toronto est cet aéroport. Selon ce rapport, le taux d'asthme commence à grimper chez les élèves du quartier, et c'est la population la plus vulnérable qui fait les frais des activités actuelles de l'aéroport. Imaginons alors ce que ce serait si la taille de l'aéroport doublait.

La députée connaît-elle les terribles répercussions sur la santé que ce projet aura sur les personnes à faible revenu et vulnérables de ce quartier?

Mme Linda Duncan: Monsieur le Président, je sais très bien que ce projet préoccupe beaucoup les résidents de l'île de Toronto et ceux de l'autre côté du canal, y compris dans les nouveaux lotissements.

Je suis contente que le député soulève cette question. Je l'ai d'ailleurs soulevée moi-même au comité hier. Le problème est que 25 % des émissions de gaz à effet de serre dans le monde proviennent des transports, y compris dans le secteur de l'aéronautique.

Il est important que le gouvernement prenne ses responsabilités et commence à se pencher sur cette question. Il n'y a pas d'engagements concrets pour réduire les émissions du secteur des transports et je suis heureuse que le député soulève cette question à la Chambre.

• (1115)

[Français]

M. François Choquette (Drummond, NPD): Monsieur le Président, je suis très heureux d'entendre le discours de mon honorable collègue, qui fait un excellent travail en tant que porte-parole en matière de transports. Je sais qu'elle a aussi travaillé très fort en environnement. Hier, nous avions justement une rencontre de comité multipartite sur les changements climatiques.

Elle a parlé de l'importance d'avoir un plan à long terme pour lutter contre les changements climatiques. En ce sens, cela pourrait soutenir Bombardier. C'est vraiment essentiel pour l'avenir de notre société en général et même pour l'avenir de notre existence sur cette planète.

Ma collègue voudrait-elle en dire un peu plus sur ce que les libéraux pourraient faire non seulement pour lutter contre les changements climatiques, mais aussi pour soutenir en même temps nos entreprises manufacturières dans des domaines tels que le transport ferroviaire et une entreprise comme Bombardier?

[Traduction]

Mme Linda Duncan: Monsieur le Président, mon collègue travaille beaucoup à améliorer la protection de l'environnement et à promouvoir des mesures pour contrer les changements climatiques au pays. Son travail est très apprécié.

Il est important que le gouvernement, d'après ce que je comprends, s'oppose à ce projet pour plusieurs raisons, notamment en raison des répercussions qu'il pourrait avoir sur l'environnement. Nous aimerions toutefois voir une stratégie plus vaste. Nous attendons toujours des mesures pour lutter contre les changements climatiques. Il y a un secteur dans lequel la responsabilité fédérale est indéniable

et c'est celui des transports. C'est certainement le cas dans le secteur aéronautique et dans le secteur ferroviaire. Comme je l'ai mentionné, il n'a pas été question à la conférence de Paris de la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur des transports.

Toutefois, il est aussi très important que nous reconnaissons que le gouvernement de l'Ontario a déjà investi un demi-milliard de dollars dans des lignes de métro reliant le centre-ville de Toronto à l'aéroport Pearson. Cela réduit le nombre de voitures sur la route et permet de transporter rapidement plus de passagers.

Je me demande si le gouvernement pourrait présenter une stratégie pour répondre à la nécessité de réduire les rejets dans l'atmosphère et les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports au Canada.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Monsieur le Président, je suis ravi de prendre la parole aujourd'hui au sujet de cette motion de l'opposition, et d'intervenir après ma collègue qui, avant sa carrière politique, a longuement travaillé dans le domaine de l'environnement et est considérée depuis de nombreuses années comme une chef de file dans ce secteur. Je la remercie de son intervention.

Quand je regarde la motion qui est proposée, ce que je vois, c'est un moyen de contourner une véritable stratégie destinée à l'industrie du transport aérien. La motion présente cette unique option pour l'aéroport de l'île de Toronto pour tenter de définir une nouvelle stratégie. Ce qui manque au Canada, que ce soit dans les secteurs de l'automobile, de la construction navale ou de l'aérospatiale, c'est une stratégie nationale pour développer ces industries de manière à créer des emplois pour les Canadiens et qui puisse être appliquée de façon mesurable.

Je trouve l'alinéa *b*) particulièrement intéressant. Je cite: « [Que la Chambre] reconnaisse que le marché offre déjà une solution susceptible d'aider Bombardier ». Cela repose sur l'abandon d'un accord tripartite qui a justement été conclu pour créer cette occasion et dans le cadre duquel toutes les parties ont fait des compromis pour mettre en place les conditions actuelles. Or, on laisse entendre que c'est le marché qui offre cette solution.

Cette motion n'est vraiment pas précise. Le nombre d'appareils que les transporteurs se procureraient serait limité, même si tous relevaient le défi. En outre, si cette motion est adoptée, je crains que les voyages d'affaires ou d'agrément ne deviennent beaucoup plus compliqués et vraisemblablement moins efficaces, compte tenu du nombre limité de places au départ de Toronto, mais aussi en provenance des États-Unis et d'autres régions de l'Ontario et du Canada, selon l'endroit d'où partent les vols.

C'est aussi un endroit où la météo peut être capricieuse, ce qui risque d'avoir une incidence sur d'autres aéroports, selon le type d'avion utilisant l'aéroport de l'île et l'endroit où les avions pourront atterrir. La motion est contraire à ce qui a été convenu, et il semble y avoir une sorte de trêve générale dans ce dossier. Je crois que l'accord est en vigueur jusqu'en 2033. Il y a des gens qui trouvent que l'accord actuel va plus loin que ce qu'ils auraient voulu. Ils en subissent les conséquences comme nous le montrent les témoignages recueillis par le conseil municipal de Toronto et par d'autres acteurs.

Travaux des subsides

Je me sens un peu concerné. J'ai habité à l'angle de Dufferin et Queen au début des années 1990, lorsque je travaillais pour Community Living Mississauga. Je parlais de Toronto pour aller travailler à l'époque où les gens pouvaient encore circuler sur les routes sans être pris dans un bouchon — ils ne le peuvent plus maintenant —, puis je revenais à Toronto à l'heure où les automobilistes quittaient la ville. Je passais souvent les fins de semaine dans le secteur où j'habitais et je sais quelle importance a la rive du lac Ontario pour toute la région de Toronto. C'est un lieu accessible et bien aménagé, qui est intégré au tissu social. Les gens se rendent à l'île de Toronto pour pêcher. Ils y vont pour faire de la navigation de plaisance en bateau à moteur, en voilier, en kayak ou en canot. Ils s'adonnent à d'autres activités offertes sur place, comme la randonnée dans le réseau de sentiers que l'on peut emprunter pour faire de l'exercice.

Je dis cela parce que j'ai été conseiller municipal à Windsor, et qu'il a fallu de nombreuses années, probablement sept décennies en tout, pour que les six kilomètres de rivage deviennent un sentier vert qui est très important pour diverses initiatives environnementales. Il y a un nouvel habitat du poisson. Windsor a aidé Detroit à aménager son secteur riverain, qui est maintenant aussi vaste que celui de Windsor et qui devient une initiative touristique transfrontalière. Du côté de Windsor, paradoxalement, les travaux émanaient de Chicago. Le regretté M. Battagello, conseiller municipal à l'époque, a joué un rôle primordial dans ce dossier. Plus tard, de nombreuses personnes, y compris le maire Mike Hurst, ont participé à la création du secteur riverain que nous appelons aujourd'hui le joyau. Les gens de l'extérieur de la région aiment s'y rendre.

J'ai beaucoup de réserves et je n'appuierai pas cette motion, car en tant qu'ancien conseiller municipal, j'estime que nous avons cessé de soutenir les municipalités pour les secteurs riverains. Dans bien des régions, la planification urbaine et l'ajout de routes et d'infrastructures ont créé des obstacles pour les piétons, le cyclisme, les parcs publics et les autres activités.

• (1120)

Le fait d'isoler des parties du secteur riverain dégraderait la qualité de vie, car il serait alors difficile de profiter de certains attraits naturels que l'on tient souvent pour acquis. Les Grands Lacs font partie des plus importantes réserves d'eau douce au monde et sont, sans contredit, au nombre de nos ressources les plus précieuses. Nous devrions réduire l'incidence sur ces ressources plutôt que de l'accroître, comme le ferait cette activité, qui isolerait encore davantage les gens de leur environnement naturel. Toronto a travaillé à un certain nombre d'initiatives pour intégrer le secteur riverain, mais il lui reste beaucoup à faire.

J'étais ici lorsque le gouvernement a décidé d'élargir le mandat des ports du Canada, surtout des petits, et de leur donner plus d'autonomie en matière de planification vis-à-vis des municipalités. Ce sont les municipalités, le grand public et d'autres qui en font les frais, car les promoteurs n'auront plus à suivre certains des processus de planification qu'ils devaient souvent suivre par le passé.

Pour moi, c'est exagéré. C'est presque comme une passe désespérée à la fin d'un match de football. Cela fonctionne une fois de temps en temps, mais pas souvent. Ce n'est pas une manoeuvre qu'une équipe s'attend à faire. Je perçois cette production de Bombardier comme ce type de tentative. C'est un aveu de désespoir que de penser qu'il suffit d'agrandir une piste d'atterrissage pour avoir une stratégie en aérospatiale, que ce soit à Toronto ou ailleurs. Ce n'est pas une stratégie dans le vrai sens du terme. Ce n'est pas le manque de buts ou de normes qui créera plus d'emplois canadiens. Nous devons fixer des objectifs et les atteindre. Nous

avons besoin de normes mesurables qui nous permettront de voir comment sont dépensés les fonds publics consacrés à nos projets.

Le gouvernement fédéral fait preuve d'un manque de respect incroyable à l'égard des provinces et des municipalités en annulant des accords, pas seulement dans cette situation, mais aussi dans d'autres cas. Qu'arrivera-t-il? Par caprice, le gouvernement peut-il déchirer des accords déjà en place? Cela crée un mauvais précédent pour l'urbanisme.

Cet accord sera en vigueur jusqu'en 2033. Beaucoup d'argent a été investi dans le processus de planification, et priver la population de ce processus ne rendrait pas service aux contribuables. Les autorités provinciales et fédérales ont contribué au processus, mais en ayant une vision différente pour cette région. D'autres éléments, comme la gestion de la circulation, la présence accrue de piétons et les allées et venues des voyageurs, viennent compliquer les choses. L'emplacement des installations servant à effectuer le dégivrage ou à composer avec d'autres intempéries pose un problème de taille sur ce site, et cela pourrait nuire à l'efficacité des opérations. Ce risque est plus important que la possibilité d'acheter des avions à la société en question. Ce n'est pas du tout ce que j'appelle une stratégie aérospatiale.

Soulignons qu'il est important de respecter le processus de planification municipale en cours. Je n'arrive pas à comprendre pourquoi ce n'est pas pris en compte dans la motion. Celle-ci comporte plusieurs éléments, et on s'attendrait à ce que cet aspect y soit au moins mentionné. La motion aborde d'autres facteurs importants, mais il n'y est pas du tout question de demander l'avis du conseil municipal de Toronto.

La motion aborde des questions que nous comprenons, comme les voyages d'affaires et d'agrément, et nous convenons que c'est un aspect important, mais je ne comprends pas pourquoi on n'a pas tenu compte de l'avis de ceux qui, à l'échelle municipale, pourraient être pour ou contre cette mesure.

Les néo-démocrates croient réellement au processus de planification. Bon nombre de personnes de ce côté-ci de la Chambre ont l'habitude de collaborer régulièrement avec des administrations municipales. Le fait de conclure un accord permet aux intervenants d'agir selon un cadre établi. Si nous nous écartons de ce processus, comment pourrions-nous atténuer ces problèmes, ou à tout le moins en discuter? Nous n'avons pas vu ces questions être prises en compte dans le cadre de ce processus.

Je vais m'opposer à la motion concernant l'expansion de l'aéroport Billy Bishop.

• (1125)

Le secteur canadien de la fabrication et de l'assemblage d'automobiles est passé du deuxième au dixième rang mondial. Il est d'ailleurs souvent le grand oublié des accords commerciaux, comme tout récemment dans le Partenariat transpacifique. Par exemple, le Canada aura droit à une élimination progressive sur 5 ans, alors que les États-Unis auront droit à 25 ans, et la Malaisie, à 10 ans. La Malaisie a mieux joué ses pions que nous au jeu de la négociation.

Je terminerai en rappelant que la saine planification n'est pas l'apanage de la seule Chambre des communes, elle commence avec les citoyens, dans la rue.

Travaux des subsides

Mme Kelly Block (Carlton Trail—Eagle Creek, PCC): Monsieur le Président, il ne faut surtout pas oublier que le conseil municipal de Toronto a adopté à l'unanimité un rapport produit par des employés municipaux, qui autorisait les trois signataires de l'entente tripartite à en revoir les modalités. La Ville de Toronto a commandé une évaluation environnementale complète, un plan directeur pour l'aéroport et un plan d'aménagement de la piste d'atterrissage. Or, avant même que ces études ne soient terminées et que la moindre recommandation ne soit formulée, le ministre a décidé de bloquer le projet d'agrandissement.

Pour quelqu'un qui dit favoriser la consultation publique et comprendre à quel point il est important que les décisions reposent sur des faits, je me demande comment le député peut affirmer que la décision du ministre favorise la consultation publique et repose sur des faits.

M. Brian Masse: Monsieur le Président, je ne peux pas répondre au nom du ministre, seulement en mon propre nom. Ces processus de planification ne sont que des études. C'est une étape parmi d'autres. Or, il faut que l'ensemble du processus ait l'assentiment du public.

Ce n'est pas sans me rappeler le passage frontalier international de Windsor. Toute une série de groupes environnementaux, structurels et communautaires, des deux côtés de la rivière, ont collaboré de près au processus et y ont contribué en prodiguant avis et conseils. Alors qu'au départ, personne ne savait même où aménager le futur passage, voilà qu'aujourd'hui non seulement ce lieu a été choisi, mais qu'une partie de la chaussée est même déjà construite. Ces groupes ont pris part au processus dès le début, du concept à la recherche de solutions. Personnellement, je trouve que c'est mieux que de se contenter de réagir à ce que font les autres.

• (1130)

M. Adam Vaughan (secrétaire parlementaire du premier ministre (Affaires intergouvernementales), Lib.): Monsieur le Président, même si les conditions d'une évaluation environnementale n'ont jamais été réunies, que la ville de Toronto a vivement protesté au début de l'évaluation et que le mandat n'a jamais été établi ni fait l'objet de consultations, le député d'en face a fait valoir qu'il faut respecter les plans municipaux.

Je m'interroge sur la planification fédérale. Le rapport présenté en novembre 2013 à la Ville de Toronto indiquait que la configuration des terrains, sans même parler d'agrandissement, coûterait près de 600 millions de dollars. Le partisan du projet, c'est-à-dire la compagnie aérienne et non l'administration portuaire ou la Ville de Toronto, a affirmé que la Ville pouvait se servir du nouveau fonds Chantiers Canada, à hauteur de 600 millions de dollars, pour effectuer tous les changements requis sur les terrains de la ville.

Le gouvernement fédéral de l'époque avait un choix à faire. Il pouvait financer l'administration portuaire et le projet de la compagnie aérienne, mais il en a décidé autrement. Au lieu d'accéder à la demande de M. Deluce, il a financé avec cet argent le transport en commun à Scarborough. Selon le député, puisque le gouvernement fédéral précédent n'a pas appuyé le projet lorsqu'il en a eu l'occasion, est-ce que l'opposition actuelle devrait appuyer la décision que celui-ci avait prise?

M. Brian Masse: La réponse courte est oui, monsieur le Président, si ce parti souhaite être cohérent.

Il faut cependant se pencher sur les 600 millions de dollars. Cela semble beaucoup d'argent, et c'en est. Toutefois, Toronto, comme bien d'autres municipalités, est aux prises avec un déficit en

infrastructure et d'autres difficultés, ce qui l'oblige à réaliser certains projets en priorité.

Je parle d'expérience. Il faut par exemple assainir l'approvisionnement en eau en éliminant les tuyaux de fonte raccordés avec de la soudure à base de plomb. Certains égouts, comme ceux de ma municipalité, ont été construits dans les années 1910. Il y a toutes sortes de priorités différentes à prendre en compte lorsqu'on planifie de tels travaux. Je pense donc que n'importe quel conseil municipal aurait du mal à revenir sur une entente déjà conclue afin de mener à bien un tel projet de 600 millions de dollars, surtout s'il doit composer avec les difficultés inhérentes à la reconstruction des infrastructures.

Mme Dianne L. Watts (Surrey-Sud—White Rock, PCC): Monsieur le Président, c'est un plaisir d'intervenir à la Chambre en faveur de la motion présentée par ma collègue de Sentier Carlton—Eagle Creek. Je partagerai mon temps de parole avec le député de Chilliwack—Hope.

Tout le monde reconnaît que l'aéroport municipal Billy Bishop est un moteur économique important de la région du Grand Toronto. Il pourrait présenter encore bien des débouchés; tâchons d'en profiter.

Il s'agit d'une équation à trois dimensions, dont la première est économique. La contribution économique de l'aéroport Billy Bishop à la région de Toronto est considérable. L'aéroport engendre actuellement 6 500 emplois, génère plus de 2 milliards de dollars et représente une contribution annuelle de 71 millions de dollars à l'assiette fiscale. Il convient de déterminer combien d'emplois sont susceptibles d'être créés — et de recettes supplémentaires, d'être générées — tant pour les sociétés canadiennes que pour les contribuables canadiens.

L'éventuelle expansion de l'aéroport Billy Bishop permettrait aux entrepreneurs de croître et d'offrir de meilleurs services aux clients de l'aéroport. Elle permettrait également aux compagnies aériennes comme Air Canada, Porter ou WestJet de faire l'acquisition de nouveaux aéronefs, de prendre de l'expansion et d'élargir leur réseau. Ce serait donc dans l'intérêt des constructeurs canadiens comme Bombardier et des transporteurs aériens canadiens comme ceux que je viens de mentionner.

Le deuxième volet porte sur la conception et la production des avions. Bombardier serait le fournisseur des avions C Series, qui sont les avions les plus silencieux de leur catégorie. C'est exactement le genre d'avions dont on a besoin pour un aéroport du centre-ville comme l'Aéroport Billy Bishop.

Si la motion est adoptée — et j'ai entendu dire qu'elle ne le serait pas — et que l'expansion de l'aéroport est approuvée, alors les avions C Series seraient ajoutés à la flotte aérienne. Cela entraînerait non seulement de grands avantages économiques pour la région, mais aiderait également Bombardier à régler un problème important auquel l'entreprise est confrontée, étant donné l'annonce récente de la perte de 7 000 emplois.

Travaux des subsides

Bombardier demande une aide financière d'environ 1 milliard de dollars du gouvernement fédéral. Je suis curieuse de voir si le gouvernement va y consentir. De plus, la dette de l'entreprise s'élève à 9 milliards de dollars environ. Le Québec a acheté une part de 49 % dans le programme des C Series. Le Québec et l'Ontario ont tous deux demandé au gouvernement fédéral d'intervenir financièrement. Ils ont demandé au gouvernement libéral d'aider Bombardier, d'aider le secteur de l'aérospatiale, qui est en difficulté, et d'aider les travailleurs qui vont perdre leur emploi. L'agrandissement de l'Aéroport Billy Bishop et l'acquisition d'avions aideront beaucoup Bombardier à régler ses problèmes financiers. Il ne s'agit pas d'une aide ponctuelle, mais d'une stratégie globale pour aider Bombardier.

Mon troisième et dernier point concerne le processus comme tel, qui doit être ouvert et transparent. La Ville de Toronto a commandé, au coût de 4 millions de dollars, une évaluation environnementale complète, un plan directeur pour l'aéroport et un plan d'aménagement de la piste d'atterrissage. Les trois projets étaient achevés à 90 %. Ils étaient en cours et les plans étaient prêts à être présentés.

Par ailleurs, la Ville de Toronto avait établi une liste de 25 conditions d'approbation, comme des mesures de restriction et d'atténuation du bruit, des heures d'interdiction de décollage et d'atterrissage, des évaluations environnementales adéquates et des plans de gestion de la faune. Il s'agit là de points importants qu'il faut régler pour la collectivité. Cependant, le gouvernement libéral a décidé arbitrairement de restreindre l'expansion de l'aéroport. Il rate ainsi une belle occasion de stimuler l'économie, de créer des emplois et de soutenir le marché, tant Bombardier que l'ensemble du secteur aérospatial.

• (1135)

Bombardier a conçu un aéronef polyvalent qui convient aux aéroports urbains. L'agrandissement proposé devrait faire l'objet d'un processus ouvert et transparent, auquel participent toutes les parties concernées. Le projet devrait aller de l'avant et recevoir l'attention qu'il mérite.

Je rappelle aux députés que le gouvernement libéral se targue souvent d'être un partenaire des municipalités et de lutter pour les emplois au Canada. Eh bien, il a ici une excellente occasion de venir en aide à une société canadienne en difficulté et de comprendre les besoins d'une municipalité.

Le conseil municipal de Toronto et l'Administration portuaire de Toronto ont instauré un processus pour l'approbation éventuelle de l'expansion de l'aéroport Billy Bishop, mais le gouvernement libéral s'en est mêlé et a décidé de bloquer le projet.

En tant que députés, nous avons le devoir de soutenir les Canadiens et la création d'emplois et de tâcher de répondre aux besoins des collectivités. Aussi, j'exhorte mes collègues d'appuyer la motion à l'étude, la société Bombardier et l'expansion de l'aéroport Billy Bishop. Je presse le gouvernement d'annuler sa décision et de permettre la continuation du processus.

• (1140)

M. Adam Vaughan (secrétaire parlementaire du premier ministre (Affaires intergouvernementales), Lib.): Monsieur le Président, abstraction faite du fait que la Ville de Toronto n'a jamais commandé d'évaluation environnementale et qu'elle ne consacrerait jamais d'argent à ce genre d'exercice; que l'Administration portuaire a dit qu'elle ne pourra pas satisfaire à la majorité des 25 conditions à remplir pour que le projet soit même examiné; et que la Ville de Toronto a eu cinq occasions d'approuver cette demande, en exigeant de surcroît que cela soit fait avant le 3 juillet 2013 sans quoi l'entente devenait caduque; bref, abstraction faite de toutes ces vérités

factuelles, qui étaient absentes du discours que nous venons d'entendre, la députée d'en face mentionne la question du libre accès à cet aéroport pour Air Canada et WestJet.

Avez-vous déjà rencontré des représentants d'Air Canada et de WestJet pour discuter avec eux de leur accès complètement limité et du quasi-monopole qui a été accordé à Porter Airlines? Avez-vous discuté des fortes réserves de WestJet et d'Air Canada concernant la manière dont les personnes nommées par les conservateurs à l'Administration portuaire ont configuré cet aéroport pour en faire un quasi-monopole tellement contraignant que les autres transporteurs aériens ne peuvent pas faire concurrence à Porter Airlines pour ce qui est des vols? D'ailleurs, les transporteurs aériens américains refusent d'y offrir des arrivées et des départs en raison des conditions contraignantes mises en place pour avantager un transporteur aérien au détriment de tous les autres.

Êtes-vous au courant que WestJet et Air Canada restent muettes sur la question et qu'elles ne veulent rien savoir de ce processus?

Le vice-président: Je rappelle aux députés d'adresser leurs questions à la présidence.

La députée de Surrey-Sud—White Rock a la parole.

Mme Dianne L. Watts: Le député soulève une question intéressante, monsieur le Président, car d'autres compagnies aériennes ont elles aussi demandé d'avoir accès à l'aéroport.

Je pense qu'il importe d'envisager un processus ouvert concernant le libre accès afin d'exploiter les possibilités économiques. Je pense qu'il y a lieu d'en discuter en bonne et due forme dans le cadre d'un processus ouvert et transparent.

Mme Niki Ashton (Churchill—Keewatinook Aski, NDP): La députée a parlé de possibilités économiques, monsieur le Président. Pourrait-elle nous dire combien il est important de parler d'emplois, surtout dans l'aérospatiale, secteur dont il est question aujourd'hui? D'autres m'ont dit que c'était hors sujet, mais je ne vois pas ce qu'il y a de plus fondamental que la nécessité de protéger les bons emplois partout au pays et de veiller à ce que les politiques gouvernementales les protègent.

Malheureusement, sous le précédent gouvernement conservateur, des milliers d'emplois dans le secteur manufacturier se sont volatilisés, notamment en aérospatiale, dans l'ensemble du pays. L'actuel gouvernement libéral, lui, ne lève pas le petit doigt pour honorer ses obligations envers les employés d'Aveos, qui ont été durement touchés, notamment dans ma province, le Manitoba.

Je pense qu'il est essentiel de ramener le débat sur la nécessité pour le gouvernement fédéral de jouer un rôle structurant en appuyant les emplois manufacturiers partout au pays, dans tous les secteurs, et de reconnaître que l'État doit aussi soutenir ces industries-là.

Mme Dianne L. Watts: Monsieur le Président, je suis d'accord avec ma collègue quant à l'importance qu'il y a de travailler avec les divers secteurs et de chercher à stimuler leur croissance.

Travaux des subsides

L'ancienne mairesse que je suis estime très important que nous travaillions tous ensemble, surtout dans le domaine de l'aérospatiale, le long du couloir Cascadia, pour créer davantage d'emplois dans la chaîne d'approvisionnement de l'aérospatiale à l'aéroport d'Abbotsford, à Richmond, et faire en sorte de travailler avec tous les ordres de gouvernement.

Il est indéniablement nécessaire d'appuyer nos partenaires, de veiller à ce qu'il y ait de bons emplois et à ce que la région progresse sur le plan économique.

L'hon. Alice Wong (Richmond-Centre, PCC): J'aimerais faire une petite mise au point, monsieur le Président : l'aéroport de Vancouver n'est pas sur le territoire de New Westminster—Burnaby, mais à Richmond. Si l'activité économique y est si importante, c'est grâce à l'action de l'ancien gouvernement conservateur qui a stimulé l'essor de cet aéroport.

Ma collègue a-t-elle constaté la croissance des collectivités avoisinantes, croissance attribuable au succès de l'aéroport de Vancouver, ou en a-t-elle entendu parler?

Mme Dianne L. Watts: Monsieur le Président, il est très important de bien comprendre la nature de la croissance économique du secteur que j'ai constatée grâce au travail réalisé dans le sud du Fraser, dans ma région, le long du couloir Cascadia, de la Colombie-Britannique aux États-Unis. Nous avons beaucoup travaillé pour stimuler la croissance de cette région. L'aéroport de Vancouver a fait l'objet de plusieurs agrandissements importants. De plus, l'Institut de technologie de la Colombie-Britannique est installé dans la région où l'on trouve aussi de jeunes entreprises et des entreprises en haute technologie, autant d'acteurs qui ont connu une très forte croissance.

En réponse à mes deux collègues qui viennent de poser des questions, je dirais qu'il est important d'appuyer ces industries et ces secteurs par tous les moyens, afin de favoriser la croissance de l'emploi.

• (1145)

M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC): Monsieur le Président, je suis de nouveau très heureux de prendre la parole au nom des résidents de Chilliwack—Hope au sujet d'une importante question concernant l'économie canadienne et l'industrie aérospatiale.

En cette Journée internationale de la femme, je prendrai une minute pour saluer les deux remarquables conservatrices qui animent ce débat de notre côté, soit les députées de Sentier Carlton—Eagle Creek et de Surrey-Sud—White Rock. Par ailleurs, je tiens à prendre un instant pour saluer ma femme, ma mère et mes trois sœurs qui ont joué un rôle très important dans ma vie.

Je me propose de parler de certains sujets dans le temps qui m'est alloué, notamment de l'importance de l'industrie aérospatiale pour le Canada.

Quand on pense aux emplois dans ce secteur d'activité, on pense souvent aux grands employeurs comme Bombardier, WestJet, Air Canada ou Porter. Cependant, depuis que je suis député, je sais que les emplois et les répercussions économiques de l'industrie aérospatiale sont pancanadiens, car il y a aussi des entreprises comme Cascade Aerospace et Avcorp en Colombie-Britannique. Ce sont de gros joueurs du secteur de l'aérospatiale dans cette province qui assurent non seulement l'entretien d'aéronefs un peu partout au Canada, dans le cas des appareils militaires, par exemple, mais qui réalisent aussi des contrats ailleurs dans le monde offrant du même coup des emplois biens payés aux travailleurs des collectivités canadiennes. Nous ne devons pas perdre cela de vue quand on parle de l'industrie. Tout cela ne concerne pas que Montréal et Toronto,

mais aussi des villes comme Chilliwack et Abbotsford, dans ma région.

Permettez-moi aussi de vous parler de l'importance des aéroports secondaires. J'ai été déçu d'entendre le ministre des Transports se demander pourquoi il faudrait agrandir l'aéroport Billy Bishop, que les gens pouvaient simplement aller à Pearson, que Pearson était un bon aéroport. Je pense à l'incidence que cela pourrait avoir sur la région que je représente.

Nous avons un superbe aéroport international près de Chilliwack, l'aéroport international d'Abbotsford qui accueille annuellement le célèbre spectacle aérien international du même nom. Quelque 500 000 passagers transitent annuellement par cet aéroport secondaire grâce aux nombreux vols quotidiens de WestJet et de certains vols saisonniers d'Air Canada. L'aéroport est une importante plaque tournante pour l'économie de la région. Lorsque nous faisons la promotion de ces aéroports secondaires, nous faisons la promotion de l'économie de même que de meilleures solutions pour les voyageurs et de meilleures possibilités pour les compagnies aériennes qui desservent ces aéroports secondaires, certes relativement petits, mais souvent beaucoup mieux adaptés à la demande.

Je sais que l'administration de l'aéroport international d'Abbotsford s'enorgueillit d'exiger de faibles redevances d'atterrissage et de stationnement ainsi que d'offrir de bons services douaniers qui attirent les investisseurs et les clients. Nous voulons encourager non seulement les grands aéroports du pays, ceux de Vancouver, de Montréal et de Toronto, mais aussi les aéroports secondaires que le public voyageur emprunte ou pourrait emprunter si plus d'options lui étaient offertes. C'est important.

Permettez-moi de vous parler de l'importance de notre industrie aérienne nationale, qu'il s'agisse de WestJet, d'Air Canada ou de Porter.

Dans ma région, WestJet, qui vient juste de célébrer son 20^e anniversaire, est le principal transporteur que les résidents du coin empruntent pour aller travailler ou rendre visite à leurs familles. Après des débuts modestes, la compagnie a pris de l'ampleur pour devenir un joueur important qui emploie des dizaines de milliers de Canadiens.

Quant à l'apport de ces compagnies aériennes pour les clients, force est de constater que l'augmentation des choix favorise une diminution des prix. Les compagnies ont acheté différents types d'avions. Elles ont déjà acheté des Q400. Elles ont étendu leur service, ce qui est toujours une bonne chose pour le secteur de l'aérospatiale en général, car cela ouvre des débouchés.

Je viens de Chilliwack, en Colombie-Britannique, et je veux — à l'instar de la députée de Sentier Carlton—Eagle Creek — parler de l'aéroport de l'île de Toronto au centre-ville, appelé Billy Bishop, car le débat concerne l'ensemble des Canadiens et qu'il est porteur d'un message.

• (1150)

Que doit-on en effet conclure quand on voit le gouvernement libéral qui, peu de temps après être arrivé au pouvoir, manipule déjà le processus pour parvenir à ses fins?

On nous avait pourtant fait de magnifiques promesses, soit que l'on prendrait des décisions fondées sur des données probantes, qu'on tiendrait de vastes consultations et qu'il nous suffirait d'observer ces consultations. Cependant, dans le cas de l'aéroport Billy Bishop, les libéraux ont coupé court à leur démarche.

Travaux des subsides

Plutôt que de permettre la poursuite de l'évaluation environnementale, réalisée à 90 %, le ministre a unilatéralement décidé d'y mettre fin. S'il est intimement convaincu de la valeur du processus, s'il croit dans la prise de décisions fondées sur des données probantes, pourquoi alors ne pas avoir permis au processus d'aller à son terme? Pourquoi ne pas avoir permis la publication des rapports? Pourquoi ne pas demander au gouvernement fédéral de réagir au travail réalisé par l'Administration portuaire de Toronto et par la ville? Cette interruption du processus, cette application d'une décision politique à cette fin, est une erreur.

Nous l'avons entendu dans le débat sur l'oléoduc d'Énergie Est. Quand les membres du gouvernement jugent que les résultats risquent de ne pas correspondre à leur vision, ils infléchissent le processus de consultation. Dans ce cas, ils ont tout bloqué et ajouté une strate bureaucratique.

Hier en Colombie-Britannique, nous avons vu les rapports d'un groupe très en faveur du gaz naturel liquéfié. On ne sait pas très bien s'il représente la position de cette société, mais le secteur craint de perdre la confiance des investisseurs en l'absence d'un processus de consultation ouvert et transparent auquel le public peut se fier. Les Canadiens perdent confiance quand ils voient que le processus est manipulé. Le même phénomène s'est produit dans le cas des examens de l'oléoduc, auxquels on avait superposé un processus de consultation. Cela contraste fortement avec ce processus-ci, que l'on a écourté.

Ce processus présente un problème, et, à titre de membres de l'opposition officielle, cela nous inquiète, et cela inquiète aussi les Canadiens que nous représentons. Cela n'augure rien de bon pour les consultations que le gouvernement a promis d'entamer auprès des Canadiens.

Nous avons parlé de réforme démocratique. On nous promet de tenir de vastes consultations, mais nous avons déjà vu que, quand les libéraux ne sont pas sûrs des résultats d'une consultation ou qu'ils veulent obtenir des résultats prédéterminés, ils abrègent le processus. Ce n'est pas ainsi qu'on mène des consultations. Ces méthodes ne garantissent pas aux Canadiens que la prise de décisions sera fondée sur des données probantes.

L'opposition officielle et le gouvernement réagissent différemment aux problèmes économiques. Dans nos motions de l'opposition, qu'il s'agisse du projet Énergie Est ou de l'aéroport de l'île de Toronto, nous favorisons des solutions axées sur le marché. Nous demandons pourquoi on ne laisse pas le secteur privé aider Bombardier et nous suggérons de faciliter le transport de nos ressources vers les marchés dans le cas du projet d'oléoduc Énergie Est.

Au lieu de cela, le gouvernement s'ingère, soit en écourtant les processus, soit en les retardant. Cela ne restaure pas la confiance des Canadiens et ne contribue certainement pas à la prospérité du marché. Pourquoi ne pas lancer le processus de consultation sur Billy Bishop? Ensuite, si le gouvernement veut vraiment intervenir, nous disposerons au moins de toute l'information nécessaire. Au lieu de cela, les libéraux ont coupé court à ces consultations.

Le ministre nous a brandi la lettre d'intention d'Air Canada. Quand on lui a demandé pourquoi il avait coupé court à ce processus, il nous a dit de ne pas penser aux emplois perdus chez Bombardier, mais plutôt de regarder la lettre d'intention qu'il brandissait. Il a en sa possession une lettre d'intention semblable d'une autre société de transport aérien, mais il ne veut pas en parler. C'est ce dont nous discutons aujourd'hui.

Alors, pourquoi ne pas lancer ce processus? C'est ce que vise la motion. Elle vise à permettre au marché libre d'assumer son rôle, qui est de stimuler l'exploitation de sociétés privées comme Bombardier. Ces deux objectifs sont cruciaux; voilà pourquoi je vais appuyer cette motion.

• (1155)

M. Richard Cannings (Okanagan-Sud—Kootenay-Ouest, NDP): Monsieur le président, j'ai une observation à faire sur ce qu'a dit mon collègue au sujet des aéroports secondaires. Il a parlé de l'aéroport international d'Abbotsford, que je connais très bien. Je lui ferai remarquer que l'aéroport Billy Bishop, situé au cœur même de Toronto, se trouve dans une situation très différente de celui d'Abbotsford, perdu au milieu des champs de maïs de la vallée du Fraser. L'aéroport d'Abbotsford dessert les banlieues éloignées de Vancouver. Billy Bishop dessert le centre-ville de Toronto. Mon collègue n'y trouvera certainement pas d'espaces de stationnement abordables.

Il est très évident que l'aéroport d'Abbotsford apporte une précieuse contribution à la diversité économique de la vallée du Fraser, mais je voudrais que le député nous explique l'influence qu'a l'aéroport Billy Bishop sur la situation économique de Toronto.

M. Mark Strahl: Monsieur le Président, je ne comparais évidemment pas ainsi les deux aéroports. Je disais tout simplement que, même lorsqu'il y a un grand aéroport international, comme l'aéroport Pearson, près de l'aéroport Billy Bishop, et que cet aéroport draine de la clientèle, il est tout de même possible de soutenir les aéroports secondaires, comme l'aéroport d'Abbotsford par rapport à celui de Vancouver, pour qu'ils puissent prendre de l'expansion.

Chaque fois qu'on agrandit un aéroport, chaque fois qu'on accroît ses services, on stimule l'activité économique et on génère des emplois et des recettes fiscales. Voilà de quoi il devrait être question. C'est un processus. Il s'agit de poursuivre un processus en cours, que le ministre des Transports a court-circuité à la dernière minute pour des motifs politiques.

Je suis convaincu que le député dont la circonscription couvre ce secteur s'exprimera de nouveau sur la question. Manifestement, le projet lui plaisait. Il plaisait aussi aux libéraux, mais ceux-ci auraient dû permettre au processus de se poursuivre afin que les Canadiens aient l'assurance que les travaux préliminaires ont été faits et que la décision a été prise après la fin de ces travaux.

M. Adam Vaughan (secrétaire parlementaire du premier ministre (Affaires intergouvernementales), Lib.): Monsieur le Président, le député d'en face parle d'une solution axée sur le marché. Sait-il que le gouvernement fédéral devrait déboursier environ 1,6 milliard de dollars afin de réaménager le terrain pour réaliser ce projet, à condition évidemment qu'il soit même réalisable?

Cela dit, nous avons mené des consultations sur cette question pendant trois ans à Toronto. Plus de 25 rapports ont été déposés au conseil municipal. À cinq reprises, le conseil municipal a rejeté le projet. Lors de la campagne électorale, nous avons promis de protéger l'entente tripartite. À l'époque, un seul parti — celui d'en face — s'est engagé à ouvrir l'entente tripartite et à agrandir l'aéroport, quels que soient les coûts. Aux dernières élections, ce parti n'a décroché aucun siège et a obtenu moins de 10 % des suffrages exprimés dans le secteur entourant l'aéroport. La population n'appuyait pas la position préconisée par ce parti.

Travaux des subsides

On parle de la nécessité d'appuyer Bombardier. Lorsque, avec le soutien du gouvernement de l'Ontario, la Ville de Toronto a souhaité faire l'acquisition de tramways Bombardier fabriqués à l'usine de Thunder Bay et faciliter l'agrandissement du réseau de transport en commun de Toronto, l'ex-député John Baird a utilisé un langage grossier et puéril qu'il m'est interdit de répéter dans cette enceinte. En gros, il a envoyé promener la Ville de Toronto et soutenu qu'il n'était pas justifié d'appuyer Bombardier et de construire un réseau de transport en commun à Toronto.

Puisque le développement économique et la santé financière de Bombardier sont des éléments essentiels de son argumentation, pourquoi le parti d'en face a-t-il refusé d'appuyer la demande présentée par la Ville de Toronto en vue de faire l'acquisition de tramways Bombardier pour son réseau?

M. Mark Strahl: Monsieur le Président, le précédent gouvernement conservateur était certainement un grand partenaire de la Ville de Toronto en vue d'investir des milliards de dollars dans le transport en commun, GO Transit, le secteur riverain et les Jeux panaméricains. Nous collaborions avec la Ville de Toronto pour faire avancer ses priorités.

J'ai une lettre qui mentionne que la Ville s'attend à ce que les études entreprises par PortsToronto traitent des conditions adoptées par le conseil municipal, y compris les limites et les phases. Il y avait un processus en cours. Le ministre des Transports l'a court-circuité. C'était une erreur, et nous espérons que les députés appuieront la motion pour corriger cette erreur.

• (1200)

M. Adam Vaughan (secrétaire parlementaire du premier ministre (Affaires intergouvernementales), Lib.): Monsieur le Président, je remercie le parti d'opposition de l'occasion de parler de ce dossier à la Chambre qui définit certains défis avec lesquels est aux prises la circonscription que je représente.

La circonscription que je représente comprend le secteur riverain de Toronto et l'arrière-port qui s'étend des terrains de l'Exposition nationale canadienne jusqu'à la rivière Don, englobant l'île de Toronto et l'aéroport de l'île de Toronto, ainsi que les collectivités touchées.

L'un des aspects intéressants au sujet de cette partie de la ville, c'est que le secteur riverain a connu une transformation extraordinaire au cours des 25 dernières années, et c'est grandement dû à une autre entente tripartite dont il a été fait mention plus tôt, à savoir l'entente tripartite sur le secteur riverain qu'ont signé le premier ministre Chrétien, le premier ministre Mike Harris et le maire de Toronto à l'époque, Mel Lastman. Cette entente a entraîné des investissements de près de 3,5 milliards de dollars en vue de transformer le secteur riverain et son port industriel à l'abandon en une nouvelle collectivité qui veille à tous les aspects qui assurent la prospérité d'une ville.

Pour ce qui est du secteur industriel, Lafarge continue d'y expédier des produits, et Sucre Redpath continue d'utiliser activement le port. Nous avons également un aéroport qui est défini par une autre entente. Il s'agit de l'aéroport Billy Bishop, qui est mieux connu à Toronto sous le nom d'aéroport de l'île.

Cet investissement a également suscité d'énormes investissements privés, bien supérieurs à toutes les retombées générées, selon les calculs, par l'aéroport de l'île. Nous avons de nouveaux établissements postsecondaires dans le secteur riverain. Ayant plus que triplé en superficie, le centre Harbourfront est maintenant l'un des centres culturels de la ville et du pays.

En outre, nous comptons de nouveaux circuits de transport en commun, de nouveaux hôtels, de nouveaux immeubles en copropriété et de nouvelles résidences. Nous avons aussi dans ma circonscription, à 500 mètres de l'extrémité de l'aéroport, la plus forte concentration de logements sociaux.

Voilà le contexte dans lequel se situe l'aéroport de l'île. J'invite les députés à examiner ne serait-ce qu'un seul des 25 rapports déposés dans ce dossier et à étudier la proposition ainsi que la configuration du terrain sur lequel on voudrait aménager cette installation. Quand on regarde les cartes et qu'on analyse les faussetés véhiculées, on se rend compte de l'absurdité de la proposition.

L'idée a été présentée par M. Deluce et Porter Airlines dans un document privé adressé au maire Ford, qui avait six semaines pour donner son approbation. La ville avait six semaines pour donner son aval, sans quoi l'affaire tombait à l'eau. Quand cette proposition ridicule a été soumise au conseil, les questions qu'elle a suscitées étaient si sérieuses et d'une telle ampleur que la Ville a dû y consacrer cinq réunions publiques du conseil, tenir de nombreuses réunions de consultation et examiner 25 rapports déposés par des experts-conseils en économie, en planification et en aéronautique ainsi que par tous les autres qui essayaient de comprendre pourquoi cette idée avait fait son chemin et, du reste, pourquoi elle figurait à l'ordre du jour du conseil municipal.

Il faudrait demander au maire Ford. L'ex-premier ministre aurait peut-être pu le faire pendant qu'il avait M. Ford sur l'estrade au cours de la campagne électorale. Quoi qu'il en soit, nous ignorons pourquoi cette idée a été présentée. Ni PortsToronto, ni la Ville de Toronto, ni le gouvernement du Canada ne l'ont appuyée. Aucun des signataires de l'entente tripartite n'a souscrit à la proposition. Nous l'étudions afin de voir si elle est pertinente.

Les études n'ont fait que susciter davantage de questions. Qu'en est-il de la zone d'exclusion maritime? Entend-on l'étendre et empêcher la circulation commerciale d'accéder au port? Nous n'arrivons pas à obtenir de réponse. Au départ, la piste ne devait être prolongée que de 80 mètres par la construction d'une jetée. Par la suite, il a été question d'un prolongement de 300 mètres à chaque extrémité, ce qui nécessiterait la construction et le pavage d'une jetée d'un demi-kilomètre. Or, cette jetée bloquerait l'accès aux îles et vers la pointe de Hanlan par traversier et pourrait également obstruer le passage près d'Ontario Place, empêchant ainsi les navires commerciaux d'emprunter l'un des principaux chenaux pour entrer dans le port et en sortir.

Nous n'avons pas pu savoir si ce projet de réaménagement est celui qui serait privilégié, quelle serait la largeur de la piste et s'il y aurait des voies de circulation. On ne nous a fourni aucun dessin. En fait, personne n'a présenté de dossier commercial au sujet de ce projet.

La ville était disposée à étudier le projet. Toutefois, avant même d'envisager de donner son approbation, elle a imposé des conditions très strictes. Ces conditions n'ont jamais été respectées. En fait, l'administration portuaire a déclaré ne pas pouvoir les remplir, ce qui signifie que lorsque le projet a finalement été présenté au conseil municipal, il était déjà tombé à l'eau.

Travaux des subsides

Le projet exige un remblayage d'un demi-kilomètre à chaque extrémité de la piste. On ne peut pas déplacer les installations d'un côté ou de l'autre, car on nuirait au développement des zones portuaires ou on empièterait sur la Place de l'Ontario. Il faudrait étendre les zones interdites à la navigation, et nous ne pouvons pas savoir dans quelle mesure nous devrions le faire, car Transports Canada ne veut pas se prononcer sur la question, étant donné qu'on ne lui a pas présenté de plan ou de projet.

Par ailleurs, il est devenu très évident que, lorsqu'un avion effectuerait un virage au bout de la piste, le souffle des réacteurs serait si puissant qu'il renverserait de petites embarcations et ruinerait la navigation de plaisance dans le havre de Toronto.

L'autorité portuaire a ensuite proposé que l'on construise un mur de six mètres tout le long de la piste, de la rue Bay à la rue Dufferin, afin de contrer le souffle des réacteurs. Il faudrait carrément construire un mur pare-souffle pour protéger les plaisanciers dans cette zone, mais, même pour cette solution, aucune proposition n'a été faite au sujet du financement.

● (1205)

Nous sommes donc en présence d'un projet dont la portée et les coûts ne cessent de croître et qui sape l'excellent travail qui a été réalisé pour revitaliser le secteur riverain, cet investissement extraordinaire — qui est sur le point d'être doublé une fois de plus — fondé sur une analyse et des données bien plus considérables, qui jouit d'un plus grand appui populaire et dont les répercussions économiques sont beaucoup plus importantes. Au lieu de cela, nous avons cette idée farfelue proposée par un individu qui veut promouvoir une compagnie aérienne.

Est-ce que WestJet ou Air Canada a appuyé ce projet? Non.

Est-ce que l'administration portuaire l'a approuvé? Non.

La Ville de Toronto l'a-t-elle approuvé au cours de l'une des cinq réunions publiques tenues à ce sujet? Non. À cinq reprises, elle a eu l'occasion de donner son approbation, mais elle a toujours refusé de le faire à moins que les conditions fixées ne soient respectées. Ces conditions, qui viennent d'être énoncées, n'ont jamais été remplies.

Toutefois, le véritable mystère qui entoure ce projet, c'est l'idée qu'il est axé sur le marché.

L'un des moyens proposés pour que le projet fonctionne consistait à construire un échangeur en trèfle au-dessus du lac Ontario pour que la circulation du port contourne les silos et revienne vers l'aérogare. Le coût de ce seul projet s'élevait à 600 millions de dollars et M. Deluce a déclaré que le gouvernement fédéral en assumerait les frais. Pendant la dernière législature, le gouvernement aurait pu décider d'aller en ce sens, mais il a choisi d'investir l'argent dans le transport en commun à Scarborough. Ce fut une sage décision.

L'administration portuaire a ensuite indiqué qu'elle augmenterait tous les frais, dont les frais imposés aux passagers. Mais il y a un problème: selon les lettres patentes, l'administration portuaire n'est pas autorisée à dépenser les revenus provenant de propriétés qui ne lui appartiennent pas ou qui ne sont pas visées dans les lettres patentes. Par conséquent, l'administration portuaire ne peut pas modifier la partie sud de la ville à sa guise, puisqu'elle n'est pas autorisée à dépenser les revenus provenant de propriétés ne lui appartenant pas. Elle s'est dite d'accord et a déclaré que la Ville devait s'adresser au gouvernement fédéral pour obtenir les fonds.

Le gouvernement fédéral aurait pu prévoir des fonds dans les trois derniers budgets, mais il a choisi de ne pas le faire. En fait, il a choisi de redoubler d'efforts et de s'en tenir au plan du secteur riverain de Toronto, le plan approprié ayant reçu l'appui de la Ville de Toronto,

des habitants de Toronto, du milieu d'affaires de Toronto et des urbanistes de Toronto.

Nous nous retrouvons donc aujourd'hui à discuter d'une notion absurde présentée par un seul promoteur, qui cherche à reconfigurer à sa guise toute la ville de Toronto, à nous faire interrompre les plans prévoyant un investissement fédéral de l'ordre de 3,2 milliards de dollars pour le secteur riverain, à nous faire tourner le dos au Harbourfront Centre, à nous faire tourner le dos aux résidents du secteur — pas les résidents vivant dans des copropriétés, mais les personnes résidant dans des logements sociaux, qui sont celles vivant le plus près de la piste d'atterrissage. Ces personnes vivent à 500 mètres de la piste. Selon les collectivités dans ce secteur, la Ville de Toronto, l'administration portuaire et le gouvernement fédéral ont promis par écrit qu'il n'y aurait pas d'avions et pas d'agrandissement de la piste d'atterrissage. Elles veulent que cette promesse soit respectée.

Par conséquent, pendant la campagne électorale, nous avons affirmé que nous respecterions cette promesse, et c'est ce que nous faisons.

Toutefois, ce qui me préoccupe à cet égard, c'est que, lorsque nous demandons aux députés d'en face à qui ils se sont adressés, ceux-ci ont reconnu n'avoir discuté qu'avec l'exploitant de la ligne aérienne. Ils ont rencontré M. Deluce. Ce dernier, ainsi que son groupe de pression, le Sussex Strategy Group, font du lobbying sur la Colline du Parlement depuis plus d'un mois. Si nous devons vérifier le registre des lobbyistes, nous constaterions qu'ils ne sont pas inscrits.

Le parti d'en face parle au nom de lobbyistes qui n'ont pas respecté les règles et ont fait présenter à la Chambre une motion visant à promouvoir les intérêts privés d'une seule compagnie aérienne sans tenir compte de tous les autres investissements publics.

On s'attendrait, à tout le moins, à ce que cet exploitant, pour une fois, suive les règles et s'inscrive au registre des lobbyistes avant de s'entretenir avec des parlementaires de ces intérêts commerciaux, mais il ne l'a pas fait. C'est choquant. Cela n'a rien de surprenant de la part du parti d'en face, mais c'est néanmoins choquant.

Ce qui ressort constamment du parti conservateur et de l'administration portuaire de Toronto, c'est que leur relation est extrêmement opaque. Le parti a nommé à l'administration portuaire des copains d'université et des collecteurs de fonds d'anciens ministres.

L'administration portuaire a une feuille de route...

Des voix: Oh, oh!

● (1210)

Le vice-président adjoint (M. Anthony Rota): À l'ordre, s'il vous plaît.

Je me permets d'interrompre brièvement le député. Je suis certain que le député apprécie les encouragements des députés d'en face, mais, je serais reconnaissant à ces derniers de se retenir de faire des commentaires. Il est préférable de ne pas avoir à crier pour se faire entendre.

M. Adam Vaughan: Monsieur le Président, l'Administration portuaire a une feuille de route absolument déplorable en matière d'administration publique. Elle ne suit pas les règles. Les promoteurs du projet n'obéissent pas aux règles sur l'enregistrement des lobbyistes. Ils ne se sont pas encore enregistrés. Une plainte a été déposée et reçue.

Travaux des subsides

N'est-ce pas consternant de voir qu'une personne a pu, malgré toute cette mauvaise gouvernance, convaincre le parti d'en face de proposer une motion dont elle sera la seule à profiter? C'est un procédé tout simplement pitoyable. De penser que, aujourd'hui, nous allons annuler notre décision, que nous allons revenir sur une promesse que nous avons faite et que nous avons tenue — protéger les berges, préserver l'équilibre, maintenir l'aéroport dans sa forme actuelle et procéder d'une façon coordonnée et consensuelle —, de dire que nous allons mettre tout cela de côté pour les droits d'une personne qui n'accepte pas de se plier aux règles du jeu, ce n'est tout simplement pas la façon d'exercer une bonne gouvernance. Ce n'est pas ainsi que les bonnes politiques publiques se concrétisent.

Pour ce qui a trait de la consultation, je conseille au parti d'en face d'y avoir plus largement recours. Cela lui permettra peut-être d'éviter de se faire exclure de Toronto chaque fois qu'il y a des élections fédérales.

Mme Linda Duncan (Edmonton Strathcona, NDP): Monsieur le Président, j'aimerais remercier le député pour son discours sur ce dossier, qu'il connaît évidemment très bien puisqu'il a été conseiller municipal à Toronto avant d'être élu député fédéral.

Je suis heureux de voir le secrétaire parlementaire du premier ministre défendre dans cette enceinte le droit des Torontois d'avoir leur mot à dire dans une décision concernant l'utilisation du territoire de leur municipalité.

Moi aussi, je me suis longtemps battue avec acharnement dans ma ville pour protéger la vallée de la rivière Saskatchewan Nord, qui, pour beaucoup de gens de ma circonscription, est une richesse à préserver. Nous avons dû nous opposer à beaucoup de projets de construction caressés par le secteur privé. Lorsqu'on veut construire sur les berges de la rivière ou déterminer ce qui peut être construit dans la vallée, il faut s'attendre à rencontrer beaucoup de problèmes. Cependant, la population locale affirme constamment sa volonté de préserver la vallée, qui est une richesse pour elle.

Mon frère a déjà habité à Toronto, et je suis allée souvent me promener dans le secteur riverain. Chaque fois que je vais à Toronto, j'essaie de trouver un moment pour m'y rendre.

Comme je l'ai déjà dit dans cette enceinte, deux ententes tripartites se contredisent quelque peu. Le député dit que ce sont les HLM qui seraient les plus touchés. J'ai pris connaissance d'un rapport qui a été rédigé par le médecin hygiéniste en chef de Toronto et que le député a mentionné aux Communes. Ce rapport nous prévient des répercussions éventuelles sur la santé des gens de l'expansion de l'aéroport et même du simple fait d'en poursuivre l'exploitation. Le député pourrait-il nous parler de ce problème et nous dire quelle incidence peut avoir eue ce facteur dans la décision définitive du gouvernement fédéral de ne pas autoriser l'expansion?

M. Adam Vaughan: Monsieur le Président, le rapport du Conseil de la santé indique que l'aéroport de l'île est la plus grande source de pollution de toute la région du Grand Toronto. Cette situation a des répercussions majeures sur la population à faible revenu qui vit à proximité de l'aéroport, en particulier les résidents de l'immeuble le plus près de l'extrémité de la piste, une résidence offrant des services de soutien aux personnes atteintes d'incapacités graves.

On observe également une flambée de cas d'asthme chez les enfants de l'école locale, située d'un côté de la rue, une route à deux voies menant à un parc, et l'accès à l'aéroport passe entre l'école et le centre communautaire. Il n'y a aucun plan pour élargir cette route ni l'espace nécessaire pour le faire, même si on veut faire entrer un aéroport de la taille de l'Aéroport international d'Ottawa dans un septième de sa superficie.

Il y a également d'autres enjeux. Celui sur lequel nous devons porter notre attention, c'est le bon équilibre. La députée d'en face a fait référence à deux ententes tripartites qui régissent la zone riveraine de la ville. Ces ententes assurent un équilibre et permettent l'exploitation d'un petit aéroport. L'aéroport fonctionne bien et permet aux investissements riverains d'engendrer plus d'emplois, de retombées économiques et de travaux à effectuer. Ces deux ententes tripartites fonctionnent de concert. Elles ont été élaborées et sont régies en complémentarité.

L'organisme qui gère ce dossier entend aménager un superbe secteur riverain, pas seulement une route et un aéroport réservé à un seul exploitant. Nous devons nous pencher sur des questions très complexes; les auteurs de la motion n'ont même pas commencé à faire des recherches et encore moins à lire les rapports ou à parler aux parties intéressées. La seule personne à qui ils ont parlé, c'est un exploitant de l'aéroport, et même là, il ne s'agit pas de l'exploitant de l'aéroport même, mais du principal transporteur aérien. C'est le seul intervenant à qui ils ont parlé.

• (1215)

L'hon. Lisa Raitt (Milton, PCC): Monsieur le Président, je pense qu'à mesure que le temps passera aujourd'hui, vous constaterez qu'il y a eu beaucoup de conversations à ce sujet.

L'argument que je tiens à faire valoir en ce qui concerne la motion est fort simple. Il porte sur la progression naturelle de la justice à l'égard des enjeux liés à l'aéroport du centre-ville de Toronto, qu'on appelle maintenant l'Aéroport Billy Bishop. Le député l'a mentionné dans son discours, et nous le savons depuis de nombreuses années: il dira et fera tout ce qui est en son pouvoir pour faire fermer cet aéroport. C'est un fait bien connu et il l'a déclaré publiquement.

Il y a un aspect en particulier que j'aimerais porter à l'attention du député pour illustrer ce fait, et je souhaite également obtenir ses observations à cet égard. Je parle d'un incident qui est survenu en 2007; à l'époque, le député s'était permis d'insinuer que des avions de Bombardier, en l'occurrence les appareils Q400, n'étaient pas sûrs. Ces avions sont en fonction depuis 2007 et, de toute évidence, ils n'ont jamais connu de problèmes liés à la sécurité, mais, à l'époque, le président d'une section locale des TCA avait très ouvertement fustigé le député pour son allégation. Il avait déclaré: « Je suis consterné que le conseiller Adam Vaughan [...] affich[e] [son] opportunisme politique de façon aussi méprisable en réclamant que les appareils Q400 de Porter Airlines soient interdits de vol. »

Le problème est le suivant. Le député a dit et fait bien des choses par le passé. Cela ressemble beaucoup à de l'opportunisme politique. Pendant la dernière campagne électorale, il a placé la fermeture de l'aéroport au rang de ses priorités, tandis que Jim Karygiannis, un ancien député, a dit ne pas se souvenir que les libéraux aient pris une décision politique ferme dans ce dossier.

J'aimerais que le député d'en face me fasse part de ses observations au sujet de ces citations.

Le vice-président adjoint (M. Anthony Rota): Avant que le député réponde, je tiens à rappeler aux députés que, même dans une citation, il leur est interdit de prononcer le nom d'un député à la Chambre.

Le secrétaire parlementaire du premier ministre (Affaires intergouvernementales) a la parole.

Travaux des subsides

M. Adam Vaughan: Monsieur le Président, la députée d'en face fait allusion à une situation dans laquelle un avion Q400 qui sortait de l'usine a éprouvé, au cours d'un de ses premiers vols, un problème avec l'anneau de caoutchouc autour de la pointe avant de la configuration d'atterrissage, problème qui a causé des défaillances et des écrasements chez un certain nombre de ces avions, notamment lorsqu'ils survolaient l'eau et atterraient à des aéroports maritimes. Le problème a été réglé par la suite. On a rappelé cette pièce et on l'a reconfigurée pour qu'elle soit plus sécuritaire. En fait, cet aéronef vole maintenant en toute sécurité; l'avion Q400 ne me pose pas problème, car il a été réparé.

Elle a soulevé la question de l'application régulière de la loi. Une des conditions de l'entente tripartite exige de l'administration portuaire qu'elle construise un réseau d'égouts pour permettre aux fluides de déglacage de rejoindre le réseau d'égouts de la ville et ainsi éviter d'être déchargés directement dans le lac. La députée d'en face, qui a déjà été gestionnaire de l'administration portuaire, sait que le réseau d'égouts n'a jamais été construit en conformité avec la réglementation de l'administration portuaire ou les ententes tripartites.

Si l'application régulière de la loi, une saine gestion de l'environnement et le respect de la lettre de la loi dans l'entente étaient si importants, pourquoi la députée d'en face n'a-t-elle pas construit, quand elle était à la tête de l'administration, le réseau d'égouts approprié pour protéger le lac et l'eau potable de millions de Torontois contre les carcinogènes connus qui étaient pelletés dans le lac Ontario? Si le parti d'en face veut faire la morale au parti de ce côté-ci de la Chambre sur l'application régulière de la loi et la justice naturelle, il a intérêt à bien examiner son propre comportement des 20 dernières années en ce qui touche cette question.

Mme Kate Young (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, il a été question d'une pseudo-évaluation environnementale et de ce qui en est ressorti, ou pas. J'aimerais que le député nous en dise plus sur l'évaluation environnementale dont parlait l'opposition et nous explique où elle en est rendue.

M. Adam Vaughan: Monsieur le Président, la Ville de Toronto a commandé une évaluation environnementale, mais seulement une fois que l'administration portuaire a accepté de plafonner les activités de l'aéroport, puisqu'elles surchargent déjà les infrastructures de transport environnantes, notamment en raison de la circulation des autobus aux intersections Bathurst et Lake Shore ainsi qu'Eirann Quay et Bathurst.

De la manière dont le secteur est aménagé, l'aéroport est déjà trop gros pour le terrain sur lequel il est situé, et les infrastructures de transport terrestre sont incapables de desservir adéquatement un aéroport où transitent déjà 2,4 millions de passagers par année. L'administration portuaire a refusé le plafond demandé et a lancé une évaluation environnementale qu'elle a elle-même conçue, c'est-à-dire qu'elle en a défini les lignes directrices et qu'elle devait être la seule à l'approuver ou à la rejeter. La collaboration avec PortsToronto était si mauvaise que la Ville de Toronto était sur le point de se retirer du processus.

• (1220)

M. Ben Lobb (Huron—Bruce, PCC): Monsieur le Président, je vais partager mon temps de parole avec le député de Sherwood Park—Fort Saskatchewan.

Le député de Toronto s'est exprimé avec ardeur au sujet d'un réservoir sur le terrain d'un aéroport. J'aurais aimé qu'il en fasse autant à propos de l'aval qu'a donné le gouvernement au déversement

de huit milliards de litres d'eaux usées dans le Saint-Laurent. Je n'ai pas entendu le député évoquer cette affaire à l'époque. Il aurait été bon de l'entendre s'insurger contre le déversement d'eaux usées dans une réserve d'eau douce.

Comme je l'ai dit lors de ma dernière allocution à la Chambre, il faut prendre une décision pour le pays. Allons-nous continuer à bloquer la création d'emplois alors que les faits scientifiques prouvent qu'il est acceptable d'aller de l'avant? Allons-nous au moins laisser le processus suivre son cours, afin d'être en mesure de tirer des conclusions à cet égard?

J'ai pris quelques notes ce matin. Les voici.

Le projet d'oléoduc Énergie Est injecterait plus de 16 milliards de dollars dans l'économie. Or, étant donné que l'actuel gouvernement a modifié les modalités des évaluations environnementales, il est peu probable que le projet soit approuvé d'ici la fin de son mandat.

Il y a également un projet dans ma circonscription dont l'évaluation environnementale a commencé en 2008. Le projet lui-même a commencé en 2002 ou 2003. Nous disposons de toutes les données scientifiques. Le gouvernement du jour a dit vouloir laisser traîner les choses un peu plus longtemps pour voir ce qu'il peut trouver d'autre. Mais les données scientifiques confirment que le projet peut aller de l'avant. Selon une estimation conservatrice, il faudrait près de 1 milliard de dollars pour entamer les travaux et créer de nombreux emplois dans ma circonscription.

De plus, la décision d'annuler l'expansion nous prive d'une activité économique supplémentaire de près de 2 milliards de dollars dans la région centrale de Montréal et la région avoisinante. Au total, le manque à gagner en matière d'activité économique et d'emplois atteint pratiquement 20 milliards de dollars. La plupart des agences de développement économique diraient que tous ces projets auraient un effet multiplicateur d'un facteur de 4, voire de 6. Si l'on multiplie 20 milliards de dollars par 4 ou par 6, on en vient à la conclusion qu'on renonce à 80 milliards ou 100 milliards de dollars en activité économique, et ce, sans bonne raison scientifique.

Je voulais ainsi introduire mon discours aujourd'hui, car c'est à nous qu'il incombe de prendre les décisions.

Dans ma région, il y a beaucoup d'amish et de mennonites. Ce sont des gens merveilleux. Je les connais depuis que je suis enfant. Toutefois, nous ne pouvons pas revenir en arrière et vivre comme eux. Nous devons être progressistes. Nous devons utiliser la technologie. Nous devons tirer profit de l'innovation pour favoriser notre croissance et améliorer le monde.

J'ai déjà travaillé dans le secteur de la technologie. Tous les Canadiens ne peuvent pas élaborer des solutions logicielles et informatiques pour nous. C'est peut-être un bel objectif à avoir, mais il ne se réalisera pas de mon vivant.

Je veux aussi parler de ce que j'ai entendu dire sur les habitants de Toronto. J'admets que je ne vis pas à Toronto, et que je n'y ai jamais vécu. Si j'avais vécu dans cette ville ou dans la région, j'aurais peut-être des sentiments un peu plus forts à propos de ce dont je m'apprête à parler.

Il y a 10 ans, l'aéroport accueillait 23 000 passagers. Ce nombre est maintenant supérieur à 2 millions. La population s'est prononcée: l'aéroport est bien achalandé, il est populaire, et il a sa raison d'être.

Travaux des subsides

J'ai vu le rapport de janvier, et sur les 200 vols et plus qui ont eu lieu dans la région au cours de ce mois, il y a seulement eu 14 plaintes liées au bruit. Ce n'est pas beaucoup. Nous avons aussi entendu aujourd'hui quelques remarques sur le potentiel des avions CS100 par rapport à celui des appareils Q400 et de tout autre appareil de la série Dash 8: 100, 200 ou 300.

Un rapport a été publié par Tetra Tech, une firme mondiale d'ingénierie qui se spécialise dans l'aviation. Dans ce rapport, on indique que le niveau de bruit d'un avion CS100 est 17 % inférieur à celui d'un Dash 8 de type 100, plus de 20 % inférieur à celui d'un Dash 8 de type 200 et 57 % inférieur à celui d'un Dash 8 de type 300.

● (1225)

Tous les chiffres ne sont pas encore connus, mais ceux que j'ai pu obtenir aujourd'hui montrent que le total des trois unités de mesure correspond essentiellement à celui des Q400, et que la moyenne sera très à l'avenant. Voilà les faits importants.

S'agissant de l'agrandissement et de l'amélioration de l'aéroport, il y a ce que l'on appelle, selon la terminologie de Transports Canada, l'aire de sécurité d'extrémité de piste, où des travaux s'imposent. À ces travaux s'ajoute l'agrandissement proposé par l'aéroport, qui faciliterait l'atterrissage des CS100.

Je comprends l'inquiétude que suscitent les remblais. Cette inquiétude est constante. Dans ma région, l'administration portuaire de Goderich, qui est un des ports les plus profitables du pays, projetait un remblai de 14 acres dans le lac Huron en suivant le processus d'évaluation environnementale.

Je comprends que l'évaluation environnementale en cours ou projetée ici diffère de l'évaluation fédérale proposée au port de Goderich. Ce que je dis toutefois, c'est que si les Libéraux disent non à tous les remblais en eau douce ou, en fait, dans toutes les eaux, ils feraient mieux de faire le compte des ports et marinas qui stimulent quotidiennement l'activité économique.

Il y a un processus en place. Il n'y a pas lieu de craindre les recommandations de l'évaluation environnementale contenues dans le rapport Jacobs, qui permettraient d'atténuer les niveaux sonores. Voilà ce que font les gens qui sont en affaires, qui se soucient de l'environnement ou qui vivent en ville ou en campagne. Voilà pourquoi il y a des règles. Voilà pourquoi ils font ce qu'ils ont à faire.

Je comprends également l'argument selon lequel la circulation accrue réduirait la croissance résidentielle et l'appréciation de la valeur des propriétés. Est-ce que quelqu'un a lu quelque chose récemment dans le *Globe and Mail* ou un autre journal au sujet de la hausse des prix de l'immobilier à Toronto? Nous sommes passés de 23 000 passagers en 2006 à plus de 2 millions aujourd'hui. Pensons à la croissance dans ce secteur de Toronto au cours des 10 dernières années. Pensons à l'augmentation de la valeur des biens immobiliers au cours de la même période. Pensons à la multiplication des améliorations apportées au secteur riverain.

J'ai visité Queen's Quay. J'y ai séjourné bien des fois. C'est un beau secteur. Il s'agit réellement de l'un des joyaux de l'Ontario, et il a été en mesure de croître en harmonie. C'est ainsi que les choses doivent fonctionner. Lorsque les affaires sont menées de manière responsable, lorsque le gouvernement est responsable, et lorsque les citoyens sont entendus, tout roule dans l'économie, et le pays peut croître, tout comme la province, c'est-à-dire la province que je représente, l'Ontario.

En résumé, tous les Canadiens ont le choix. Nous pouvons choisir de faire croître notre économie, de respecter notre environnement et de respecter les gens qui vivent dans nos régions. Il n'est pas

seulement question des aéroports, mais aussi des chemins de fer, des autoroutes et des routes. Cela concerne tout. Diverses collectivités ont des problèmes d'égout. Ma région en a évidemment quelques-uns qui pourraient être réglés. Il y a des problèmes d'égout partout. Il y a des problèmes environnementaux partout, et nous pouvons tous nous appliquer à améliorer la situation. Cependant, cet aéroport devrait au moins pouvoir vérifier les faits et recueillir toutes les données par rapport à ce que l'entreprise veut faire.

Il y a des occasions pour d'autres entreprises. Je devrais également mentionner qu'Air Canada avait la place à elle seule durant des années et que cela n'a pas vraiment mené à grand-chose. C'était Porter qui avait la vision. J'adore Air Canada, mais Air Canada ne manque pas de culot de revenir et de demander sa part.

Je serai ravi de répondre aux questions. Je suis certain que le député de Toronto me posera au moins une question, parce qu'on dirait qu'il est le seul libéral à poser des questions aujourd'hui.

● (1230)

M. Adam Vaughan (secrétaire parlementaire du premier ministre (Affaires intergouvernementales), Lib.): Monsieur le Président, je suis peut-être le seul à poser des questions parce que je suis le seul à avoir lu les rapports.

De nombreux rapports sur la question ont été déposés au fil des années et ils sont décisifs. J'ai surtout aimé le rapport qui a mené à une demande officielle pour qu'une évaluation environnementale complète soit réalisée, non pas par l'administration portuaire, mais en vertu des lois provinciales, étant donné que le lac est un parc provincial. Le lit du lac, sur lequel l'aéroport serait agrandi, appartient à la province de l'Ontario et est un parc provincial. Or, on a interdit le processus provincial d'évaluation environnementale. C'est le processus fédéral qui l'emporte.

Le rapport présente des conclusions très intéressantes. Un des promoteurs a fait valoir qu'on pourrait allonger les pistes d'un demi-kilomètre dans le lac et construire de nouveaux habitats pour les poissons au bout de chaque piste. On ferait ainsi parce que l'examen de l'aéroport existant a révélé qu'il n'y avait aucun habitat du poisson dans le port de Toronto près de l'aéroport. Nous nous sommes demandé pourquoi il n'y avait aucun habitat du poisson dans cette zone. Le rapport dit que c'est parce que l'aéroport de l'île de Toronto déverse toute la neige recueillie sur les pistes dans le lac, ce qui a tué l'habitat du poisson. Donc, selon la proposition, on allongerait les pistes et on tuerait encore plus de poissons.

Toutefois, l'évaluation environnementale n'a pas pris en compte les conséquences sur l'environnement naturel, parce qu'elles n'étaient pas visées par sa portée.

Le député d'en face convient-il qu'une évaluation environnementale qui n'a pas été autorisée et qui ne respecte pas le seuil de consultation établi par la province de l'Ontario et la ville de Toronto, une évaluation environnementale qui ne tient pas compte de la loi existante, n'est en fait pas une évaluation environnementale du tout?

M. Ben Lobb: Monsieur le Président, ces arguments sont plutôt faibles.

Travaux des subsides

Le Parti libéral compte 180 députés, et je pense que tous les députés de la région de Toronto sont d'allégeance libérale. Pourtant, ce député est le seul à poser des questions. Je regrette, mais si vous êtes le seul membre de votre caucus à avoir lu le rapport, vous devriez commencer...

Le vice-président adjoint (M. Anthony Rota): Vous comprenez le problème. Vous devez vous adresser au Président.

M. Ben Lobb: Je comprends, monsieur le Président.

En outre, l'argument au sujet de l'évaluation environnementale est très faible. Je suis persuadé que, si le projet d'agrandissement de l'aéroport fait l'objet d'une analyse de rentabilisation, les promoteurs seront heureux de réaliser une évaluation environnementale conforme aux normes fédérales en la matière. Cela va de soi. Si l'analyse de rentabilisation donne le feu vert au projet, il faudra alors réaliser une évaluation environnementale conforme aux normes. Comme on l'a dit, il est très fréquent que des ports effectuent des évaluations environnementales au pays. Ce n'est pas nouveau.

La zone d'exclusion maritime ne sera pas touchée. L'habitat du poisson ne sera pas touché non plus. C'est ce que révélera l'évaluation environnementale. Toutefois, si celle-ci montre qu'il y aura des effets, on pourra alors adopter des mesures correctives.

Je me trouve à la Chambre depuis 30 minutes, et aucun des arguments que j'ai entendus jusqu'ici de la part du député n'a réussi à me convaincre.

Mme Linda Duncan (Edmonton Strathcona, NDP): Monsieur le Président, les députés conservateurs nous répètent inlassablement qu'il faut laisser agir les forces du marché. Je ne comprends donc pas très bien la raison d'être de la motion.

Qui, au juste, finance l'expansion de cet aéroport? Qui fournit l'argent pour acheter ces appareils? Que veulent dire ces députés lorsqu'ils affirment que ce secteur est « soumis aux lois du marché »? De toute évidence, il s'agit avant tout d'une question d'aménagement du territoire, et pour prendre une décision éclairée sur l'aménagement du territoire, il faut mener de vastes consultations et procéder à une évaluation environnementale supervisée par un organisme neutre et indépendant, qui serait dans ce cas-ci l'Agence canadienne d'évaluation environnementale.

Je ne comprends pas du tout ce qui est soumis aux lois du marché. Bombardier, une société reconnue à l'échelle internationale, peut sans doute élaborer un excellent plan de commercialisation de ses produits, non seulement de ses avions, mais aussi de ses trains, de ses tramways, et cetera.

Que faut-il comprendre de l'argument sur les lois du marché? On semble tout simplement couper les coins ronds en disant que le gouvernement fédéral devrait fournir de l'argent pour que Bombardier puisse acheter ces appareils, que l'aéroport puisse prendre de l'expansion et que tout le monde soit content.

M. Ben Lobb: Monsieur le Président, je suis ravi que nos socialistes à la Bernie Sanders assis à l'autre bout me posent des questions sur le marché.

Dans un contexte de marché libre comme le nôtre, lorsque l'agrandissement d'un aéroport fait l'objet d'une analyse de rentabilisation, on dit qu'il y a un dossier commercial. Ce projet s'autofinancera et ses recettes permettront de rembourser l'investissement. Voilà les règles du marché libre. Cela diffère quelque peu de ce que proposent les socialistes partisans de Bernie Sanders.

Qu'arrivera-t-il si la piste de l'aéroport est prolongée? Une compagnie aérienne verra immédiatement la possibilité d'offrir ses services et, pour ce faire, elle aura besoin d'avions. Elle se chargera

d'obtenir le financement nécessaire puis elle s'adressera à Bombardier pour dire que puisque Porter achète exclusivement de Bombardier, elle souhaite acheter 30 avions de la C Series. Ces appareils coûtent 2 milliards de dollars chacun.

Voilà comment fonctionnent l'économie et le marché libre caractéristique du capitalisme. Nous savons que les socialistes amis de Bernie Sanders qui siègent à la Chambre n'y comprennent rien, mais ce n'est pas grave.

• (1235)

M. Garnett Genuis (Sherwood Park—Fort Saskatchewan, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux d'intervenir au sujet de cet important dossier.

Il est question de l'agrandissement de l'aéroport Billy Bishop à Toronto et des avantages que ce projet aurait pour la ville reine. Nous parlons également de Bombardier et des retombées qu'entraînerait l'agrandissement de l'aéroport pour Bombardier et plus généralement pour le Québec. Nous discutons également d'un principe fondamental, en l'occurrence l'importance de la stimulation économique et la façon de la réaliser.

À la Chambre, tout le monde reconnaît l'importance d'une économie vigoureuse, d'une part, et la responsabilité qui incombe au gouvernement à l'égard du renforcement de l'économie, d'autre part. Le gouvernement doit mettre en place des politiques et des structures pour stimuler l'économie.

Nous avons une approche différente de ce côté-ci de la Chambre. Selon nous, il faut, pour commencer, tâcher, dans la mesure du possible, de travailler avec le secteur privé et profiter des occasions d'investissement qu'il présente pour stimuler l'économie. Les possibilités d'encourager les investissements du secteur privé qui dynamisent l'économie et en favorisent la croissance sont une excellente chose. Nous devrions, dans la mesure du possible, leur accorder la priorité. Il faut chercher à stimuler les investissements du secteur privé avant de penser à des injections massives de deniers publics.

Cette façon de voir diffère de celle du gouvernement. Pour les libéraux, souhaiter une économie vigoureuse et dynamique signifie automatiquement que le gouvernement doit se lancer dans une série de nouvelles dépenses.

Nous savons que le gouvernement a l'intention de créer d'énormes déficits, mais je pense que ce qui se cache derrière ce plan, c'est une incompréhension fondamentale de la façon de stimuler l'économie. Nous voulons une croissance économique forte pilotée par le secteur privé, et la motion à l'étude montre comment nous comptons l'obtenir. Nous voulons que le secteur privé stimule l'économie. Nous voulons des politiques qui facilitent les investissements du secteur privé, et c'est précisément là l'objet de la motion.

Notre stratégie accorde la priorité aux investissements du secteur privé. C'est notre point de départ. Nous avons fait un certain nombre de choses qui ont encouragé ce genre d'investissements. Un bon moyen de favoriser une relance axée sur le secteur privé consiste à ouvrir le marché et à déployer des efforts pour attirer des investissements internationaux. Bien entendu, c'est ce que nous avons fait au cours des 10 dernières années. Un réseau de transport solide fait partie de cette stratégie. Cela favorise le commerce international et les relations interpersonnelles qui rendent les échanges commerciaux possibles.

Travaux des subsides

Bien sûr, il est aussi important d'avoir un cadre réglementaire stable, mais relativement limité. Cela encourage les nouveaux investissements. Il est important d'avoir un cadre réglementaire prévisible et limité qui soit toujours axé sur les nouveaux investissements. C'est ce qu'il faut pour stimuler notre économie. C'est ce qu'il faut pour favoriser une relance axée sur le secteur privé.

Le troisième élément, sur lequel porte la discussion d'aujourd'hui, concerne l'importance des réseaux de transport et d'infrastructures pour favoriser la relance économique axée sur le secteur privé. Ces réseaux ont toujours eu une grande importance dans l'histoire de notre grand pays. Le gouvernement a un rôle à jouer à ces égards, mais dès qu'il est possible d'encourager les investissements du secteur privé dans les réseaux de transport et d'infrastructures, j'estime qu'il faut travailler aussi fort que possible en ce sens.

Nous avons parlé, entre autres choses, à la Chambre, de l'importance des pipelines. Les pipelines sont l'infrastructure du XXI^e siècle qui relie le pays, et les aéroports et les liaisons avec ces aéroports en sont une autre. C'est cela dont il est question: des pipelines et des aéroports. Ce sont ces infrastructures qui créent les liens économiques au pays, des liens qui facilitent le commerce et la création d'emplois.

Je suis certain que d'autres députés ont parlé des avantages économiques de l'aéroport Billy Bishop, mais je vais les passer en revue quand même. Ses retombées annuelles directes sont les suivantes: près de 2 000 emplois, une masse salariale de 100 millions de dollars, 220 millions de dollars de contribution au PIB et 980 millions de dollars en retombées économiques. Selon une étude, les dépenses des visiteurs de l'extérieur sur les services aériens à l'aéroport ont une incidence d'environ 150 millions de dollars par année. Nous savons donc que cette infrastructure de transport apporte des avantages économiques considérables.

Nous avons besoin de ce projet. Nous devons en admettre l'utilité et le réaliser. Il est simplement malheureux que nous traitions en ce moment avec un gouvernement qui ne voit qu'un outil dans le coffre à outils pour stimuler l'économie. Lorsque les libéraux veulent une économie forte, ils s'imaginent que la solution est toujours d'augmenter les dépenses publiques. En période de vaches grasses, en période de vaches maigres et dans l'intervalle, tout ce qu'ils veulent, c'est augmenter les dépenses publiques. En réalité, quand ils tiennent un marteau, tout problème ressemble à un clou.

• (1240)

Par conséquent, au lieu de stimuler l'économie en trouvant de nouveaux débouchés pour le secteur privé et en collaborant avec ce dernier pour favoriser les investissements provenant d'autres sources, ils veulent tout simplement que le gouvernement dépense plus d'argent.

De ce côté-ci de la Chambre, nous adoptons une approche différente. Nous reconnaissons qu'il est nécessaire d'avoir à notre disposition de nombreux outils pour stimuler et renforcer l'économie, mais de façon générale, nous croyons que les dépenses publiques devraient être une mesure de dernier recours. De toute évidence, il est préférable de stimuler l'économie sans y injecter beaucoup d'argent provenant des contribuables, car toutes les dépenses importantes faites par le gouvernement ont un coût pour ces derniers.

J'aimerais maintenant aborder la question dans le contexte du contrôle local et parler de ceux qui participent à la prise de décisions liées à l'aéroport. Il existe une entente tripartite qui, en théorie, donne au gouvernement fédéral le pouvoir de prendre des décisions en ce qui concerne cet aéroport, mais puisqu'il s'agit d'une décision liée au développement et à ce qui se passe au sein de Toronto, nous

estimons qu'au bout du compte, ce sont les gens de Toronto qui devraient prendre cette décision importante. Même si nous favorisons le développement, nous souhaitons qu'un contrôle local soit exercé dans ce contexte.

On rencontre toujours des difficultés dans la réalisation d'un projet, qu'il s'agisse d'ériger un édifice, d'agrandir un aéroport ou d'exploiter des ressources naturelles. Les difficultés sont déjà assez importantes sans que plusieurs autorités publiques viennent s'en mêler. Elles veulent toutes qu'on attende qu'elles soient prêtes avant de commencer la réalisation du projet. Ce sont les gens les plus directement concernés qui devraient jouer le rôle principal en pareil cas. La Ville de Toronto a déjà dépensé beaucoup d'argent pour étudier ce projet. Elle n'a plus la marge de manoeuvre qu'elle avait, et c'est à cause du désir du gouvernement libéral de s'immiscer dans le dossier. Il a le pouvoir de le faire, tant sur le plan technique que juridique, mais la décision devrait revenir aux Torontois.

Le gouvernement ne comprend pas ces facteurs essentiels. Si le gouvernement veut stimuler l'économie, il n'a pas à se précipiter pour y injecter plein d'argent s'il peut mettre à contribution des investissements du secteur privé. Ce projet aurait d'énormes avantages économiques pour l'Ontario et le Québec. Ce serait l'occasion de tirer parti du secteur privé et ce serait une meilleure façon de faire, une meilleure façon de stimuler l'économie que l'autre approche, qui consiste à injecter des tas de deniers publics dans toutes sortes de choses.

La question de l'exercice du pouvoir à l'échelle locale se pose aussi. Les difficultés de réalisation du projet sont déjà assez importantes sans que tout le monde essaie de s'en mêler. Nous devrions laisser autant que possible les Torontois prendre les choses en main de même que leurs représentants au conseil municipal de Toronto. Ce sont eux qui sont directement concernés.

Je pense que, compte tenu de ce que je viens de dire au sujet de la manière opportune de stimuler l'économie et de la nécessité d'exercer le pouvoir localement, cette motion est importante. J'ai hâte de voter pour.

M. Adam Vaughan (Spadina—Fort York, Lib.): Monsieur le Président, les arguments du député en ce qui concerne le contrôle local de toutes les décisions prises par le gouvernement fédéral devraient intéresser le Québec. J'hésite à m'interroger sur ce que cela signifie pour les pipelines et pour la position du parti du député en la matière.

Le député dit que les Torontois devraient avoir le droit de décider. Le conseil municipal a discuté cinq fois de cette question depuis la présentation initiale de la demande par la compagnie aérienne. Chaque fois, des conditions ont été ajoutées, et le conseil s'est de plus en plus éloigné d'une prise de décision proprement dite. Coup sur coup, le conseil a refusé de se prononcer sur l'approbation du projet. Voilà ce qui s'est produit en matière de votes à la Ville de Toronto.

En ce qui concerne la notion selon laquelle les incitatifs du secteur privé seraient préférables aux incitatifs du secteur public, le député d'en face sait-il que ce projet nécessitera près de 1,6 milliard de dollars en fonds publics pour réaménager l'aéroport et ainsi permettre la mise en oeuvre du projet? Sait-il que M. Deluce a dit que cet argent devra provenir du gouvernement fédéral si l'on veut que ce projet prenne son envol?

Travaux des subsides

Avec l'opinion qu'il soutient que le gouvernement fédéral ne devrait pas fournir le moindre sou ou que l'argent du fédéral est un mauvais moyen de stimuler l'économie, le député sait-il que ce projet ne pourra pas être lancé sans un apport de 1,6 milliard de dollars en nouvelles taxes et en investissements dans les infrastructures, un apport que le gouvernement précédent a refusé d'entériner quand il en a eu l'occasion?

• (1245)

Le vice-président adjoint (M. Anthony Rota): Je veux rappeler aux honorables députés de s'adresser au Président et non directement l'un à l'autre.

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

M. Garnett Genuis: Monsieur le Président, malheureusement, le député n'a clairement pas écouté mon intervention. Pour ce qui est de ses observations sur le contrôle local, il est tout à fait évident qu'il y a certaines responsabilités qui sont mieux gérées par certaines administrations que par d'autres. Évidemment, je ne suis pas en train de dire qu'il faut absolument que tout soit fait par la municipalité.

Selon la Constitution, le transport interprovincial relève du gouvernement fédéral, et cela tombe sous le sens, parce qu'il est question des déplacements effectués dans l'ensemble du pays. Cependant, dans ce cas précis, la décision vise un aéroport situé dans la ville de Toronto, et c'est une question qui concerne en premier lieu les Torontois; il est donc tout à fait normal de les faire participer à la décision.

Le principe du contrôle local veut que les décisions soient le plus souvent possible prises par le palier le plus proche de la population. Voilà pourquoi nous croyons et nous tenons au principe du contrôle local, ou principe de subsidiarité.

Pour ce qui est des décisions précédentes du conseil municipal de Toronto, cela ne fait que renforcer notre position. Le conseil municipal devrait avoir le plus possible son mot à dire dans cette décision. Si les Torontois déterminent qu'ils ne veulent pas de ce projet, il faut respecter leur décision. Or, le gouvernement fédéral a cherché à mettre fin au processus.

Pour ce qui est de l'ampleur des dépenses fédérales, encore une fois, je tiens à énoncer très clairement la position que j'ai défendue. Ce n'est pas que toute dépense du gouvernement fédéral est mauvaise. Que ce soit intentionnel ou non, le député déforme complètement mes propos. Ce que je dis, c'est que, dans l'intérêt de l'économie, nous devrions miser le plus possible sur les investissements du secteur privé. Nous ne devrions pas faire fi des possibilités d'investissement de la part du secteur privé. Nous devrions tirer parti de ces possibilités. Le secteur public a également un rôle à jouer, mais nous devrions amener le secteur privé à participer le plus possible.

M. Ben Lobb (Huron—Bruce, PCC): Monsieur le Président, j'invite le député à songer au respect dont nous avons fait preuve à propos de la compétence des provinces, des villes et des municipalités pendant les 10 années du gouvernement conservateur. Les libéraux pourraient y penser.

Je l'invite aussi à se demander quand un autre député du caucus libéral de Toronto, autre que celui député de Spadina—Fort York qui a posé la plupart des questions aujourd'hui, si ce n'est toutes, pourra prendre la parole? Je me demande quand il enlèvera le bâillon de ses collègues de Toronto et quand il leur laissera poser une question. Il est 12 h 50 et il n'y en a eu aucune pour l'instant. Écoutons des questions d'autres députés libéraux de Toronto.

M. Garnett Genuis: Monsieur le Président, le député fait la remarque très pertinente que notre parti aide à renforcer notre fédération en respectant les compétences. Nous n'avons pas imposé de programmes se situant en dehors de la compétence fédérale. Nous avons cherché à écouter les personnes d'autres ordres de gouvernement, à collaborer avec elles et à respecter leur pouvoir décisionnel.

Dans le cas de la ville de Toronto, nous sommes à l'écoute de ce qui se dit à Toronto et nous n'essayons pas de gérer dans le menu détail ce qui se passe à Toronto par le truchement des députés de Toronto. On parle ici d'utilisation des sols. Il est question du développement et de l'avenir de la ville. De toute évidence, beaucoup de Torontois voient des possibilités dans l'agrandissement de l'aéroport. Il est certain que le gouvernement fédéral ne devrait pas y faire obstacle, mais nous devons collaborer avec les autres ordres de gouvernement. La meilleure façon d'y parvenir est de respecter leur compétence et de respecter la capacité du secteur privé à s'engager dans des investissements qui profitent à toute notre économie.

[Français]

M. Greg Fergus (secrétaire parlementaire du ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais partager mon temps de parole avec ma collègue la députée d'Aurora—Oak Ridges—Richmond Hill.

Je suis heureux d'avoir l'occasion de participer à ce débat sur la motion conservatrice. Le secteur de l'aérospatiale est un pôle de croissance qui mise sur l'innovation, l'activité économique et les emplois hautement qualifiés, contribuant ainsi de façon importante au bien-être socioéconomique du Canada.

En 2014, l'industrie aérospatiale canadienne représentait 29 milliards de dollars du PIB et générait plus de 180 000 emplois. Parmi ces emplois, on comptait plus de 76 000 emplois directs, le reste des emplois favorisant l'activité économique de différentes régions du pays.

Le Canada est un pays parmi les plus importants dans le secteur de l'aérospatiale mondial. Notre industrie est la cinquième en importance selon l'OCDE, derrière les États-Unis, la France, le Royaume-Uni et l'Allemagne. De plus, le Canada se classe au troisième rang mondial dans le secteur de la fabrication aéronautique. Par ailleurs, le Canada est un leader mondial en ce qui concerne la fabrication de simulateurs de vol et de moteurs d'avion.

L'industrie canadienne de l'aérospatiale, qui est de calibre mondial, exporte près de 80 % de sa production vers divers partenaires commerciaux. Les États-Unis, l'Europe et l'Asie-Pacifique sont les trois principales destinations des exportations, représentant respectivement 57 %, 21 % et 14 % des exportations de l'industrie aérospatiale. Près de 60 % des exportations canadiennes dans ce domaine sont liées à la chaîne d'approvisionnement.

Toute personne qui connaît l'industrie aérospatiale sait que l'innovation est cruciale. L'industrie de l'aérospatiale est l'une des plus importantes en termes de recherche-développement, et les dépenses dans ce domaine totalisent annuellement 1,8 milliard de dollars, soit près de 20 % des activités de l'industrie. Il est impossible de décrire l'industrie canadienne de l'aérospatiale et ses contributions à l'économie, sans souligner les contributions de ses entreprises phares. En effet, je fais référence à Bombardier.

Travaux des subsides

Bombardier emploie directement plus de 23 000 personnes au Canada. Les activités directes de Bombardier, y compris celles de ses fournisseurs immédiats, représentent le tiers du produit national brut du Canada attribuable au secteur de l'aérospatiale. L'entreprise se classe depuis 2012 au premier rang en ce qui concerne les dépenses de recherche-développement au Canada.

En reconnaissant l'importance de l'innovation, le ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique prépare un nouveau programme axé sur l'innovation. Ce programme tiendra compte de la façon dont le gouvernement peut permettre aux entreprises de l'aérospatiale, y compris les petites et moyennes entreprises, d'innover, de prendre de l'expansion et, ultimement, de favoriser la croissance durable de l'industrie aérospatiale.

Je dois aussi souligner que le soutien du gouvernement du Canada à l'égard de cette industrie va au-delà de l'innovation. Le gouvernement soutient l'industrie notamment grâce à son programme de certification de classe mondiale, à son soutien financier de l'exportation et à sa Politique des retombées industrielles et technologiques.

Je pourrais continuer longuement, mais je vais plutôt prendre les questions de mes collègues. Toutefois, je veux simplement ajouter un dernier point: quand on parle de Bombardier, on doit dire qu'à titre de troisième entreprise d'aviation civile en importance dans le monde, Bombardier agit comme un aimant auprès des investisseurs directs et étrangers.

• (1250)

Beaucoup d'entreprises souhaitant fournir des services et des pièces à Bombardier s'installent au Canada et créent, par le fait même, des emplois de qualité et innovants, et les travailleurs du secteur canadien de l'aérospatiale en bénéficient.

Je peux répondre aux questions des autres députés, mais je peux aussi continuer puisque j'ai la chance de parler davantage de l'importance de Bombardier dans le domaine de l'aérospatiale.

Quand une compagnie comme Bombardier représente presque le tiers de l'activité de l'aérospatiale, il est vraiment important de la soutenir. En effet, une industrie d'une telle valeur contribue à la création d'emplois de grande qualité et à l'économie canadienne.

C'est la raison pour laquelle le ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique a répété qu'il était important de prendre en considération la situation du secteur de l'aérospatiale. Il est important de prendre le temps d'en évaluer les données et de présenter un dossier solide pour appuyer cette compagnie. Dès que nous aurons fait cette étude, nous pourrions continuer et prendre une décision dans les semaines ou les mois à venir.

Comme plusieurs de mes collègues et moi-même l'avons déjà dit à la Chambre, l'industrie de l'aérospatiale est extrêmement importante pour le Canada. Non seulement Bombardier génère 23 000 emplois, mais 180 000 emplois sont aussi directement ou indirectement liés à l'industrie de l'aérospatiale. Or on ne trouve pas ces emplois qu'à Montréal. On les trouve partout au Canada: à Toronto et dans l'Ouest et dans l'Est canadien. Toute la chaîne d'approvisionnement est importante, et elle est liée à l'industrie aérospatiale.

Je sais que tous les députés de la Chambre prennent leur travail au sérieux. Nous voulons bien représenter nos concitoyens et concitoyennes, mais ce que nous pouvons leur offrir de mieux, c'est la chance d'avoir de bons emplois, des emplois de valeur qui permettent de gagner un salaire important.

Or les gens qui travaillent dans l'industrie aérospatiale ont cette chance. Ayant suivi une formation au cégep, au collège, mais plus encore à l'université en ingénierie ou en sciences, ils occupent souvent des emplois vraiment bien rémunérés dans l'industrie aérospatiale, et cela, c'est important.

Je sais que tous mes collègues de la Chambre des communes, peu importe leur formation politique, se joignent à moi pour que nous démontrions notre appui et fassions en sorte que les Canadiens puissent occuper ces emplois. En effet, l'économie de l'avenir en dépend. Le Canada doit prendre sa place sur la scène internationale pour s'assurer de créer des emplois de valeur et importants qui contribuent aussi à l'économie canadienne.

C'est la raison pour laquelle je suis très fier de prendre la parole ici et de partager mes pensées avec tous les députés de la Chambre des communes pour appuyer l'industrie aérospatiale au Canada.

• (1255)

[Traduction]

M. Richard Cannings (Okanagan-Sud—Kootenay-Ouest, NDP): Monsieur le Président, le parti du député a fait campagne sur la transparence, mais il semble y avoir beaucoup de secrets et d'inaction en ce qui concerne la situation de Bombardier. Son gouvernement a-t-il l'intention d'égaliser l'assistance financière d'un milliard de dollars consentie à Bombardier?

• (1300)

M. Greg Fergus: Monsieur le Président, je sais que le député siège à la Chambre depuis longtemps, bien plus longtemps que moi, et je suis content d'avoir l'occasion de répondre à sa question.

Comme je l'ai mentionné dans mes remarques, la situation est à la fois complexe et fort importante. Nous voulons évidemment nous assurer, comme le ministre l'a précisé en chambre à plusieurs reprises, d'avoir pris le temps d'examiner le bien-fondé de notre soutien à Bombardier. C'est une grande entreprise. Le gouvernement fédéral pourrait jouer un rôle de bien des manières, ou peut-être ne pas jouer de rôle du tout, mais nous voulons nous assurer que, quelle que soit la décision que nous prendrons, ce sera la meilleure pour les Canadiens. C'est la raison pour laquelle le gouvernement prend son temps.

Je tiens à rassurer le député que des fonctionnaires du ministère rencontrent Bombardier et le gouvernement du Québec et évaluent les options. Le ministre a très clairement indiqué à la Chambre que, lorsqu'une décision sur la question sera finalement prise, elle ira dans l'intérêt des Canadiens. Nous informerons évidemment le député et la Chambre de cette décision.

Mme Kate Young (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais poser une question au député sur l'innovation dans l'industrie aérospatiale. La motion proposée aujourd'hui par l'opposition porte à croire que le gouvernement ne soutient pas l'industrie aérospatiale. Le député pourrait-il nous dire si le ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique est résolu à promouvoir l'expansion de l'industrie aérospatiale?

M. Greg Fergus: Monsieur le Président, permettez-moi de rassurer ma collègue et toute la Chambre: le gouvernement et le ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique travaillent très fort à l'élaboration du plan d'innovation.

Travaux des subsides

De nombreux éléments entrent actuellement en jeu, et l'industrie aérospatiale est assurément un élément clé. En effet, l'industrie aérospatiale a absolument besoin d'une économie novatrice; elle nous oblige à être concurrentiels. Si le Canada se classe troisième auprès des autres pays en matière d'industrie aérospatiale, c'est parce que nous avons investi dans les universités et les collèges afin que les diplômés puissent rivaliser avec les autres. L'industrie aérospatiale est en quête de personnes ayant un niveau élevé en mathématiques et en génie. C'est pourquoi il est économiquement très rentable de participer à la création et à l'essor de cette industrie.

[Français]

C'est une industrie qui rapporte beaucoup d'argent aux travailleurs. C'est la raison pour laquelle ces emplois sont très convoités par les jeunes qui font des études en ingénierie, en génie mécanique et dans plusieurs autres domaines. Le salaire moyen dans cette industrie est très élevé. En tant que gouvernement, voilà notre plan en matière d'innovation: nous nous concentrons sur les emplois et les industries prometteuses.

D'ailleurs, il ne s'agit pas seulement du domaine de l'aérospatiale. La semaine dernière, j'ai passé une journée à Sudbury, dans le Nord de l'Ontario, où j'ai vu le travail extraordinaire des travailleurs du secteur de l'extraction des minéraux. C'est là qu'il y a de l'innovation. Il y a de l'innovation partout, et prochainement, notre gouvernement va proposer des politiques pour l'appuyer.

M. Bernard Généreux (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, PCC): Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec la députée de Milton.

Tout d'abord, j'aimerais saluer les électeurs de mon comté. Même si cela fait déjà près de cinq mois que nous avons été élus, je trouve important de saisir l'occasion de les remercier de la confiance qu'ils m'ont octroyée le 19 octobre dernier. Je m'engage solennellement à travailler extrêmement fort pour bien les représenter au cours des quatre prochaines années.

Mon comté a de grandes forces, et nous devons travailler très fort pour continuer à développer notre économie et créer des emplois stables et bien rémunérés. Il ne fait aucun doute que cela aide les familles, les travailleurs et les travailleuses, ainsi que les aînés à améliorer leur qualité de vie. C'est un processus extrêmement simple: quand on crée des emplois de qualité, il y a inévitablement une meilleure qualité de vie.

C'est précisément le but de la motion. Celle-ci vise à améliorer la qualité de vie d'un ensemble de personnes, dont les voyageurs qui prennent l'avion pour aller dans la belle grande ville de Toronto. La décision d'agrandir l'Aéroport Billy Bishop de Toronto a donc des effets positifs directs et indirects insoupçonnés.

Commençons par parler des habitants de Toronto et des Canadiens qui auront, sans être taxés davantage, accès à un aéroport *up to date*, comme on le dit en bon français. Des avions moins bruyants atterriront dans leur cour, au centre-ville de Toronto, et les travailleurs de l'aéroport seront donc évidemment moins exposés aux bruits ambiants, en raison de la qualité de ces avions. Cela améliorera leur journée de travail. De plus, les voyageurs seront plus près de leur point d'arrivée. Étonnamment, cela réduira les gaz à effet de serre de façon importante.

De toute façon, l'avion que Bombardier et ses travailleurs ont conçu et produit est un avion extrêmement sophistiqué qui permet des économies d'échelle, non seulement en raison de son poids, mais aussi grâce à ses qualités environnementales, si on peut les appeler ainsi. Le ministre des Transports se plaît actuellement à dire qu'il s'agit du meilleur avion au monde. Nous sommes donc bien heureux

de savoir que Bombardier fabrique le meilleur avion au monde, et nous sommes d'accord.

Il ne faut pas oublier que Bombardier est une entreprise à part entière qui, par sa présence canadienne, promeut la qualité des emplois et des produits fabriqués ici même, au Canada. Le Canada et les provinces, particulièrement le Québec et l'Ontario, ont investi des milliards de dollars, au cours des 20 dernières années, dans l'industrie aéronautique. Cet élément de l'économie canadienne est extrêmement important. Le réseau canadien en matière d'aérospatiale est très important. La qualité des produits fabriqués ici est reconnue partout dans le monde.

Dans le cas particulier de Bombardier, la qualité de ses produits n'est pas uniquement reconnue dans le monde de l'aviation, mais aussi dans le monde du transport par train, par métro ou par tramway. Ces derniers sont fabriqués un peu partout au Canada. Bombardier a des antennes à plusieurs endroits au Canada, dont une usine à La Pocatière, où je suis né et où je demeure toujours. Cette usine crée actuellement 400 emplois. Au moment où l'on se parle, elle termine le contrat du métro de Montréal, un train extrêmement sophistiqué et bien développé. Avec toute une panoplie d'innovations, c'est l'un des meilleurs trains au monde, tout comme l'avion de Bombardier est l'un des meilleurs au monde.

Je suis donc bien placé pour parler de l'importance de Bombardier, puisque cette entreprise est née à La Pocatière, dans une certaine mesure, grâce à la fabrication des motoneiges Ski-Doo, à l'époque. Par la suite, il y a eu le premier contrat de Montréal et de New York, qui a permis de mettre l'accent sur le développement de l'usine de La Pocatière.

•(1305)

À une certaine époque, pour le contrat de la Ville de New York, 1 200 employés travaillaient à l'usine de La Pocatière. On connaît donc très bien l'importance de la présence d'une usine comme celle-là dans notre milieu.

Je peux dire que Bombardier forme un tout; c'est une entreprise qui travaille dans différents domaines d'opérations. Cela fait en sorte que si les choses vont mal d'un côté, cela risque d'aller mal un peu partout. Actuellement, l'ensemble des sommes investies par Bombardier pour développer cet avion, qui serait très bienvenu à Toronto, est considérable et très important. Par conséquent, il y a actuellement un maillon faible chez Bombardier, et c'est le domaine de l'aéronautique.

On a donc besoin d'aider Bombardier de toutes sortes de façons. Une des façons de le faire, c'est de permettre à ces avions, qui sont les meilleurs et les plus économiques au monde, ainsi que les moins bruyants, d'atterrir à Toronto. Cela va dans le sens d'une vision globale du transport, par rapport à tous les aspects environnementaux, à la productivité et à la qualité de vie des résidents environnants, car on dit que des habitants de Toronto seraient potentiellement affectés. Il semble que c'est une des raisons pour lesquelles on ne veut pas agrandir l'aéroport.

Il est question aussi de la croissance économique au pays. Le gouvernement nous dit qu'il a un plan pour développer l'économie. Il a une chance absolument incroyable sur la table pour dynamiser l'économie du domaine de l'aéronautique et de l'innovation. Il est en train de passer à côté d'une chance absolument incroyable.

On doit comprendre qu'une entreprise comme Bombardier ne fonctionne pas seule. C'est une grappe industrielle importante. Toute la question des sous-traitants de Bombardier est aussi très importante. Partout au Canada, un réseau fournit des services et des biens à Bombardier et crée des emplois.

Travaux des subsides

Je pense que cette décision du gouvernement est complètement irrationnelle. Elle ne va pas du tout dans le sens du développement durable dont ce gouvernement se targue d'être le champion. Il est très important que cette décision soit réexaminée par le gouvernement de façon à donner à Bombardier la possibilité de vendre des avions à des compagnies aériennes canadiennes. Il faut vendre des avions canadiens au Canada, créer des emplois ici dans ce très beau pays et aider une entreprise comme Bombardier. En effet, cette entreprise traverse actuellement une période plus difficile en raison de l'ensemble des investissements qu'elle a dû faire dans ce projet, par ailleurs extrêmement essentiel pour elle.

Il est essentiel pour l'entreprise d'obtenir la confiance du Canada et du pays tout entier grâce à l'achat de ses avions par des compagnies canadiennes, comme Air Canada l'a d'ailleurs fait dernièrement. D'autres compagnies aériennes canadiennes peuvent le faire aussi pour aider l'entreprise à se développer. On donnerait ainsi un signal clair, fort et précis aux compagnies aériennes internationales, soit qu'on encourage notre propre industrie locale et qu'on en est fier. Je pense qu'il faut absolument continuer à encourager Bombardier.

• (1310)

[Traduction]

M. Adam Vaughan (secrétaire parlementaire du premier ministre (Affaires intergouvernementales), Lib.): Monsieur le Président, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt et j'ai apprécié les commentaires concernant l'importance de Bombardier, pour l'économie non seulement du Québec, mais de tout le pays. Cela inclut bien sûr Downsview, à Toronto, de même que Thunder Bay, en Ontario, où les trains sont construits.

Je suis certain que le député d'en face sait que l'avenir de Bombardier ne repose pas seulement sur un avion et un aéroport; il repose sur l'ensemble de sa plateforme. Je me demande s'il serait en mesure de l'expliquer aux députés. Le gouvernement précédent a choisi de ne pas acheter les rames du train léger sur rail de Toronto à Bombardier, plus précisément à l'usine de Thunder Bay. Le parti du député a carrément envoyé paître la Ville de Toronto — je ne peux pas répéter ici exactement ce qui s'est dit, car ces propos conviendraient davantage à Donald Trump qu'à moi — et lui a dit de ne pas insister pour la poursuite de ce projet, qu'il ne le financerait pas.

Si Bombardier est une composante si importante de l'économie canadienne et que son avenir est si important pour les travailleurs de partout au pays, alors pourquoi le dernier gouvernement n'a-t-il pas voulu se porter garant de la convention d'achat des rames du train léger par la ville de Toronto?

• (1315)

[Français]

M. Bernard Généreux: Monsieur le Président, pour répondre à la question précise de mon collègue d'en face, je dois dire sincèrement que je ne connais pas exactement les raisons pour lesquelles notre gouvernement a fait tel ou tel geste par rapport à l'usine de Thunder Bay. Cela étant dit, je peux dire une chose, et c'est que le gouvernement du Québec a pris une décision favorable en donnant à Bombardier le contrat du métro de Montréal. Je pense que nous sommes en train de construire le meilleur train au monde.

Qu'il soit à Thunder Bay ou à La Pocatière, Bombardier est important pour le Canada. Il est important de comprendre cela. Il faut développer cette entreprise. D'ailleurs, Bombardier vient d'obtenir le contrat de la Ville d'Edmonton, et l'entreprise réfléchit pour déterminer si elle fera construire les éléments du système de

transport léger sur rail à La Pocatière ou à Thunder Bay. Ce n'est pas une question de concurrence. On crée des emplois au Canada. C'est cela l'importance de la réalisation.

[Traduction]

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Monsieur le Président, je suis ici depuis très longtemps et j'ai souvent été témoin des prétentions grotesques de certains qui affirment que leur parti comprend l'économie, mais qui proposent des solutions ridicules. Ils s'offensent ensuite que personne ne les prenne au sérieux.

Il est ici question de la suppression de 6 000 à 7 000 emplois chez Bombardier. On nous dit que le petit aéroport de l'île de Toronto pourrait permettre de régler ce problème d'une quelconque façon et que le Parlement perd son temps à chercher une solution.

Je me rappelle à quel point le gouvernement précédent avait tourné en ridicule le concept de transport en commun quand nous avons essayé d'obtenir des voitures de métro produites par l'usine de Bombardier à Thunder Bay, qui donne de l'emploi à des centaines de travailleurs. Le transport en commun au Canada est une grande aspiration, mais, bien sûr, cela irait à l'encontre de l'idéologie fondamentale de ce lobby pétrolier privatisé qu'est le Parti conservateur. Entretemps, nous faisons perdre le temps de la Chambre à parler du petit aéroport de l'île de Toronto comme étant une sorte de solution économique.

Dieu merci, les conservateurs ne sont plus aux commandes de l'économie. Je tiens à dire à ceux qui nous regardent qu'ils paient très cher ces gens-là, même si leurs solutions sont toujours douteuses. Leurs solutions, en fait, se résument toujours à tenter de trouver un point ridicule à propos duquel nous pourrions faire perdre le temps de la Chambre.

Si ce parti voulait sérieusement soutenir Bombardier, il en serait venu à quelque chose d'un peu plus cohérent, peut-être même à quelque chose qui favoriserait les transports en commun. Je sais qu'il est très difficile pour eux de prononcer ces mots, mais il s'agit de quelque chose qui pousserait la plupart des Canadiens à dire : « Eh bien, ce ne fut pas une mauvaise discussion; ce ne fut pas non plus une mauvaise façon de passer un après-midi au Parlement », ce qui serait en opposition avec cette motion ridicule qui n'est qu'une des nombreuses motions absurdes qui nous ont été soumises par ce parti.

[Français]

M. Bernard Généreux: Monsieur le Président, si mon collègue a l'impression de perdre son temps ici, il peut rester chez lui, ce n'est pas un problème. La réalité, c'est qu'au cours des dernières années, notre gouvernement a créé 1,3 million d'emplois, net, au Canada. Si mon collègue pense que notre parti n'est pas le parti de l'économie, je ne sais pas quel est le parti de l'économie selon lui. Nous avons créé 1,3 million d'emplois, net, après avoir traversé la pire crise économique. Il a le culot de dire que nous perdons notre temps aujourd'hui à parler de cette motion. Toutes les motions et tous les projets de loi gouvernementaux de l'opposition sont importants, ici, à la Chambre. Parler ainsi, c'est ne pas penser aux travailleurs et à l'ensemble des éléments qui font partie de notre économie canadienne, incluant l'aéroport Billy Bishop de Toronto. Il n'y a rien de ridicule dans ce que nous sommes en train de faire aujourd'hui.

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt (Milton, PCC): Monsieur le Président, je suis heureuse d'avoir l'occasion de prendre la parole à propos de ce que je considère comme un sujet très important, quoi qu'en dise l'intervenant précédent.

Travaux des subsides

La motion dont nous sommes saisis est simple. Nous demandons que la Chambre reconnaisse la contribution de Bombardier dans notre pays. Nous demandons qu'on reconnaisse que le marché offre une solution parmi les nombreuses solutions susceptibles d'aider Bombardier. Je vais en parler un peu plus en détail. Nous voulons que la Chambre reconnaisse que les avions sont parfaitement adaptés aux aéroports urbains; cela aiderait Bombardier à vendre des avions partout dans le monde.

La motion demande également que nous reconnaissons que l'aéroport Billy Bishop de Toronto est un moteur économique important de la région du Grand Toronto, ce qui est vrai; nous pouvons fournir des statistiques à ce sujet. Nous demandons à la Chambre de reconnaître que le projet d'expansion de l'aéroport Billy Bishop de Toronto permettrait aux compagnies aériennes de faire l'acquisition de l'avion C Series de Bombardier. Voilà ce dont nous parlons aujourd'hui.

Enfin, nous demandons à la Chambre d'annuler une décision très précise qu'elle a prise, le 12 novembre, en 88 lettres: celle d'interdire toute discussion sur la question de savoir s'il est possible de modifier une entente opérationnelle pour permettre l'atterrissage des avions à réaction dans un aéroport ou la prolongation d'une piste d'atterrissage, sans en préciser la longueur. Il s'agit de l'entente opérationnelle qui est en place depuis de nombreuses années. Elle arrivera à échéance en 2033 et au départ, elle visait à encadrer les activités de l'aéroport dans le contexte d'un grand centre urbain.

Le secteur riverain était bien différent dans les années 1980, et de grandes avancées ont été faites depuis. Il y a de nombreuses années, le gouvernement fédéral, la Ville de Toronto et la Commission du havre de Toronto de l'époque ont conclu une entente tripartite dont ils ont tous été signataires. Il y était question de ne pas permettre aux avions à réaction d'atterrir à l'aéroport insulaire et de ne pas permettre la prolongation des pistes d'atterrissage existantes. Cette entente a été conclue il y a plus de 30 ans. Huit jours après l'annonce du ministre des Transports actuel, ces 88 lettres annonçaient que l'on n'étudierait pas la question.

Le député qui m'a précédée a demandé pourquoi nous faisons perdre du temps à la Chambre. Le plan que nous présentons, c'est-à-dire d'avoir recours à une solution du marché, a fonctionné dans le passé. Les députés ne sont peut-être pas au courant, mais, au début, il y avait peu d'acheteurs pour les avions à turbopropulseurs Q400, un autre produit Bombardier. C'est l'achat par Porter d'un avion fabriqué à Toronto pour un transporteur aérien établi à Toronto qui a attiré l'attention d'autres acheteurs dans le monde. C'est à ce moment-là que les ventes du Q400 se sont envolées, si on me permet ce mauvais jeu de mots. Lorsqu'une entreprise exerce ses activités dans un pays où son produit, un avion, sera utilisé dans des installations particulièrement adaptées à cet avion, cela attire l'attention d'autres pays et d'autres transporteurs aériens ailleurs dans le monde.

Lorsque Porter a annoncé qu'il achetait des avions Q400, ce fut un moment privilégié pour Bombardier, ainsi que pour la section locale de Downsview du syndicat des Travailleurs canadiens de l'automobile, qui se trouvait dans une situation insoutenable au chapitre des emplois. C'est pourquoi le syndicat des Travailleurs canadiens de l'automobile, la direction et tous les autres ont uni leurs efforts, parce que c'était la bonne chose à faire pour sauver l'usine, et ils ont réussi.

Bien entendu, les compagnies aériennes ne veulent pas de concurrence. Personne ne voulait voir Porter entrer en scène, encore moins Air Canada et WestJet. Le président de WestJet à l'époque a fait valoir que personne ne voudrait voyager à bord d'un Q400 avec un propulseur à hélice fonctionnant à plein régime près de sa tête.

Les temps ont changé. WestJet a intégré à sa flotte quelques Q400, dont les turbopropulseurs à hélices tournent tout près de la tête des passagers, parce qu'il a été prouvé que cet appareil consomme moins d'essence et est plus écologique.

La ville de Toronto et l'Administration portuaire de Toronto ont entrepris une série d'études afin de déterminer si les deux parties devraient lever l'interdiction concernant les avions à réaction et permettre la présence des avions C Series de Bombardier à l'aéroport Billy Bishop, comme nous l'appelons.

• (1320)

Les choses suivaient leur cours, même si ce genre de processus demande beaucoup de temps. Comme d'autres l'ont dit avant moi, il a fallu faire toutes sortes de consultations. Hélas, il aura suffi du gazouillis que l'on sait pour tout bloquer. C'est ainsi que l'on doit fonctionner: quand une entente est signée par trois parties, les trois doivent s'entendre.

Par souci de transparence, je rappelle que j'occupais le poste de PDG la dernière fois que l'entente tripartite a été modifiée. Ce fut très long. J'ai eu le temps d'avoir deux enfants, alors c'est dire à quel point il faut du temps pour modifier une entente tripartite. Or, entre les intérêts du gouvernement fédéral et ceux des gens du coin, qu'ils soient exprimés par la Ville de Toronto ou l'Administration portuaire de Toronto — qu'on l'appelle ainsi ou commission portuaire, PortsToronto ou que sais-je encore —, ce sont toujours les intérêts locaux qui, jusqu'ici, ont servi à décider des enjeux locaux.

Qu'il s'agisse du ministre Collenette, du ministre Valeri ou de la dernière personne en poste, tout le monde a toujours dit la même chose: si la Ville de Toronto et PortsToronto réussissaient à s'entendre, le gouvernement fédéral entrerait alors dans la discussion, étudierait la situation et prendrait ensuite une décision.

Dans ce cas-ci, la situation est tout à fait inverse. Nous le relevons, car la façon dont le gouvernement fédéral entend traiter avec les collectivités du pays est problématique. Ce ne sera pas la dernière fois qu'une collectivité demandera à un député d'intervenir en sa faveur dans un dossier local, en échange d'un certain nombre de sièges dans la région.

C'est un précédent dangereux, non seulement parce que toutes les études qui étaient en cours — voire achevées dans de nombreux cas — ne seront pas présentées au public. Or, le public se posait de vraies questions sur l'offre de ce service à l'aéroport du centre-ville de Toronto.

Il est vrai que les études n'avaient pas toutes été terminées, mais n'était-ce pas pourquoi il était d'autant plus important que le gouvernement fédéral ne prenne pas de décision? N'est-ce pas là le cœur du problème, que sans une seule étude, sans proposition, il intervienne et prenne une décision qui relevait en réalité des conseillers de la Ville de Toronto?

Si le gouvernement conservateur était intervenu et avait pris une décision privant la Ville de Toronto de son pouvoir décisionnel final sur un enjeu important pour elle, tout conseiller, y compris l'ancien conseiller qui est maintenant le secrétaire parlementaire du premier ministre, aurait piqué une crise et réclamé la démission du gouvernement.

Travaux des subsides

Voilà le problème que nous avons aujourd'hui. Il semble qu'il est inacceptable pour nous d'intervenir dans des affaires locales, mais que c'est parfaitement acceptable pour le gouvernement actuel. Nous devons mener des consultations, écouter ce qui est dit et laisser les parties compétentes mener à bien les processus qu'elles ont mis en place. Puis, la décision reviendra à l'ordre de gouvernement approprié, c'est-à-dire le gouvernement fédéral.

La solution qu'offre le marché est réelle. Il s'agit d'une occasion de mettre en vedette un avion conçu, fabriqué et assemblé au Canada qui peut rivaliser avec n'importe quel autre avion dans le monde et qui pourrait faire progresser les ventes de Bombardier. En effet, Porter ou un nouveau transporteur pourrait être intéressé à acheter des avions C Series en raison de son efficacité énergétique. Toutefois, tous les transporteurs ont besoin de voir quelqu'un faire le premier pas. Dans le cas des appareils Q400, c'était Porter qui l'avait fait.

Comme je l'ai déjà dit, le processus suivait son cours. Il est incroyablement important que le processus continue. Voilà pourquoi la dernière partie de la motion constitue le cœur de la question. Elle demande au gouvernement de revenir sur sa décision et de laisser le processus suivre son cours et de laisser les rapports être publiés. Si, à ce moment-là, la Ville de Toronto et PortsToronto décident qu'ils ne veulent pas aller de l'avant, il s'agit du niveau approprié pour le lobbying et le dialogue. Ce n'est qu'ensuite qu'intervient le gouvernement fédéral.

En 2002, lorsque Porter tentait d'intervenir pour exploiter des appareils Q400, un organisme auprès duquel le secrétaire parlementaire était très actif, appelé CommunityAIR, a prédit que l'arrivée de Porter ferait chuter de 25 % la valeur des propriétés et compromettrait 20 milliards de dollars d'aménagement du secteur riverain. Cela ne s'est tout simplement pas produit. Si l'on regarde la circonscription du député, on constate clairement que la valeur des propriétés riveraines s'est accrue de 70 % malgré la présence d'un aéroport insulaire en exploitation.

• (1325)

Mme Kate Young (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, il ne fait aucun doute que le C Series de Bombardier est un excellent avion. Le gouvernement est très content qu'Air Canada ait annoncé son intention de se procurer un certain nombre de ces appareils.

Parlons un peu de l'avion à réaction C Series de Bombardier. D'après la députée, y a-t-il quelque chose qui empêche Porter Airlines d'acheter l'avion C Series de Bombardier et de l'exploiter à partir de l'Aéroport international Toronto Pearson?

• (1330)

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le Président, je remercie la députée de sa question, parce qu'il s'agit d'un mythe constamment véhiculé. La réalité est que cela peut se faire d'une seule façon. Air Canada peut acheter les avions et les faire décoller de l'aéroport de l'île, parce qu'elle y a accès.

Les députés savent peut-être que l'aéroport Pearson a un nombre limité de créneaux horaires. Ainsi, les nouveaux arrivants ne peuvent y accéder sans un important mouvement dans les créneaux. Par conséquent, on interdit à Porter, dans son plan d'affaires et dans la pratique, d'acheter un avion C Series et de demander à ce qu'on lui attribue un créneau horaire pour l'aéroport Pearson. Il faudrait alors construire un autre aéroport à Pickering.

Mme Kelly Block (Carlton Trail—Eagle Creek, PCC): Monsieur le Président, je remercie ma collègue de son travail à titre de PDG de l'administration portuaire et de son travail à titre de

ministre des Transports. Elle nourrit le débat de son savoir et je lui en suis très reconnaissant.

Personne de ce côté-ci de la Chambre ne dit qu'il ne faut pas tenir compte des préoccupations des gens qui vivent, travaillent et se divertissent dans cette région. En tant qu'ancienne mairesse, je comprends la responsabilité du conseil d'examiner toutes ces préoccupations et d'en tenir compte. Toutefois, je comprends également le besoin de respecter la compétence d'une municipalité lorsqu'un processus est en place pour déterminer les besoins de la collectivité et la meilleure façon d'aborder ses préoccupations.

Donc, est-ce que la députée peut nous parler un peu plus du besoin de respecter la compétence d'une municipalité lorsqu'il s'agit de réaliser des études sur la proposition d'agrandissement, comme doit le faire le conseil municipal?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le Président, je remercie la députée d'avoir présenté sa motion. C'est un sujet fort à propos dont il est important de discuter.

Nous avons un seul point de données illustrant l'opinion des Torontois à l'égard de l'utilisation de l'aéroport de l'île par des avions à réaction. C'est un sondage Ipsos Reid de 2013 qui portait sur une question précise, pas une campagne électorale aux maints enjeux importants. Répondant à une question précise et succincte, 60 % des répondants étaient en faveur du passage d'avions à réaction à l'aéroport Billy Bishop, et 37 % s'y opposaient. C'est plus que la majorité simple. Une forte majorité de personnes est favorable à l'idée.

Mais ce n'est toujours pas suffisant. Il faut encore faire faire les études qui élucideront les questions particulières des membres du conseil municipal de Toronto. Nous ne craignons pas le processus. Pourquoi les libéraux craignent-ils le processus?

Mme Kate Young (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je partagerai aujourd'hui mon temps de parole avec la députée de Toronto—Danforth.

Le gouvernement sait à quel point les secteurs canadiens de l'aviation et de l'aérospatiale sont importants, et il a constaté la contribution de Bombardier dans ces secteurs. J'aimerais rappeler que l'industrie aérospatiale canadienne dispose d'un des plus solides mécanismes d'investissement et d'échanges internationaux, et qu'elle profite à la fois au Canada et au monde entier.

Comme l'a dit le ministre au début du débat, nos secteurs de l'aviation et de l'aérospatiale relient les gens aux emplois et contribuent à faire circuler des biens et services essentiels. Leurs produits, leurs spécialistes et leurs compétences sont en demande dans le monde entier, de même que les capacités du Canada en matière de certification et de réglementation.

L'an dernier, notre secteur aérospatial a produit plus de 180 000 emplois et des recettes supplémentaires de 29 milliards de dollars. Des entreprises comme Bombardier exportent environ 80 % de leur production.

Comme nous l'avons fait remarquer, le gouvernement du Canada est heureux d'apprendre qu'Air Canada a l'intention d'acheter des avions C Series de Bombardier. Comme je l'ai dit, cet aéronef représente un progrès majeur dans l'aviation et nous sommes certains que sa présence dans la flotte d'Air Canada profitera à l'entreprise et au secteur aérospatial canadien.

Travaux des subsides

Par contre, l'intérêt concernant les avions C Series ne se limite pas à Air Canada. Le premier avion C Series sera livré à la Swiss International Air Lines au printemps. L'entrée en service commercial de l'avion C Series de Swiss donnera l'occasion à Bombardier de montrer au monde que la C Series est vraiment un appareil de qualité.

Le gouvernement est fier que Transports Canada ait participé au processus pour certifier que l'appareil respecte les normes canadiennes de navigabilité et la réglementation environnementale. L'approbation initiale est une étape importante pour Bombardier en vue d'obtenir une certification complète au Canada, en Europe, aux États-Unis et ailleurs dans le monde. Une telle approbation aidera également Bombardier à accroître la confiance des investisseurs et des consommateurs.

En ce qui a trait à la question de l'aéroport Billy Bishop de Toronto, j'aimerais réaffirmer que notre position au sujet de la modification de l'entente tripartite en vue de permettre l'agrandissement de l'aéroport Billy Bishop, l'utilisation de jets commerciaux et le prolongement de la piste de l'aéroport ne reposait pas sur la possibilité que Bombardier puisse vendre plus d'appareils.

Le Grand Toronto et le Sud de l'Ontario sont bien desservis par leurs aéroports, y compris l'aéroport international de London. J'aimerais répéter certains propos du ministre.

L'aéroport Pearson de Toronto est de loin l'aéroport le plus achalandé du Canada. Il transite à cet aéroport plus de passagers internationaux qu'à tout autre aéroport en Amérique du Nord, à l'exception de l'aéroport international John F. Kennedy de New York. L'aéroport Billy Bishop aide à relier le quartier des affaires de Toronto aux autres grands centres urbains du Canada et des États-Unis. D'autres aéroports comme l'aéroport international de London et l'aéroport d'Hamilton sont en voie d'agrandissement et fournissent des services spécialisés, tels que les services de messagerie offerts à l'aéroport d'Hamilton. Ensemble, ces aéroports accueillent des appareils de l'aviation générale et commerciale, des passagers, des transporteurs et des entreprises, qui contribuent à l'économie locale et nationale.

L'aéroport Billy Bishop dessert maintenant 24 villes canadiennes et américaines et compte des liaisons avec plus de 80 villes dans le monde. Il sert également de base pour un service d'ambulance aérienne, qui a réalisé environ 4 600 vols en 2014, et il accueille un nombre important d'adeptes de l'aviation personnelle, y compris une école de pilotage. L'aéroport Billy Bishop contribue déjà de façon importante à l'économie de Toronto et offre de précieux services sans qu'il soit nécessaire de l'agrandir.

Le mois dernier, l'aéroport Billy Bishop a été nommé l'un des meilleurs aéroports en Amérique du Nord et a reçu le prix 2015 de la qualité du service aéroportuaire décerné par le Conseil international des aéroports. Il a terminé ex aequo au troisième rang dans la catégorie des meilleurs aéroports en Amérique du Nord. L'aéroport Billy Bishop et l'aéroport international d'Ottawa sont les deux seuls aéroports canadiens à faire partie de cette liste. Cette reconnaissance prouve que les investissements réalisés dans l'aéroport permettent déjà à ses usagers de profiter de meilleures installations, d'un accès amélioré et d'une expérience de voyage exceptionnelle.

Le 12 novembre 2015, le ministre des Transports a annoncé que le gouvernement du Canada ne rouvrirait pas l'entente tripartite conclue entre le gouvernement fédéral, la Ville de Toronto et PortsToronto pour permettre l'agrandissement de l'aéroport Billy Bishop de Toronto.

●(1335)

Comme le ministre l'a souligné pendant le débat, le gouvernement appuie cette décision. L'actuelle entente tripartite assure un équilibre entre les intérêts commerciaux et les intérêts des collectivités locales tout en tenant compte des questions de nature environnementale et culturelle et de l'évolution du secteur riverain. Ce dossier ne concerne pas seulement l'aéroport. Avec la proximité d'autres aéroports pouvant accueillir des avions à réaction, nous croyons qu'il n'y a aucune raison de changer l'approche actuelle.

Le gouvernement n'est pas le seul à défendre cette position. Plusieurs groupes de citoyens de la région du Grand Toronto se sont opposés à tout projet d'expansion de l'aéroport Billy Bishop. Ils appuient donc notre décision de ne pas rouvrir l'entente.

Comme le ministre l'a souligné, ce dossier ne concerne pas seulement l'aéroport. Il faut tenir compte du fait que les Torontois veulent avoir davantage leur mot à dire dans le développement de leur secteur riverain, qui pourrait être touché par l'expansion de l'aéroport Billy Bishop.

Pour envisager de modifier l'entente tripartite entre le gouvernement fédéral, la Ville de Toronto et PortsToronto, il faudrait non seulement se demander s'il faut permettre à l'aéroport d'accueillir des avions à réaction ou de prolonger sa piste, mais aussi évaluer de nombreux facteurs pour assurer des services de transport aérien et de transport de marchandises qui soient sécuritaires, efficaces et respectueux de l'environnement.

Or, cela a déjà été fait. Le gouvernement évalue continuellement le cadre stratégique en matière de transport aérien de manière à ce que le réseau de transport aérien du Canada puisse s'adapter à l'évolution de son environnement et soit bien outillé pour faciliter la croissance à venir. Cette décision tient compte de l'intérêt supérieur des Torontois et des Canadiens.

En avril 2014, le conseil de la Ville de Toronto a débattu de la question et s'est activement employé à obtenir le point de vue du gouvernement fédéral de l'époque. La Ville a demandé au gouvernement de prendre une position publique à l'égard des modifications proposées à l'entente tripartite. Ces modifications visaient l'agrandissement de l'aéroport pour en permettre l'accès à des avions à réaction, comme les avions C Series de Bombardier.

Qu'on me permette de rappeler aux députés que du mois d'avril 2013 à l'automne 2015, le projet d'agrandissement de l'aéroport Billy Bishop de Toronto a fait l'objet de nombreuses assemblées publiques, de conférences et d'autres événements. Des forums en ligne et de nombreuses autres initiatives ont donné l'occasion aux gens d'exprimer leur opinion sur la question. De nombreux aspects liés au projet ont été discutés, notamment les avantages économiques. Toutefois, il est simpliste d'établir un lien entre l'agrandissement de l'aéroport Billy Bishop et le succès des avions C Series de Bombardier, sans compter qu'une telle inférence fait abstraction de la situation d'ensemble.

Les produits de la société Bombardier ont toujours remporté du succès et continueront de le faire à cause de leur qualité et de leur compétitivité sur les marchés mondiaux. Les députés de l'opposition ne peuvent pas laisser entendre que la réussite de Bombardier dépend uniquement de l'agrandissement de l'aéroport Billy Bishop.

Le gouvernement estime que l'entente tripartite actuelle établit un juste équilibre entre les intérêts commerciaux et ceux des collectivités locales et qu'elle tient compte des enjeux environnementaux et culturels, notamment le développement du secteur riverain de Toronto.

Travaux des subsides

Nous avons pris la bonne décision en ne permettant pas l'agrandissement de l'aéroport, et nous demeurons sur notre position. Par conséquent, le gouvernement n'appuiera pas la motion.

• (1340)

M. Ben Lobb (Huron—Bruce, PCC): Monsieur le Président, les aéroports évoluent. En 2008, l'aéroport de London a été reconnu et le ministre John Baird l'a autorisé à avoir un programme de transbordement du fret aérien international. Plus tard, le gouvernement a octroyé 8 millions de dollars dans le cadre d'une entente pour y construire un terminal. Les aéroports peuvent changer et évoluer. Ils s'adaptent aux besoins actuels et futurs.

Si le projet répondait à toutes les exigences — les exigences environnementales, toutes les exigences de Transports Canada, les besoins de la population et les exigences de Pêches et Océans — serait-elle ouverte à l'idée de permettre l'expansion de l'aéroport Billy Bishop? L'autoriserait-elle si toutes les exigences étaient remplies?

Mme Kate Young: Monsieur le Président, je remercie le député de poser cette question parce qu'il est vrai qu'en temps opportun, l'expansion est une bonne chose, comme cela l'était lorsque l'aéroport de London est devenu un aéroport international. Toutefois, il n'y a pas d'argument incontestable indiquant que l'aéroport Billy Bishop devrait être agrandi, et la Ville de Toronto aurait pu, à plusieurs occasions, ouvrir l'entente tripartite, mais elle ne l'a jamais fait.

L'aéroport Billy Bishop, tel qu'il est maintenant, fournit déjà des services aéroportuaires utiles. Il est donc important pour l'économie de Toronto et le restera.

M. Adam Vaughan (secrétaire parlementaire du premier ministre (Affaires intergouvernementales), Lib.): Monsieur le Président, pendant trois ans, à chaque assemblée publique, à chaque étape, la Ville de Toronto aurait pu approuver ce projet, mais a refusé de le faire surtout parce que les conditions n'étaient pas remplies. L'administration aéroportuaire a déclaré qu'elle ne pouvait pas respecter les conditions imposées par la Ville de Toronto pour pouvoir agrandir l'aéroport. Elle l'a dit explicitement, tout comme Porter Airlines. Comme l'aéroport ne peut pas remplir les conditions locales, ne convenez-vous pas que l'agrandissement est impossible?

Le vice-président adjoint (M. Anthony Rota): Je rappelle aux députés de ne pas s'adresser directement aux autres députés, mais bien à la présidence.

La secrétaire parlementaire du ministre des Transports a la parole.

Mme Kate Young: Monsieur le Président, je tiens à redire que la décision sert les intérêts supérieurs des Torontois et des Canadiens et que l'environnement du secteur riverain est très important, tout comme les intérêts du milieu des affaires torontois. Dans ce contexte, il n'y avait aucune raison de rouvrir l'entente tripartite; nous avons donc décidé de ne pas le faire.

L'hon. Lisa Raitt (Milton, PCC): Monsieur le Président, la secrétaire parlementaire a dit que la Ville de Toronto avait écrit à la ministre des Transports de l'époque — c'est-à-dire moi — pour demander l'avis du gouvernement. La secrétaire parlementaire pourrait-elle dire à la Chambre quel avis le gouvernement a alors donné en ce qui concerne l'aéroport Billy Bishop et les discussions de la Ville de Toronto sur l'agrandissement de l'aéroport?

Mme Kate Young: Monsieur le Président, il est évident que tous les ordres de gouvernement ont eu plusieurs fois l'occasion d'exprimer leur point de vue. Nous avons décidé de ne pas rouvrir l'entente tripartite actuellement en vigueur. La Ville de Toronto et le

gouvernement fédéral se sont fait demander la même chose il y a de nombreuses années.

• (1345)

Mme Julie Dabrusin (Toronto—Danforth, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui au sujet de la motion de l'opposition. Je commencerai cependant par souhaiter à tous une heureuse Journée internationale de la femme. Je rends hommage à toutes les femmes de la Chambre, quelle que soit leur allégeance politique, ainsi qu'à celles qui travaillent dans nos bureaux, qui assurent le soutien de la Chambre et qui font partie des services de sécurité. Elles témoignent de l'émancipation des femmes.

La motion à l'étude mélange et confond deux questions primordiales: d'une part, le soutien de l'industrie aérospatiale, en l'occurrence de l'entreprise Bombardier, et d'autre part, l'urbanisme, c'est-à-dire, dans le cas qui nous occupe, les conséquences de l'expansion de l'aéroport Billy Bishop pour la ville de Toronto et le secteur riverain. La motion confond les deux questions en les reliant, ce qui affaiblit le débat. Nous pouvons débattre de la meilleure façon de soutenir l'industrie aérospatiale, ce qui en vaut la peine, mais pourquoi lier la question à l'aéroport? On simplifie trop le problème et l'on n'apporte pas de solutions à long terme. Soyons francs: ce n'est pas l'expansion d'un aéroport qui assurera l'avenir de l'industrie aérospatiale ou de Bombardier.

Cette motion est présentée de manière à semer la division. Elle fait croire aux gens qu'il n'est possible d'aider l'industrie aérospatiale qu'au détriment du développement urbain. Ce n'est pas le cas. Les gens de l'industrie aérospatiale peuvent favoriser le développement urbain. Ils peuvent en être des champions. Nous serons plus forts si nous collaborons. Je ne peux pas appuyer cette motion en raison de la façon dont elle est rédigée. Elle vise à semer la division et ne nous rapprocherait pas des solutions. Elle nuirait au développement actuel de Toronto et au secteur riverain de la ville. Nous pouvons coopérer pour trouver des solutions.

C'est un raisonnement simpliste de prétendre qu'on pourrait résoudre les problèmes de notre industrie aérospatiale en général ou de Bombardier en particulier, en entreprenant des travaux d'agrandissement des aéroports du pays qui se dérouleront pendant longtemps, même dans les cas où le projet d'expansion est contraire aux intérêts de la population locale. Nous sommes capables de faire mieux dans ce dossier. Cette motion ne nous serait d'aucune utilité pour trouver une solution.

Ma circonscription, Toronto—Danforth, contient à la fois de vastes secteurs résidentiels et près de 300 acres de terrains industriels et commerciaux constituant la zone portuaire. Nous surplombons l'aéroport de l'île et nous en sommes tout près. Parfois, les avions qui y atterrissent ou en décollent passent juste au-dessus de nos têtes. Bien que je sois fière de Bombardier, qui est une solide entreprise canadienne, et bien que je sois favorable à l'exploitation qui est faite actuellement de l'aéroport de l'île, je m'oppose à la motion d'aujourd'hui.

Je suis favorable à Bombardier.

[Français]

L'entreprise Bombardier est un symbole canadien. Depuis les années 1930 jusqu'à la fin des années 1960, elle a été la pionnière de la motoneige moderne.

Travaux des subsides

La diversité des produits fabriqués par les désormais nombreuses divisions de ce géant canadien est remarquable. Les divisions ferroviaire et aéronautique de Bombardier, avec leurs bureaux administratifs associés, emploient des dizaines de milliers de personnes de Burnaby, en Colombie-Britannique, à Saint-Bruno, au Québec.

Elle fabrique des motoneiges, des systèmes de monorail, des avions bombardiers d'eau amphibies pour la lutte contre les incendies et du matériel roulant. Le travail des employés de Bombardier se voit partout dans le monde, ainsi que dans nos tunnels de métro et nos garages. Bombardier est important pour le Canada.

Au cours de la dernière décennie, l'une des grandes percées réalisées par Bombardier en matière de produits est la C Series. Cette catégorie d'appareil est une véritable merveille technologique. Tous s'entendent pour dire qu'il s'agit d'un des avions les plus silencieux du monde. Qui plus est, il trouve preneur: le mois dernier seulement, Air Canada a signé une lettre d'intention pour acheter 45 de ces avions à réaction, accompagnée d'une option en vue de l'achat de 30 appareils supplémentaires.

Le marché offre à Bombardier des solutions à ses problèmes financiers, et nous savons que le gouvernement examine sa demande d'aide financière pour que décolle sa production de C Series.

• (1350)

[Traduction]

La qualité des avions à réaction de Bombardier n'est pas en cause, ni même le bruit qu'ils font. Ce qui pose problème, c'est plutôt la circulation aérienne et ses répercussions sur la faune, sur les petites embarcations de plaisance du lac et sur les Torontois.

De plus, je conviens que l'aéroport de l'île de Toronto doit continuer de fonctionner sous sa forme actuelle. Il permet à des voyageurs, à des touristes et à des gens d'affaires de se rendre au centre de ma ville. Cet aéroport y joue un rôle important.

Je tiens à souligner que la Ville de Toronto n'est pas seulement un moteur économique. Des millions de personnes y habitent. L'agrandissement de cet aéroport porterait préjudice au secteur riverain qui a été revitalisé récemment. Des sommes importantes y ont été investies au cours des dernières années et ces investissements se poursuivent. Par conséquent, je n'appuie pas l'agrandissement de l'aéroport.

Ce projet aurait des conséquences directes sur ma circonscription. À l'extrémité sud de celle-ci, on trouve le parc Tommy Thompson. Ce parc est l'une des conséquences environnementales de l'expansion de Toronto au cours des 50 dernières années.

Il s'agit d'une longue langue de terre qui avance dans le lac Ontario. À l'origine, c'était un brise-lames qui devait protéger l'arrière-port de l'érosion. Long de cinq kilomètres, cet ouvrage de 1 200 acres est la preuve tangible des changements qu'a subis Toronto. Il a été construit avec la terre qui a été enlevée pour construire les lignes de métro et les tours de bureaux au cours des cinq dernières décennies. La nature a reconquis cet ouvrage et nous l'avons transformé en parc.

Ce ne sont pas seulement les résidents du Grand Toronto qui aiment ce site. Le parc est l'un des seuls endroits du secteur riverain de Toronto où les oiseaux et d'autres espèces trouvent des habitats naturels. Le parc abrite quelque 316 espèces d'oiseaux et une grande variété de mammifères. Des castors, des visons et des rats musqués y ont fait leur demeure. BirdLife International a affirmé qu'il s'agissait d'une zone importante pour la conservation des oiseaux: c'est une

zone de reproduction essentielle et une escale prisée par de nombreuses d'espèces migratoires.

Exploiter une piste d'atterrissage prolongée à proximité de cette zone d'importance nationale aura une incidence considérable sur la faune ailée et sera contraire à l'utilisation que ces animaux font de ces terres. Un horaire de vols augmenté et la présence d'avions à réaction seront aussi incompatibles avec les fonctions que les gens de ma circonscription et les habitants du Grand Toronto pressentent pour ce parc.

L'agrandissement de l'aéroport de l'île aura d'importantes répercussions sur les résidents du Grand Toronto. La motion dont nous sommes saisis ne porte que sur les présumés avantages économiques qui, selon le député d'en face, devraient se matérialiser en prolongeant le tarmac de l'équivalent de quelques terrains de football à même le secteur riverain de Toronto. La motion ne dit rien sur les millions de personnes qui, chaque année, se rendent dans les îles de Toronto pour pique-niquer, se baigner ou patiner.

Toronto a été construite au bord d'un lac. Notre secteur riverain et nos îles sont au cœur même de notre identité et de notre espace commun. Les touristes visitent notre secteur riverain, et nous avons investi dans sa revitalisation. Après tous ces efforts d'urbanisme, pourquoi voudrions-nous l'altérer en rallongeant les pistes pour que des avions à réaction puissent y atterrir?

La motion ne tient pas compte de la valeur du secteur riverain pour ma circonscription et le Grand Toronto dans son ensemble. Elle perçoit le port comme un endroit où on ne fait que travailler et qui permet d'attirer des investissements à Toronto. Elle n'a pas de vision plus globale du port et du secteur riverain comme espace public crucial. Le secteur riverain est un endroit où les gens vivent, travaillent et se détendent. L'aéroport de l'île existe et constitue une partie importante du centre-ville de Toronto, mais il n'a nul besoin de définir cet espace.

Je m'oppose à la motion, car elle va à l'encontre de la vision que ma communauté a de l'avenir de Toronto. L'agrandissement de l'aéroport de l'île n'est pas compatible avec un secteur riverain qui soit vivable et accessible. Il nous détourne de l'espace que nous sommes efforcés de construire, un espace que les gens peuvent visiter et où ils peuvent étudier et travailler. Le projet d'agrandissement de l'aéroport de l'île ne prévoit pas d'espace pour les bateaux à voile, les bateaux-dragons et les canoës. C'est l'espace de détente torontois. Il ne prévoit pas d'espace pour les colonies d'oiseaux migrateurs sur une bande de terrain qui n'était jadis que matériau de construction. Il ne prévoit pas de plages tranquilles et isolées avec vue infinie sur les lacs, et il offre une version de Toronto diamétralement opposée au type de développement dont la ville a besoin et qu'elle souhaite avoir dans les espaces entourant son port.

Nous devrions nous efforcer d'agrandir les espaces culturels, de construire des infrastructures vertes et d'investir dans le logement dans les espaces qui restent au centre-ville. Le Canada et le Grand Toronto bénéficieront d'investissements judicieux et prudents dans le milieu urbain pour rehausser la qualité de vie des gens.

Les avantages économiques d'un secteur riverain où il fait bon vivre sont tout aussi importants et seraient plus bénéfiques qu'un plus gros aéroport. Nous devrions favoriser l'urbanisme et ne pas présumer que quelques centaines de mètres d'asphalte régleront, en quelque sorte, les problèmes du plus grand fabricant d'aéronefs et de trains au monde.

•(1355)

Je termine en disant que je serai heureuse de faire visiter ma circonscription à la députée de Sentier Carlton—Eagle Creek, afin qu'elle puisse voir de ses propres yeux ce dont je parle. Après tout, c'est presque la saison des oiseaux migrateurs dans le parc Tommy Thompson.

M. Richard Cannings (Okanagan-Sud—Kootenay-Ouest, NPD): Monsieur le Président, je tiens à remercier la députée de Toronto—Danforth pour ce formidable discours. Je suis moi-même biologiste spécialiste des oiseaux. Je n'aurais jamais pensé entendre si tôt au cours de mon premier mandat les mots « zone importante pour la conservation des oiseaux ». Je voulais moi-même soulever ce point dans ma question à la députée, mais elle l'a déjà fait. Je vais donc changer ma question et lui demander de nous parler du processus d'évaluation environnementale dans cette situation et du fait qu'il semble être régi par l'administration portuaire, dont le financement provient en grande partie de l'aéroport lui-même.

Mme Julie Dabrusin: Monsieur le Président, il importe de tenir compte du fait qu'un important habitat naturel pour les espèces sauvages se trouve à proximité de l'aéroport, et que nous considérons qu'il fait partie de la ville. Une ville, ce n'est pas seulement des immeubles. Par conséquent, il est très important que nous tenions compte des conséquences sur les habitats naturels lorsque nous réfléchissons aux futurs plans de développement de la ville et lorsque nous examinons des projets comme celui qui est proposé dans la motion de l'opposition, soit l'expansion de l'aéroport de l'île. Comme je l'ai mentionné, il y a 316 espèces d'oiseaux migrateurs au parc Tommy Thompson, et nous devons les protéger.

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Français]

LA JOURNÉE INTERNATIONALE DE LA FEMME

Mme Monique Pauzé (Repentigny, BQ): Monsieur le Président, aujourd'hui, nous célébrons ensemble la journée internationale des droits des femmes. J'en profite pour rappeler que la population a élu 88 femmes à la Chambre, un record.

Malheureusement, il y a un petit bémol. Cela représente le quart de la députation, et cette proportion stagne. Donc, ici comme ailleurs, l'égalité reste à faire. Beaucoup d'encre a coulé au Québec récemment au sujet du féminisme. Plusieurs s'en réclament. D'autres préfèrent éviter ce terme, pensant qu'il a une connotation négative. Pourtant, sa définition est fort simple: c'est l'attitude de ceux qui souhaitent que les droits des femmes soient les mêmes que ceux des hommes. La recherche de l'égalité entre humains ne se fait jamais contre qui que ce soit, elle se fait contre l'ignorance.

Alors, qu'on soit féministe, certain ou pas tout à fait certain de l'être, si cette journée fait en sorte qu'on se demande où nous en sommes dans l'égalité entre hommes et femmes, nous pourrons ensemble nous retrouver les manches et y travailler.

* * *

LA JOURNÉE INTERNATIONALE DE LA FEMME

Mme Eva Nassif (Vimy, Lib.): Monsieur le Président, la Journée internationale de la femme est l'occasion de rendre hommage aux femmes du monde entier.

Les femmes sont nos mères, nos soeurs et nos filles. Elles ont été les pierres angulaires de notre société dans les périodes les plus

Déclarations de députés

sombres de l'histoire. Aujourd'hui, nous célébrons tout ce qu'elles nous ont apporté et continuent de nous apporter.

[Traduction]

Aujourd'hui, je souhaite donc rendre hommage à ma mère. Je ne vais pas me contenter de souligner une seule de ses réalisations; je vais plutôt la féliciter d'avoir fait preuve de compassion, de persévérance et d'ardeur au travail tout au long de sa vie. Elle nous a élevés seule en des temps difficiles et elle a inculqué à ses enfants des valeurs qui les ont aidés à réaliser leurs ambitions. Elle avait une volonté inébranlable, comme toutes les femmes fortes, et c'est une qualité que les femmes affichent au quotidien, que ce soit dans la circonscription de Vimy ou partout ailleurs au Canada, lorsqu'elles contribuent à renforcer l'autonomie de nos enfants et de toutes les femmes.

* * *

LE PRIX NOBEL DE PHYSIQUE DE 2015

L'hon. Diane Finley (Haldimand—Norfolk, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour rendre hommage à un professeur de l'Université Queen's, Arthur McDonald, qui partage maintenant le prix Nobel de physique avec Takaaki Kajita, du Japon. Ils ont découvert l'oscillation des neutrinos, un principe qui modifie notre compréhension du fonctionnement de la matière. Cette découverte a permis de déterminer que les neutrinos, qui étaient considérés depuis longtemps comme des particules sans masse, ont en fait une masse, aussi faible soit-elle.

Les recherches se poursuivent à l'échelle internationale afin de capturer les neutrinos et d'examiner leurs propriétés. Ces nouvelles découvertes devraient modifier notre compréhension de l'histoire, de la structure et de l'avenir de l'univers.

Les recherches de M. McDonald ont donné lieu à une découverte historique dans le domaine de la physique des particules à l'Observatoire de neutrinos de Sudbury. Sa vision novatrice a permis de faire du Canada un chef de file mondial dans le domaine de l'astrophysique des particules et a ouvert la voie à des possibilités de collaboration à l'échelle internationale.

Je félicite M. McDonald.

* * *

•(1400)

[Français]

LE FESTIVAL INTERNATIONAL DE LA CHANSON DE GRANBY

M. Pierre Breton (Shefford, Lib.): Monsieur le Président, dans ma circonscription, se tient le Festival international de la chanson de Granby. Il en sera cette année à sa 48^e édition. Il peut être fier d'être la plus grande compétition de la chanson francophone au Canada, sinon au monde. Il s'agit aujourd'hui d'une OBNL qui attire 45 000 spectateurs chaque année.

Sachant que, pour chaque dollar investi en culture, on obtient jusqu'à sept dollars en retombées économiques, je suis fier que le gouvernement du Canada l'appuie depuis de nombreuses années. Le Festival de la chanson de Granby est dirigé par M. Pierre Fortier, un homme qui a consacré de nombreuses années au rayonnement de la chanson francophone.

Déclarations de députés

Son travail et son dévouement ont d'ailleurs été reconnus de belle façon l'automne dernier, alors qu'il a été décoré de l'Ordre des francophones d'Amérique. Il rejoignait, entre autres, Luc Plamondon, Gilles Vigneault et un groupe très sélect de personnes qui ont contribué largement à notre culture et à notre patrimoine. Nous le félicitons et lui souhaitons un super festival.

* * *

[Traduction]

LA JOURNÉE INTERNATIONALE DE LA FEMME

Mme Tracey Ramsey (Essex, NDP): Monsieur le Président, c'est aujourd'hui la Journée internationale de la femme, une journée où nous soulignons les réalisations économiques, politiques et sociales de toutes les femmes.

Depuis la première Journée internationale de la femme en 1911, les femmes ont lutté en vue de l'atteinte d'une plus grande égalité entre les femmes et les hommes. Cependant, il reste encore beaucoup de travail à faire à ce chapitre, puisque le Canada a glissé au 30^e rang dans le classement mondial pour la parité hommes-femmes.

Les femmes ne touchent toujours pas un salaire égal à celui des hommes et elles sont toujours sous-représentées dans le monde des affaires et en politique. À l'échelle mondiale, le niveau d'instruction et l'état de santé des femmes sont inférieurs à ceux des hommes, et les femmes sont plus souvent victimes de violence.

C'est avec humilité que j'interviens à la Chambre et que je suis l'exemple de toutes les femmes parlementaires qui ont servi notre pays. Celles-ci ont lutté pour faire en sorte que les 88 femmes qui siègent actuellement au Parlement puissent témoigner avec exactitude des divers intérêts des femmes, de leurs opinions et de leurs expériences.

Les femmes et les filles sont durement touchées par la pauvreté, les changements climatiques, l'insécurité alimentaire, les crises économiques et la pénurie de services de garde abordables.

La réalisation du plein potentiel des êtres humains et le développement durable ne sont pas possibles si la moitié des êtres humains sont privés de leurs droits et se voient refuser des possibilités.

* * *

JOHN MUNN

M. Ken McDonald (Avalon, Lib.): Monsieur le Président, le 15 février, John Munn, originaire de Terre-Neuve, a été désigné comme l'une de 38 personnes d'importance historique nationale au Canada.

M. Munn est arrivé à Terre-Neuve en 1825, à l'âge de 18 ans. Il a vécu à Harbour Grace, où il a établi l'une des plus grandes et importantes entreprises terre-neuviennes de l'époque. M. Munn était un marchand dans les petits villages isolés de Terre-Neuve et le visage de la John Munn and Company, une entreprise qui a offert d'excellentes possibilités de croissance aux chasseurs de phoque, aux pêcheurs commerciaux et aux pêcheurs côtiers. Il a vraiment joué un rôle de premier plan dans l'expansion de l'industrie de la pêche de Terre-Neuve au XIX^e siècle.

Il a fait croître son entreprise, et il est devenu l'une des personnalités politiques et sociales les plus éminentes de Terre-Neuve. John Munn était un chef de file du camp des partisans de la Confédération, et l'un des neuf représentants élus à l'Assemblée législative en 1869 qui appuyaient l'adhésion de Terre-Neuve au Dominion.

John Munn a fait sa marque sur Terre-Neuve il y a deux siècles, et c'est un honneur pour moi de voir que sa mémoire se perpétue au Canada de nos jours. Je tiens à remercier Parcs Canada de lui avoir rendu cet hommage.

* * *

LA CHAMPIONNE DE NATATION CANADA

M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC): Monsieur le Président, nous célébrons aujourd'hui la Journée internationale de la femme. Chaque jour, les femmes de Lambton—Kent—Middlesex établissent de nouvelles normes d'excellence dans les affaires, au foyer, dans les sports et dans bien d'autres domaines.

Je tiens à reconnaître aujourd'hui les réalisations exceptionnelles de la jeune Madison Broad, 15 ans, qui est originaire de Wallaceburg, en Ontario. Lorsque j'ai rencontré Maddy pour la première fois en 2014, elle avait gagné deux médailles d'or et deux médailles d'argent aux championnats canadiens groupes d'âge de Natation Canada. Elle a depuis gagné de nombreuses autres médailles d'or et diverses autres médailles dans d'autres compétitions. La semaine dernière encore, Madison a terminé première au 100 mètres dos du Grand prix d'Orlando.

Maddy se concentre aujourd'hui sur les essais olympiques qui se dérouleront en avril prochain. Joignons-nous donc aux électeurs de Lambton—Kent—Middlesex et donnons-lui le soutien qu'elle mérite pour atteindre l'or aux Jeux olympiques.

Des voix: Bravo!

* * *

● (1405)

UNE BÉNÉVOLE DE L'HÔPITAL GRAND RIVER

M. Raj Saini (Kitchener-Centre, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais profiter de l'occasion qui m'est offerte pour souhaiter un très joyeux anniversaire à Mme Elizabeth South.

Betty, comme la surnomment ses amis et sa famille, aura 90 printemps le 14 mars prochain. Comme si cet exploit n'était pas déjà impressionnant en soi, je signale que Betty fait aussi du bénévolat depuis près d'une quarantaine d'années au campus Freeport de l'hôpital Grand River, où elle se rend encore tous les lundis pour contribuer à faire de sa ville un endroit meilleur.

Betty est un véritable modèle à suivre, et nous devrions tous nous laisser inspirer par son exemple. J'espère seulement que je pourrai faire la moitié de tout ce qu'elle fait, si jamais j'ai la chance de me rendre au même âge qu'elle.

Je prie les députés des deux côtés de la Chambre de se joindre à moi pour souhaiter un très joyeux 90^e anniversaire à Betty.

Des voix: Bravo!

*Déclarations de députés***LA JOURNÉE INTERNATIONALE DE LA FEMME**

Mme Anita Vandenberg (Ottawa-Ouest—Nepean, Lib.): Monsieur le Président, en cette Journée internationale de la femme, je veux rendre hommage à toutes les femmes du Canada et d'ailleurs dont le courage m'a inspirée. Je pense à des femmes que j'ai connues au Congo, qui ont été battues par des policiers et dévêtues dans la rue à la suite d'une manifestation pacifique visant à défendre leur droit à des élections équitables. Je pense à Flora Terah, au Kenya, dont le fils unique a été assassiné parce qu'elle a eu l'audace de se porter candidate à une charge parlementaire. Je songe aussi aux femmes autochtones du Mexique, qui ont obtenu le droit de se présenter aux élections des conseils municipaux, ainsi qu'à Saadia, dans ma circonscription, qui a travaillé pendant 17 ans pour un refuge pour les familles à reconforter des victimes de violence conjugale. Pensons aussi aux familles des femmes et des filles autochtones disparues et assassinées.

En cette Journée internationale de la femme, nous, députés, défendons le droit à une vie sans violence et souhaitons offrir à nos filles et à nos fils un monde offrant la pleine parité femmes-hommes.

* * *

L'ASSOCIATION CHIROPATRIQUE CANADIENNE

M. Colin Carrie (Oshawa, PCC): Monsieur le Président, des membres de l'Association chiropratique canadienne sont sur la Colline du Parlement aujourd'hui pour nous sensibiliser à l'incidence des maux de dos et des troubles musculosquelettiques sur la population active et la capacité concurrentielle globale du Canada.

Plus de 11 millions de Canadiens sont touchés par des troubles musculosquelettiques chaque année. Ces troubles rivalisent avec les maladies cardiovasculaires en tant que fardeau global sur la santé et arrivent au deuxième rang des principales causes de visite chez le médecin. Ces troubles ont une incidence sur la productivité du Canada, car jusqu'à 85 % des travailleurs souffriront de maux de dos au moins une fois dans leur vie. Les personnes qui souffrent de troubles musculosquelettiques ont plus de mal à demeurer physiquement actives. Or, l'activité physique peut contribuer à prévenir et à gérer de nombreuses maladies chroniques.

J'invite mes collègues de la Chambre à se joindre à moi pour souhaiter la bienvenue aux membres de l'Association chiropratique canadienne qui sont venus de partout au pays pour rencontrer des décideurs du gouvernement.

En tant qu'experts de la colonne vertébrale, des muscles et du système nerveux, les chiropraticiens du Canada contribuent à soulager les personnes atteintes de troubles musculosquelettiques en offrant des options de soins conservatrices fondées sur des données probantes. Ils jouent un rôle essentiel dans la santé continue des Canadiens, année après année.

Des voix: Bravo!

* * *

LE PRIX NOBEL DE PHYSIQUE DE 2015

M. Paul Lefebvre (Sudbury, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole pour souligner les grandes réalisations d'Arthur McDonald, corécepteur du prix Nobel de physique de 2015. M. McDonald, professeur à l'Université Queen's, et son équipe de plus de 270 chercheurs provenant de 13 établissements internationaux, ont découvert que les neutrinos pouvaient changer d'identité, ce qui confirme que les particules ont une masse. Cette découverte a ébranlé le modèle standard de la physique et a changé notre compréhension de l'univers.

L'équipe a réalisé ces expériences à l'Observatoire de neutrinos de Sudbury, ou SNOLAB, dans la mine Creighton située à deux kilomètres sous terre dans la circonscription de Sudbury. Le laboratoire est la salle blanche la plus profonde au monde. Elle permet aux scientifiques d'étudier les particules à l'abri des rayons cosmiques qui bombardent constamment la surface de la Terre.

[Français]

Les résidents de Sudbury et tous les Canadiens ont raison d'être fiers des réalisations scientifiques du M. McDonald.

[Traduction]

J'invite tous les députés à se joindre à moi pour féliciter le récipiendaire du prix Nobel de physique, M. McDonald, et son équipe de collaborateurs.

Des voix: Bravo!

* * *

L'ANCIENNE MAIRESSE DE MISSISSAUGA

M. Peter Fonseca (Mississauga-Est—Cooksville, Lib.): Monsieur le Président, à l'occasion de la Journée internationale de la femme, j'ai l'honneur de prendre la parole aujourd'hui à la Chambre pour rendre hommage à Hazel McCallion, une femme extraordinaire et une figure éminente du monde municipal, qui est à Ottawa aujourd'hui. En plus d'avoir été une ardente défenseuse des intérêts de sa collectivité et de ses habitants et de s'être mise au service de la cause publique, Mme McCallion est au nombre de mes amis. Elle a véritablement été la force motrice qui aura permis d'apporter des changements concrets dans ma circonscription. C'est elle qui a les plus longs états de service à titre de mairesse de Mississauga, et sa détermination, sa vision et son esprit ont contribué à faire de Mississauga la sixième ville en importance au Canada.

Des voix: Bravo!

M. Peter Fonseca: Monsieur le Président, même si l'on avait prédit au départ qu'elle ne ferait qu'un seul mandat, elle a gagné 11 élections consécutives. C'est la preuve non seulement de sa ténacité, mais aussi de ses nombreux talents. L'« ouragan » Hazel est vénéré sur la scène locale, et on lui voue un grand respect au pays et à l'étranger. C'est une ambassadrice passionnée pour sa ville, et sa vaste expérience...

● (1410)

Le Président: La députée de Beauport—Côte-de-Beaupré—Île d'Orléans—Charlevoix a la parole.

* * *

[Français]

LA JOURNÉE INTERNATIONALE DE LA FEMME

Mme Sylvie Boucher (Beauport—Côte-de-Beaupré—Île d'Orléans—Charlevoix, PCC): Monsieur le Président, en cette Journée internationale de la femme, j'aimerais célébrer les avancées sociales, politiques et économiques réalisées par les femmes d'ici et d'ailleurs qui ont changé les choses dans notre quotidien et dans notre société.

Qu'elles soient filles, mères, femmes de carrière, aidantes naturelles et j'en passe, ces femmes partagent leurs expériences, nous donnent une parcelle de leur vie et, par leurs actions, créent des moments uniques pour bâtir le monde de demain.

Cet événement nous donne l'occasion de souligner les réalisations des femmes et de réfléchir sur le travail qu'il reste à accomplir, notamment dans la lutte contre la violence faite aux femmes.

Questions orales

Lors de ma première participation au Réseau des femmes parlementaires, j'ai remarqué la nécessité d'inclure et de sensibiliser les hommes pour combattre ce fléau.

Il est essentiel de travailler ensemble et de continuer d'appuyer ces femmes d'exception qui contribuent, jour après jour, à...

Le Président: À l'ordre. L'honorable député de Scarborough—Guildwood a la parole.

* * *

[Traduction]

LES RÉFUGIÉS SYRIENS

L'hon. John McKay (Scarborough—Guildwood, Lib.): Monsieur le Président, la semaine dernière, j'ai participé à trois activités liées à l'accueil de réfugiés syriens au Canada.

La première visait à saluer les efforts consentis par des citoyens de Markham-Lawrence afin de recueillir des fonds pour deux familles et leur fournir un logement. La deuxième était une collecte de fonds au profit du comité d'action du refuge Guildwood. À cette occasion, nous avons entendu le témoignage poignant de Siham Abu Sitta, qui a raconté comment elle et ses deux enfants ont réussi à fuir la Syrie. La troisième activité a eu lieu chez ma fille Sarah et son mari, Phil qui, avec l'appui de leur équipe, ont offert un délicieux repas halal typiquement moyen-oriental à une famille syrienne.

Alors que nous mangions dans la cuisine et que nous conversions avec l'aide de Google Traduction, je me suis rappelé le magnifique passage biblique que voici:

Car j'ai eu faim et vous m'avez donné à manger; j'ai eu soif et vous m'avez donné à boire; j'étais étranger et vous m'avez recueilli; j'étais nu et vous m'avez vêtu [...]

N'est-il pas merveilleux de voir qu'une nation peut être une source d'espoir dans ce monde de noirceur?

* * *

LA JOURNÉE INTERNATIONALE DE LA FEMME

Mme Sheila Malcolmson (Nanaimo—Ladysmith, NDP): Monsieur le Président, à l'occasion de la Journée internationale de la femme, on peut bien souligner les réalisations des femmes et décrire les obstacles qui les empêchent de progresser, mais ce ne sont que des paroles creuses en l'absence de suivi et de mesures concrètes.

Le travail que nous réaliserons ensemble au cours de la prochaine année doit être fondé sur l'action. Que peuvent faire les députés pour mettre fin à la violence faite aux femmes, qui atteint des proportions épidémiques? Que pouvons-nous faire pour que des femmes puissent se faire élire et ainsi aider nos collectivités à prendre des décisions judicieuses? Que pouvons-nous faire pour garantir le droit des femmes à un salaire égal pour un travail de valeur égale?

En prenant des mesures immédiatement, nous pourrions améliorer non seulement la situation des femmes, mais aussi notre économie et notre société, ainsi que l'âme de notre pays.

Je me réjouis à l'idée que, dans un an, nous pourrions célébrer nos réalisations à la Chambre avec et pour les femmes canadiennes.

* * *

LA JOURNÉE INTERNATIONALE DE LA FEMME

Mme Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton, PCC): Monsieur le Président, aujourd'hui, c'est la Journée internationale de la femme.

Cette journée, que soulignent le Canada et les Nations unies, est l'occasion de célébrer la femme et sa place dans le monde. Cette

année, le thème de l'ONU est « S'engager pour la parité », ce qui cadre bien avec le thème canadien, « Outillées pour l'égalité ».

En tant que première femme ingénieure à siéger au Parlement, je salue les efforts des membres du comité de la condition féminine et du Comité spécial pour l'équité salariale pour faire avancer la cause de l'égalité entre les sexes.

Chacun de nous peut s'engager à donner aux femmes les moyens de prendre leur place. On peut le faire en encourageant les femmes et les jeunes filles à réaliser leurs ambitions, en créant un milieu de travail inclusif et flexible, où l'apport de tout le monde est considéré à sa juste valeur, et en donnant suite aux recommandations de ces comités.

Célébrons la Journée internationale de la femme et toutes les mères, les filles, les soeurs et les dirigeantes qui contribuent à bâtir un monde meilleur.

Des voix: Bravo!

* * *

• (1415)

[Français]

LA JOURNÉE INTERNATIONALE DE LA FEMME

Mme Linda Lapointe (Rivière-des-Mille-Îles, Lib.): Monsieur le Président, je prends aujourd'hui la parole pour souligner la Journée internationale de la femme, comme quelques collègues l'ont déjà fait précédemment.

Une minute, c'est bien peu lorsqu'il est question de discuter d'égalité entre les sexes. Tous le savent, cette valeur est portée par notre gouvernement, et elle le fut également par mes parents lors de mon éducation, alors que ceux-ci savaient que la réussite, l'épanouissement et la prospérité n'avaient pas de genre.

Lors de mon engagement en politique, j'ai toujours eu en tête un objectif que je chéris en tant que mère de quatre enfants. Je veux que mes deux filles puissent rêver et bénéficier des mêmes possibilités que mes deux garçons. Quand les femmes et les filles ont les moyens de réussir, tout le pays en sort grandi.

QUESTIONS ORALES

[Traduction]

L'IMMIGRATION, LES RÉFUGIÉS ET LA CITOYENNETÉ

L'hon. Rona Ambrose (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, en cette Journée internationale de la femme, mes pensées accompagnent les filles yézidiennes de l'Irak qui sont capturées, torturées, violées et contraintes à l'esclavage sexuel par le groupe État islamique. Celles qui réussissent à s'échapper crouissent actuellement dans des camps de personnes déplacées, mais nous pouvons les aider. Nous pouvons les faire venir au Canada.

Compte tenu de l'aide que des répondants privés désirent apporter, le premier ministre s'engagera-t-il aujourd'hui à inscrire ces jeunes filles dans le programme de parrainage partagé afin qu'elles puissent trouver un asile sûr au Canada?

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, pendant la dernière campagne électorale, le Parti libéral s'est engagé à faire venir au Canada 25 000 réfugiés syriens, et c'est exactement ce qu'il a fait.

Questions orales

Nous cherchons comment continuer à prouver que le Canada est un pays ouvert et accueillant et, à cet égard, nous accueillons évidemment toutes les suggestions quant à la façon de montrer que nous accueillerons les gens non pas uniquement parce qu'ils fuient des situations extrêmement difficiles, mais également parce qu'ils contribueront à la croissance et à la réussite économiques futures du pays. Je compte en faire davantage à ce chapitre dans les mois et les années à venir.

* * *

LES RESSOURCES NATURELLES

L'hon. Rona Ambrose (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, lorsqu'il sera à Washington cette semaine, le premier ministre passera du temps avec ses amis du Center for American Progress. Ce même groupe de lobbyistes américains anti-Canadiens a qualifié le secteur canadien de l'énergie de « sale affaire ». Entretemps, à cause des politiques libérales, Petronas menace de retirer son investissement de 36 milliards de dollars dans le gaz naturel liquéfié en Colombie-Britannique.

Au lieu de trinquer au champagne avec des lobbyistes américains anti-Canadiens qui cherchent à nuire à l'emploi au Canada, le premier ministre se décidera-t-il enfin à se porter à la défense du secteur canadien de l'énergie?

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, il est vrai qu'il y a quelques années, je suis allé à Washington assister à un événement, organisé par le Center for American Progress, destiné à l'ensemble des représentants canadiens. Ce que j'ai dit à cette occasion, c'est que les libéraux canadiens appuient le pipeline Keystone XL. J'ai parlé des questions à mettre en évidence afin de promouvoir la capacité que nous avons d'exporter nos ressources de façon durable et responsable.

Malheureusement, pendant 10 ans, le blason du Canada a été terni par un premier ministre qui refusait de faire le lien entre l'environnement et l'économie. C'est justement ce que nous comptons faire, et c'est ce que je vais faire valoir à nos amis américains.

* * *

LE TRANSPORT AÉRIEN

L'hon. Rona Ambrose (chef de l'opposition, PCC): Alors, monsieur le Président, lors de son passage à Washington, le premier ministre pourrait peut-être en profiter pour demander au président Obama de revenir sur sa décision concernant Keystone et de faire...

Des voix: Oh, oh!

[Français]

L'hon. Rona Ambrose: Monsieur le Président, les députés libéraux auront la chance de voter sur la motion conservatrice pour permettre à Bombardier de vendre plus d'avions, mais les libéraux rendent le tout impossible, et plus particulièrement le secrétaire parlementaire du premier ministre.

Pourquoi le premier ministre préfère-t-il récompenser son ami au lieu d'aider Bombardier à créer de bons emplois?

● (1420)

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, même après leur échec à la dernière élection, on voit que les conservateurs veulent encore monter un coin du pays contre d'autres coins du pays. Nous respectons les désirs, les préoccupations et les intérêts locaux. C'est comme cela que l'on bâtit un pays fort,

plutôt qu'en choisissant de miner les différences entre les provinces pour des raisons idéologiques, stratégiques et politiques.

[Traduction]

Mme Kelly Block (Carlton Trail—Eagle Creek, PCC): Monsieur le Président, l'aéroport de l'île de Toronto crée des emplois et stimule la croissance économique. Son expansion amènerait un client à consacrer des milliards de dollars aux nouveaux avions C Series de Bombardier et créerait des milliers d'emplois à Toronto et à Montréal. Les libéraux ne comprennent simplement pas que les emplois n'apparaissent pas comme par magie.

Le ministre va-t-il cesser de mettre les bâtons dans les roues, approuver l'expansion et aider le programme de la C Series à décoller?

L'hon. Marc Garneau (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, nous avons été ravis d'apprendre dernièrement qu'Air Canada a l'intention d'acquérir 45 appareils C Series parce que la société croit en cet avion qui, en passant, est le meilleur de sa catégorie dans le monde. Nous pouvons aussi être fiers du fait que le gouvernement du Québec compte abandonner sa poursuite contre Air Canada.

Nous créons de plus en plus d'emplois dans le secteur aérospatial au pays. J'aimerais savoir ce qui fait dire au député de Beauce que personne ne veut acheter les appareils C Series.

Mme Kelly Block (Carlton Trail—Eagle Creek, PCC): Monsieur le Président, le nouvel avion de Bombardier est moins bruyant que ceux qui étaient autorisés à atterrir à l'aéroport de l'île de Toronto lorsque l'entente tripartite a été signée, en 1983. Plutôt que d'entraver la création de bons emplois, le ministre devrait suivre ses propres conseils et prendre des décisions fondées sur des données probantes pour moderniser la réglementation régissant l'utilisation de cet aéroport. Le ministre se rendra-t-il à l'évidence et tiendra-t-il compte des milliers d'emplois pouvant être créés? Autorisera-t-il l'agrandissement de l'aéroport de l'île de Toronto?

L'hon. Marc Garneau (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je vais le répéter. J'ai eu l'occasion ce matin de faire une allocution de 20 minutes, mais les députés de l'opposition officielle ont manifestement de la difficulté à comprendre le fondement de notre décision concernant l'entente tripartite. Nous avons dit très clairement que nous voulons trouver un juste équilibre entre les intérêts commerciaux et les intérêts de la collectivité. Nous nous préoccupons des enjeux locaux. Malheureusement, l'opposition actuelle ne semble pas partager notre façon de faire.

* * *

LA GARDE DES ENFANTS

L'hon. Thomas Mulcair (Outremont, NPD): Monsieur le Président, un nouveau rapport publié hier prouve que l'écart salarial entre les hommes et les femmes au Canada s'aggrave. De plus, les coûts de garde d'enfants sont exorbitants et continuent d'augmenter, ce qui met les ménages à rude épreuve, y compris les jeunes familles, et fait en sorte qu'il est plus difficile pour les femmes d'occuper un emploi rémunéré. En effet, ce sont presque toujours les femmes qui finissent par sacrifier leur carrière lorsqu'il n'y a pas de services de garde d'enfants abordables.

Les libéraux ont promis aux Canadiens de mettre en oeuvre un programme national de garderies dans les 100 jours suivant les élections. Qu'en est-il de ce programme?

Questions orales

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, le Parti libéral a été élu sur la base d'une promesse d'investir 20 milliards de dollars au cours des 10 prochaines années dans l'infrastructure sociale, ce qui comprend les logements sociaux, les logements pour les aînés et des services de garde abordables. C'est cette approche que nous mettrons en avant dans le budget.

Cependant, je trouve particulièrement intéressant que le député d'en face aborde cette question puisque, si son parti était au pouvoir à l'heure actuelle, il serait occupé à déterminer comment réduire les dépenses de l'État de 18 milliards de dollars pour équilibrer le budget à tout prix. C'est l'engagement que le NPD avait pris pendant la campagne électorale.

* * *

L'ASSURANCE-EMPLOI

L'hon. Thomas Mulcair (Outremont, NPD): Monsieur le Président, les libéraux s'étaient engagés à proposer un programme national de garderies dans les 100 premiers jours de leur mandat. Comme nous venons de le constater, c'est une autre promesse non tenue.

[Français]

Seulement 33 % des femmes sans emploi ont accès à l'assurance-emploi contre 43 % des hommes. Encore aujourd'hui, les femmes sont plus susceptibles que les hommes d'occuper un emploi précaire.

Le premier ministre, qui se dit féministe, peut-il nous dire pourquoi les libéraux ont voté hier contre une motion qui aurait permis à des dizaines de milliers de femmes d'accéder à l'assurance-emploi?

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, les gens au Canada savent très bien que nous nous sommes engagés à réformer le système de l'assurance-emploi pour aider les Canadiens et les Canadiennes qui en ont besoin.

C'est exactement ce que nous sommes en train de faire; nous y travaillons très fort et nous aurons des choses à dire dans les semaines à venir, surtout avec le dépôt de notre budget.

* * *

●(1425)

[Traduction]

LA FISCALITÉ

L'hon. Thomas Mulcair (Outremont, NPD): Monsieur le Président, voici une autre promesse non tenue. La motion d'hier portait sur trois promesses du Parti libéral, mais le gouvernement a voté contre.

Des documents internes révèlent que le gouvernement a accordé en secret une entente de faveur à des multimillionnaires ayant fraudé le fisc, et ce, sans la moindre pénalité et en leur accordant même un rabais sur les intérêts. Je le répète, nous constatons qu'il y a deux séries de règles: une pour les riches et une pour les autres. Combien de fois cela s'est-il produit? Le premier ministre ordonnera-t-il la tenue d'une enquête sur cette escroquerie fiscale qui profite aux riches?

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, nous avons évidemment engagé un dialogue avec l'Agence du revenu du Canada à propos des questions qui ont été soulevées. Nous voulons que tous les Canadiens paient leur juste part d'impôt et nous veillerons à ce que cela continue d'être le cas à l'avenir. Par ailleurs, il est certain que nous nous pencherons sur les décisions prises par le gouvernement précédent si elles sont erronées.

L'hon. Thomas Mulcair (Outremont, NPD): Monsieur le Président, comme l'illustre cette situation, le problème, c'est que les riches ne paient pas leur juste part d'impôt et que l'Agence du revenu du Canada les laisse s'en tirer.

La question était la suivante: le premier ministre va-t-il ordonner la tenue d'une enquête pour savoir comment cela a pu se passer? Cette fois, il ne peut pas blâmer l'administration précédente. Les Canadiens ont le droit de savoir que le régime fiscal traite tout le monde de la même façon. Ce cas prouve exactement le contraire. Il y a un ensemble de règles pour les riches et un autre pour le reste de la population. Que compte faire le premier ministre pour qu'une enquête soit menée à ce sujet afin que les Canadiens sachent que l'équité fiscale existe au Canada? Cessons de protéger les riches. Défendons plutôt un régime fiscal équitable pour tous.

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, l'une des choses qui étaient au cœur de notre campagne et qui nous ont permis de former le gouvernement, c'est l'idée que nos prédécesseurs ont souvent accordé des avantages et des allègements fiscaux aux Canadiens les mieux nantis, et pas à la classe moyenne et aux personnes qui triment dur pour y accéder. C'est la raison pour laquelle nous nous sommes opposés à la Prestation nationale pour enfants proposée par le gouvernement précédent. Le programme ne profitait qu'aux mieux nantis et pas aux personnes qui en avaient le plus besoin. C'est une dynamique que nous sommes impatients d'inverser.

Nous avons été déçus de voir le NPD se ranger du côté du gouvernement précédent en acceptant de donner des prestations pour enfants à des familles millionnaires alors que d'autres en avaient plus besoin qu'elle. C'est ce que nous allons faire. C'est pour cela que nous avons été élus.

* * *

LES RESSOURCES NATURELLES

L'hon. Candice Bergen (Portage—Lisgar, PCC): Monsieur le Président, l'exploitation minière est d'une importance vitale pour l'économie canadienne. Elle assure un emploi à des centaines de milliers de personnes, en particulier aux Autochtones, dans les régions éloignées.

Hier, l'Association canadienne des prospecteurs et entrepreneurs tenait son congrès annuel à Toronto. Il s'agit de l'un des plus grands rassemblements au monde sur l'exploitation et l'exploration minières.

Hier, le premier ministre était lui aussi à Toronto. Pourquoi n'a-t-il pas fait un saut au congrès afin de montrer son appui et de manifester son intérêt pour le secteur minier canadien?

L'hon. Jim Carr (ministre des Ressources naturelles, Lib.): Monsieur le Président, j'ai été ravi de passer deux jours au congrès de l'Association canadienne des prospecteurs et entrepreneurs. Le message qu'ont lancé les prospecteurs et les entrepreneurs, c'est qu'ils sont des chefs de file en matière de pratiques durables. Nous leur avons dit qu'ils ont l'appui total du gouvernement. Ils ont à cœur l'innovation et les technologies vertes. C'est un partenariat avantageux pour le secteur, pour le gouvernement, et même pour l'opposition.

L'hon. Candice Bergen (Portage—Lisgar, PCC): Monsieur le Président, pendant son passage à Toronto, hier, le premier ministre n'a pas chômé. Il était cependant trop occupé avec les pandas pour assister à la conférence de l'Association canadienne des prospecteurs et entrepreneurs.

Questions orales

Même s'il n'avait pas de temps pour l'Association, il en a trouvé pour ses amis de Washington, ses copains du Center for American Progress, un organisme effrontément anti-Canadien qui dit que le pétrole canadien est sale et destructeur. Ce groupe a d'ailleurs fait des pieds et des mains pour faire avorter le projet Keystone XL.

Le premier ministre partage-t-il les vues de ce groupe? Pourquoi passe-t-il autant de temps à Washington en compagnie de groupes anti-Canadiens alors qu'il refuse de rencontrer ceux qui créent des emplois ici, au Canada?

L'hon. Jim Carr (ministre des Ressources naturelles, Lib.): Monsieur le Président, je sais que l'idée pourra sembler curieuse aux députés de l'opposition, mais notre gouvernement n'a pas peur de parler avec les gens qui ne partagent pas son point de vue. Pourquoi? Parce que nous ne désespérons jamais de les convaincre.

Le premier ministre a déjà dit qu'il avait discuté avec le groupe qui se dit favorable au pipeline. Nous discutons avec tous les Canadiens, même ceux qui ont une opinion différente de la nôtre. Quand on écoute, il arrive qu'on puisse entendre.

• (1430)

Mme Dianne L. Watts (Surrey-Sud—White Rock, PCC): Monsieur le Président, l'entreprise qui fait la promotion du gaz naturel liquéfié en Colombie-Britannique, Petronas, a investi plus de 12 milliards de dollars pour réaliser les évaluations environnementales qu'exigeaient le fédéral et la province, évaluations qui ont obtenu l'approbation des autorités. Son projet, d'une valeur de 36 milliards de dollars, créerait des centaines d'emplois. Mais voilà, les libéraux n'arrêtent pas d'ajouter de nouvelles formalités administratives, de nouveaux obstacles, de nouveaux frais.

Les libéraux s'engageront-ils dès aujourd'hui à soutenir le secteur britanno-colombien du gaz naturel liquéfié et à favoriser la création d'emplois au Canada, oui ou non?

L'hon. Catherine McKenna (ministre de l'Environnement et du Changement climatique, Lib.): Monsieur le Président, l'Agence canadienne d'évaluation environnementale étudie présentement un certain nombre de grands projets liés au gaz naturel liquéfié, dont le projet de Pacific NorthWest.

Hier, cette entreprise a soumis une quantité substantielle de nouvelles données. Ces données seront étudiées par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale. Comme pour tous les grands projets, nous allons étudier les données du promoteur de façon efficace, mais surtout, de manière à honorer les obligations que nous avons envers les Canadiens.

Mme Dianne L. Watts (Surrey-Sud—White Rock, PCC): Monsieur le Président, les libéraux bloquent l'agrandissement de l'aéroport de l'île de Toronto, ils sont contre la création d'emplois dans l'industrie aérospatiale, ils s'opposent au projet Énergie Est et ils écrasent l'industrie du gaz naturel liquéfié en Colombie-Britannique sous les tracasseries administratives. Mais il faudrait quand même se réjouir parce que deux pandas nommés Espoir et Joie sont nés en terre canadienne.

Les libéraux ont-ils l'intention de mettre fin à toute activité économique au pays?

L'hon. Navdeep Bains (ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique, Lib.): Monsieur le Président, nous avons fait campagne sur le thème de l'espoir et du travail acharné. C'est ce que les Canadiens ont choisi.

Si je m'en tiens à la logique de la députée d'en face, nous devrions faire des compressions massives représentant des milliards de dollars. Ils font la promotion de l'austérité. Nous faisons la

promotion de la croissance et de la création d'emplois. Nous avons un plan pour injecter des milliards de dollars dans les infrastructures; nous avons un plan pour alléger le fardeau fiscal des Canadiens de la classe moyenne; nous avons un plan pour favoriser l'innovation. Nous allons stimuler l'économie et créer des emplois.

* * *

[Français]

LES FINANCES

Mme Sylvie Boucher (Beauport—Côte-de-Beaupré—Île d'Orléans—Charlevoix, PCC): Monsieur le Président, ce gouvernement a ouvert les valves et promet des déficits à outrance. Les familles canadiennes savent qu'il est difficile de joindre les deux bouts et que ce n'est pas en payant l'épicerie avec des cartes de crédit qu'il est plaisant de le faire.

Ce gouvernement peut-il nous assurer qu'il va arrêter d'utiliser la carte de crédit et d'hypothéquer l'avenir de nos enfants?

M. François-Philippe Champagne (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, je voudrais remercier mon honorable collègue de sa question.

Les conservateurs nous ont laissé un bilan économique lamentable. Toutefois, le 19 octobre, les Canadiens ont fait un choix différent. Ils ont fait le choix de la croissance économique et celui d'investir dans les familles. Nous avons commencé en décembre en réduisant l'impôt de la classe moyenne. Nous allons continuer notre plan historique pour les familles en déployant l'Allocation canadienne aux enfants, qui va aider des centaines de millions d'enfants au Canada et 9 familles sur 10.

Nous allons aussi poursuivre notre plan historique d'investissement dans l'infrastructure. C'est cela, travailler pour les Canadiens.

[Traduction]

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Nous ne doutons pas que le député d'Edmonton—Wetaskiwin et d'autres députés savent très bien compter et nous en sommes heureux, mais tâchons de ne pas prononcer des chiffres à voix haute pendant qu'un autre député a la parole. Soyons respectueux les uns envers les autres.

La députée de Beauport—Côte-de-Beaupré—Île d'Orléans—Charlevoix a la parole.

[Français]

Mme Sylvie Boucher (Beauport—Côte-de-Beaupré—Île d'Orléans—Charlevoix, PCC): Monsieur le Président, dernièrement, ce gouvernement se vantait haut et fort de se battre pour la classe moyenne. Qu'on me permette d'en douter, quand je vois la dette s'accumuler de façon vertigineuse. Ses dépenses sont motivées par l'idéologie libérale et vont nuire à notre économie.

Le ministre des Finances peut-il expliquer aux Canadiens comment les dettes vont nous enrichir?

M. François-Philippe Champagne (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, je voudrais remercier mon honorable collègue de sa question.

Notre vision est complètement différente de celle des conservateurs. Nous allons investir dans la croissance. Nous avons réduit l'impôt pour 9 millions de Canadiens et nous allons continuer d'avoir des mesures pour la classe moyenne. Nous allons faire cela de façon responsable et nous allons continuer de travailler pour atteindre notre objectif de réduire la dette sur le PIB durant notre mandat.

Questions orales

Oui, nous avons toujours l'objectif d'équilibrer les livres dans un contexte économique plus difficile. Toutefois, notre priorité est de travailler pour la classe moyenne du pays.

* * *

●(1435)

[Traduction]

LA SANTÉ

Mme Sheila Malcolmson (Nanaimo—Ladysmith, NPD): Monsieur le Président, l'accès à des services d'avortement sécuritaires est essentiel au respect du droit des femmes au libre choix. Ces services devraient être accessibles pour toutes les femmes canadiennes. Or, dans des régions comme l'Île-du-Prince-Édouard, les femmes n'ont pas accès aux services d'avortement auxquels ils devraient avoir droit.

L'engagement à défendre les droits des femmes doit aller au-delà des mots et des promesses; il doit se traduire par des gestes concrets. Ainsi, la ministre va-t-elle s'engager dès aujourd'hui à garantir l'accès à des services d'avortement pour les femmes de toutes les régions du pays?

L'hon. Jane Philpott (ministre de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, je rappelle à la députée que le gouvernement appuie sans réserve le droit des femmes au libre choix. Le gouvernement reconnaît également que l'accessibilité de certains services de santé, y compris les services d'avortement, n'est pas uniforme dans tout le pays.

J'ai discuté avec mes collègues des provinces et des territoires au sujet des aspects fondamentaux de la Loi canadienne sur la santé et de la nécessité d'assurer l'accès à tous les services médicalement nécessaires en fonction non pas de la capacité de payer, mais des besoins. Je vais continuer de collaborer avec mes collègues afin de garantir l'accessibilité des services pour tous les Canadiens.

[Français]

Mme Hélène Laverdière (Laurier—Sainte-Marie, NPD): Monsieur le Président, les avortements non sécuritaires sont responsables de 13 % de la mortalité liée à la maternité dans le monde. Si l'on veut vraiment sauver des vies, il faut agir.

Pourquoi la ministre du Développement international conserve-t-elle la politique des conservateurs et refuse-t-elle de financer les services d'avortement à l'étranger là où c'est permis? C'est permis dans plusieurs pays.

Pourquoi refuse-t-elle de se lever pour les droits des femmes partout dans le monde?

L'hon. Marie-Claude Bibeau (ministre du Développement international et de la Francophonie, Lib.): Monsieur le Président, je crois que mon honorable collègue a mal compris mon allocution d'hier. Nous sommes très fiers d'appuyer toute la gamme des services de santé reproductive.

Hier, j'étais encore accompagnée du Dr Babatunde, du Fonds des Nations unies pour la population, et les projets que nous avons annoncés ne visaient pas directement l'avortement. Cela ne veut pas dire que nous sommes contre. Nous répondions à une demande qui visait précisément le *planning* familial, l'éducation sexuelle, les avortements sécuritaires et la lutte contre les maladies transmises sexuellement.

[Traduction]

LES FINANCES

L'hon. Lisa Raitt (Milton, PCC): Monsieur le Président, en 2003, le Parti libéral de l'Ontario est arrivé au pouvoir et a assuré aux Canadiens et aux Ontariens qu'il réduirait la dette « si les conditions le permettaient ».

Depuis, nous avons accumulé une dette de 300 milliards de dollars, qui a doublé; la dette par personne a aussi doublé, pour se chiffrer à 22 000 \$. Elle a augmenté plus rapidement que dans toute autre province.

Hier, le secrétaire parlementaire a dit qu'il ne tirerait aucune leçon de nos réussites, alors je me pose la question suivante: est-ce parce que le ministre des Finances préfère tirer des leçons de l'héritage catastrophique que nous ont légué Kathleen Wynne et Dalton McGuinty avec l'accumulation de la dette?

M. François-Philippe Champagne (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, nous n'avons aucune leçon à apprendre des conservateurs lorsqu'il est question de déficits. Nous nous employons à investir dans la classe moyenne et à stimuler la croissance économique. Voilà ce que les Canadiens attendent de nous.

Après 10 années de faible croissance économique, la pire réaction à un ralentissement économique serait d'équilibrer le budget à tout prix. C'est le type d'idée fixe aveugle que les Canadiens ont rejetée le 19 octobre.

Les Canadiens s'attendent à ce que nous stimulions la croissance et l'économie, et c'est exactement ce que nous allons faire.

* * *

LA PETITE ENTREPRISE

L'hon. Alice Wong (Richmond-Centre, PCC): Monsieur le Président, depuis des semaines, les libéraux envoient des signaux contradictoires et évitent les questions portant sur les petites entreprises et leur nouvelle mesure fiscale visant les entreprises en démarrage, qui fera disparaître des emplois. Parfois, ils affirment qu'ils veulent augmenter les impôts pour tous, mais il leur arrive aussi de déclarer qu'ils souhaitent seulement augmenter les impôts des propriétaires de petites entreprises.

Quand les libéraux abandonneront-ils cette mesure fiscale visant les entreprises en démarrage, qui fera disparaître des emplois?

L'hon. Bardish Chagger (ministre de la Petite Entreprise et du Tourisme, Lib.): Monsieur le Président, c'est le contraire. Le gouvernement appuie les petites et moyennes entreprises et est déterminé à les aider à prospérer. Nous sommes résolus à les aider à innover, à être plus productives et à devenir des spécialistes dans leur domaine. Nous avons lancé le programme CanExport, qui a été accueilli très favorablement.

Nous soulignons aujourd'hui la Journée internationale de la femme, et, ce matin, j'ai participé à un petit déjeuner organisé par Startup Canada pour l'occasion. J'y ai rencontré une jeune entrepreneure, Frankie, qui est en cinquième année. Son amie et elle ont démarré une entreprise.

L'esprit d'entreprise est bien présent. Le gouvernement reconnaît que les petites entreprises créent des emplois et stimulent l'économie.

Questions orales

●(1440)

L'IMMIGRATION, LES RÉFUGIÉS ET LA CITOYENNETÉ

L'hon. Michelle Rempel (Calgary Nose Hill, PCC): Monsieur le Président, le ministre a affirmé hier que les libéraux « rendraient justice aux soignants » et aujourd'hui, nous voyons ce que cela signifie. Ils coupent 8 000 places offertes cette année dans la filière de l'immigration des aides familiaux. Ce programme offre un appui vital aux familles qui s'occupent d'être chers souffrant de handicaps physiques ou mentaux. Ces changements laissent sans soins les plus vulnérables.

Pourquoi les libéraux ont-ils réduit de 27 % les places d'immigration disponibles pour les soignants?

M. Arif Virani (secrétaire parlementaire du ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté, Lib.): S'agissant des soignants, monsieur le Président, la Chambre et le gouvernement défendent l'importante contribution que les soignants apportent à la société canadienne.

Nous tenons l'engagement que nous avons pris pendant la campagne d'éliminer les frais d'EIMT de 1 000 \$ demandés pour embaucher un soignant. Nous tenons également l'engagement que nous avons pris avec les provinces et les territoires de faciliter le travail et l'embauche des soignants.

Les soignants font une précieuse contribution à notre pays. C'est en reconnaissance de cette contribution que nous traitons leurs demandes rapidement.

L'hon. Michelle Rempel (Calgary Nose Hill, PCC): Ainsi, monsieur le Président, on reconnaît leur contribution en coupant 8 000 places.

Le gouvernement a également réduit de 21 % le nombre de places offertes dans la catégorie de l'expérience canadienne, un programme destiné à des travailleurs qualifiés. On impose ces compressions à l'immigration économique alors que nous sommes aux prises avec une population active vieillissante, un ralentissement économique et une pénurie de logements à long terme abordables pour les réfugiés.

Dans ce contexte, le ministre pourrait-il expliquer comment il entend fournir les services nécessaires pour que soit réussi l'accueil des réfugiés, dont le nombre sera augmenté de 250 %, si on en croit le gouvernement? À combien estime-t-on les coûts de cette entreprise?

M. Arif Virani (secrétaire parlementaire du ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté, Lib.): Monsieur le Président, en ce qui concerne les détails communiqués aujourd'hui, je vais préciser notre plan. Celui-ci tient compte des besoins économiques du pays, de même que des exigences liées à la réunification des familles et de notre tradition humanitaire, qui touchent considérablement les réfugiés et les personnes admises au Canada au titre de la catégorie du ministère.

Nous sommes tout à fait conscients des besoins économiques du pays et nous y répondons. Les objectifs que nous avons annoncés sont plus de 50 % plus élevés que les cibles générales fixées pour le nombre d'immigrants admis au pays. Voilà qui répond aux besoins de l'industrie et des entreprises canadiennes et qui contribue à la prospérité et à la croissance du pays.

* * *

[Français]

LA CONDITION FÉMININE

Mme Karine Trudel (Jonquière, NPD): Monsieur le Président, une nouvelle étude nous apprend que les femmes gagnent

maintenant 72 % du salaire des hommes. C'est une discrimination inacceptable qui affecte injustement les femmes. Grâce à l'initiative du NPD, un comité parlementaire proposera un plan d'action pour enfin atteindre l'équité salariale.

Le gouvernement s'engage-t-il aujourd'hui à adopter la loi proactive sur l'équité salariale pour qu'enfin les femmes puissent concrétiser un slogan scandé depuis trop longtemps, « À travail égal, salaire égal »?

[Traduction]

L'hon. Patty Hajdu (ministre de la Condition féminine, Lib.): Monsieur le Président, un écart salarial entre les hommes et les femmes est inacceptable en 2016. Le premier ministre a montré d'emblée son engagement envers la parité salariale en nommant un Cabinet comportant un nombre égal d'hommes et de femmes. Nous sommes fermement résolus à assurer que la fonction publique reflète la diversité de la société, ce qui implique la parité hommes-femmes, et avons appuyé la création d'un comité spécial sur l'équité salariale.

Nous allons continuer à prêcher par l'exemple et à collaborer avec tous les députés de même qu'avec nos partenaires provinciaux et territoriaux afin de combler l'écart.

Mme Niki Ashton (Churchill—Keewatinook Aski, NPD): Monsieur le Président, ce n'est pas uniquement une question de salaires. Les femmes sont aussi beaucoup plus susceptibles d'occuper un emploi précaire. Deux tiers de tous les travailleurs à temps partiel et plus de la moitié des travailleurs temporaires au Canada sont des femmes. Pour ces raisons, il est plus difficile pour les femmes d'obtenir un revenu stable, d'avoir les moyens de se nourrir et de se loger, et d'être admissibles à des programmes comme l'assurance-emploi.

Pourquoi les libéraux ont-ils laissé tomber les Canadiennes en votant contre la réduction du seuil d'admissibilité à l'assurance-emploi?

L'hon. MaryAnn Mihychuk (ministre de l'Emploi, du Développement de la main-d'œuvre et du Travail, Lib.): Monsieur le Président, il est tout à fait vrai que l'écart entre les hommes et les femmes augmente, et que de plus en plus de femmes ne sont pas en mesure d'accéder aux services qu'elles méritent. C'est pourquoi nous nous sommes engagés durant la campagne électorale à revoir le régime d'assurance-emploi, à le moderniser et à l'adapter aux réalités d'aujourd'hui, ce qui sera avantageux pour tous les Canadiens.

●(1445)

Mme Alaina Lockhart (Fundy Royal, Lib.): Monsieur le Président, c'est aujourd'hui la Journée internationale de la femme, une journée où nous célébrons les réalisations des femmes et leur potentiel au Canada et dans le monde.

Parlant de réalisations, 88 femmes ont été élues à la Chambre lors de la dernière élection, ce qui est un record. Le premier ministre a nommé un Cabinet comportant un nombre égal d'hommes et de femmes.

La ministre de la Condition féminine pourrait-elle nous informer d'autres mesures prises par le gouvernement pour garantir que les femmes puissent participer plus activement à la vie démocratique et publique?

L'hon. Patty Hajdu (ministre de la Condition féminine, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement est déterminé à promouvoir l'égalité des sexes dans tous les secteurs de la vie canadienne. Le thème de la Journée internationale de la femme cette année est « Outillées pour l'égalité ».

Questions orales

J'ai récemment lancé un appel de propositions pour des projets qui augmenteraient la participation des femmes en appuyant le travail des femmes autochtones dans leurs collectivités et en amplifiant la voix des femmes qui cherchent à accroître leur participation civique et politique.

* * *

LA DÉFENSE NATIONALE

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, PCC): Monsieur le Président, le groupe État islamique a déclaré la guerre au Canada. Or, en mettant fin à la couverture aérienne des CF-18, le premier ministre dit à ceux qui se sont battus en Afghanistan que leurs efforts n'ont rien donné.

Combien de personnes devront mourir, ici et à l'étranger, pour que le premier ministre accepte que certaines promesses électorales méritent d'être brisées?

L'hon. Harjit S. Sajjan (ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, nous pouvons tous reconnaître que le groupe État islamique est une terrible menace. Toutefois, nous ne partageons pas la même opinion quant à la façon de le vaincre.

Selon notre expérience, nous devons le combattre au sol. Pour y arriver, nous devons former les forces de sécurité irakiennes et assurer une capacité adéquate en matière de renseignement pour établir le bon plan. C'est pourquoi nous avons triplé le nombre de formateurs et doublé le soutien au renseignement.

J'espère que les députés de l'opposition voteront comme nous et appuieront notre plan.

* * *

LES ANCIENS COMBATTANTS

L'hon. K. Kellie Leitch (Simcoe—Grey, PCC): Monsieur le Président, hier, nous avons demandé au ministre des Anciens Combattants d'expliquer aux Canadiens pourquoi les libéraux avaient annulé la construction du monument commémorant la guerre en Afghanistan.

Il y avait 40 000 courageux hommes et femmes en Afghanistan, dont certains ont été entraînés et ont servi à la base de Borden, dans ma circonscription. Voici tout ce que le ministre a trouvé à dire: « Nous en saurons plus sur ce projet au courant des mois à venir. »

Pourquoi les libéraux refusent-ils de rendre honneur à nos anciens combattants et pourquoi le ministre est-il incapable de répondre franchement?

[Français]

Pourquoi ce gouvernement libéral et ce ministre ont-ils annulé les projets de monuments commémoratifs de la guerre en Afghanistan?

[Traduction]

L'hon. Kent Hehr (ministre des Anciens Combattants et ministre associé de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, la question m'étonne car je pensais y avoir répondu très clairement hier.

Nous devons rendre hommage aux hommes et aux femmes qui ont pris part à la mission en Afghanistan. En 2014, une motion de tous les partis a été présentée et adoptée à la Chambre. Je travaille étroitement avec le ministre du Patrimoine canadien à la construction du monument.

LA FISCALITÉ

Mme Karen Vecchio (Elgin—Middlesex—London, PCC): Monsieur le Président, les conservateurs ont équilibré leur budget et ils ont aidé les familles à boucler le leur. Les allègements fiscaux que les conservateurs ont accordés aux familles ont bonifié la Prestation universelle pour la garde d'enfants, ont aidé la totalité des familles et des enfants et leur ont retourné 2 000 \$ de leur propre argent. Les familles veulent pouvoir équilibrer leur budget — elles n'ont pas le choix. Les libéraux ne veulent pas équilibrer le leur, et ils ne pourront pas le faire.

Pourquoi les libéraux tiennent-ils tant à priver les mères et les pères qui travaillent si fort de leurs avantages afin de financer leurs dépenses débridées?

L'hon. Jean-Yves Duclos (ministre de la Famille, des Enfants et du Développement social, Lib.): Je suis heureux d'entendre la question, monsieur le Président. C'était justement un élément important de notre plateforme durant la dernière campagne, élément qui a mené à l'élection d'un gouvernement qui s'intéresse autant à la croissance économique qu'à la croissance inclusive.

Nous aurons d'excellentes nouvelles à annoncer dans quelques jours — perspective réjouissante pour tous les députés, y compris ceux d'en face.

* * *

L'ÉTHIQUE

Mme Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton, PCC): Monsieur le Président, nous avons appris la semaine dernière que le frère du premier ministre faisait du lobbying auprès du ministre de la Sécurité publique pour faire rétablir la citoyenneté canadienne d'un terroriste. De son côté, le ministre de l'Agriculture engage comme chef de cabinet quelqu'un qui a de gros intérêts dans les fermes de production d'oeufs au Canada. Ensuite, le mari de la ministre de la Justice fait du lobbying auprès de sa femme pour le compte de sa compagnie. Enfin, le leader à la Chambre et son directeur de cabinet sont très proches des Irving.

Le premier ministre ne comprend-il pas ce qu'est un conflit d'intérêts?

• (1450)

L'hon. Dominic LeBlanc (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, ce que le premier ministre comprend, c'est l'importance de relever la barre en matière de responsabilité et de transparence après le sombre bilan du parti d'en face.

Voilà pourquoi, une fois arrivés au pouvoir, nous avons pris des mesures sans précédent pour que le gouvernement soit plus ouvert et transparent, notamment en suivant les avis de la commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique. C'est ce qu'ont fait les ministres de l'actuel gouvernement et c'est ce qu'ils continueront à faire.

* * *

LA SANTÉ

Mme Georgina Jolibois (Desnethé—Missinippi—Churchill River, NPD): Monsieur le Président, les femmes autochtones du Canada ont plus de risque d'être victimes de violence. De nombreuses études montrent qu'être une survivante d'actes violents a une incidence considérable sur la santé mentale. Or, pour les femmes dans les réserves et les collectivités rurales et éloignées, les services et soutiens en santé mentale sont souvent inadéquats ou non existants.

Questions orales

La ministre de la Santé collaborera-t-elle avec les collectivités autochtones pour faire en sorte que des services en santé mentale adaptés à la culture soient offerts à toutes les femmes?

L'hon. Jane Philpott (ministre de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, je suis ravie de répondre à cette importante question.

Je suis d'accord avec la députée d'en face: pour les femmes autochtones en particulier, la violence peut souvent contribuer à de réelles difficultés en santé mentale. Le gouvernement est entièrement résolu à répondre aux besoins en santé mentale des Canadiens. Le premier ministre m'a demandé de veiller à accroître l'accès à des services en santé mentale pour tous les Canadiens.

Je serais particulièrement intéressée à travailler avec la députée d'en face pour faire en sorte que nous puissions offrir des services adéquats en santé mentale aux femmes et aux hommes autochtones de sa collectivité et de toutes les collectivités canadiennes.

* * *

[Français]

LA CONDITION FÉMININE

Mme Brigitte Sansoucy (Saint-Hyacinthe—Bagot, NPD): Monsieur le Président, au cours de la dernière année, des centaines de femmes ont pris courageusement la parole pour dénoncer le harcèlement et la violence dont elles avaient été victimes.

Ce sont des problèmes systémiques qui nécessitent une réponse politique. Depuis des années, les groupes de femmes demandent un plan d'action national et des investissements pour davantage de places dans les centres d'hébergement.

La ministre peut-elle nous dire quand — je dis bien quand — le gouvernement va écouter ces femmes et présenter un plan d'action pour enfin mettre fin à ce fléau?

[Traduction]

L'hon. Patty Hajdu (ministre de la Condition féminine, Lib.): Monsieur le Président, je remercie la députée d'en face d'avoir à cœur ce dossier.

Je suis extrêmement fière de diriger l'élaboration d'une stratégie fédérale de lutte contre la violence fondée sur le sexe. En ce moment, je collabore étroitement avec mes collègues des provinces et territoires, en consultant des ONG qui consacrent beaucoup de temps à travailler à ce dossier et à étudier la question, et nous devrions avoir de quoi donner matière à discussion vers juin.

* * *

L'ÉTHIQUE

Mme Shannon Stubbs (Lakeland, PCC): Monsieur le Président, le premier ministre se rend à Washington cette semaine pour frayer avec le Center for American Progress, qui s'oppose à l'exploitation de l'énergie canadienne, et avec l'organisation libérale appelée Canada 2020.

Les fondateurs de Canada 2020 sont des lobbyistes libéraux inscrits pour exercer des pressions auprès du Cabinet du premier ministre et de divers ministères fédéraux. Par ailleurs, les libéraux ont amassé des fonds en promettant un voyage gratuit à Washington pour assister aux événements organisés par Canada 2020.

Les libéraux se sont fait dire de cesser d'agir de la sorte. Pourquoi utilisent-ils encore leurs postes gouvernementaux pour aider leurs amis lobbyistes tout en amassant des fonds pour leur même vieux parti?

L'hon. Dominic LeBlanc (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai déjà dit à la Chambre, le Parti libéral s'est toujours conformé aux lois sur le financement des partis politiques et il continuera de le faire.

Il est assez étonnant que les députés d'en face parlent de gens qui ne respectent pas les lois sur le financement des campagnes électorales, parce que personne, de ce côté-ci, n'est sorti les fers aux pieds.

Mme Cathay Wagantall (Yorkton—Melville, PCC): Monsieur le Président, le président de Canada 2020 est Tom Pitfield. Son épouse est la présidente du Parti libéral. Ils se décrivent tous les deux comme des amis du premier ministre. C'est compréhensible.

La Loi sur les conflits d'intérêts est claire, à savoir qu'une personne ne peut pas favoriser les intérêts d'un ami. Or, le premier ministre lui-même apparaît dans un courriel de sollicitation de son amie, la présidente du Parti libéral, offrant un accès en échange d'argent.

Pourquoi le premier ministre essaie-t-il de promouvoir ses amis et de lever des fonds pour le Parti libéral dans le cadre de sa prétendue visite officielle?

• (1455)

L'hon. Dominic LeBlanc (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, de ce côté-ci de la Chambre, nous sommes très fiers de ce que le premier ministre et les ministres accompliront durant cette importante visite officielle à Washington.

C'est un honneur sans précédent pour le Canada, et des dossiers importants seront mis en avant. La création d'emplois sera une priorité de ce côté-ci de la Chambre. Dans nos discussions avec la Maison-Blanche et les secrétaires de l'administration américaine, nous garderons toujours à l'esprit les besoins économiques et sociaux des Canadiens.

Des campagnes de dénigrement concernant de fausses activités de financement sont franchement loin d'être quelque chose d'honorable à la Chambre.

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre. Je demande un peu d'ordre. Il risque d'y avoir moins de questions.

La députée de Lethbridge a la parole.

Mme Rachael Harder (Lethbridge, PCC): Monsieur le Président, le Parti libéral profite de ce voyage et du fait qu'il dirige le gouvernement pour remplir les coffres du parti afin d'aider les amis du premier ministre.

Dans le temps des Fêtes, les libéraux se sont fait dire de cesser de promettre un accès privilégié en contrepartie de dons. Pourtant, à l'heure actuelle, à peine trois mois plus tard, c'est exactement ce qu'ils font: ils promettent apparemment aux donateurs un accès privilégié au premier ministre et aux ministres qui l'accompagnent. Les libéraux nous ont déjà présenté ce genre de scénario.

Voici ma question: pourquoi les libéraux continuent-ils à brouiller les frontières entre leur parti et le fait qu'ils dirigent le gouvernement?

L'hon. Dominic LeBlanc (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, les Canadiens trouveront quelque peu paradoxal que les députés conservateurs reprochent à qui que ce soit de profiter de sa position à la tête du gouvernement pour promouvoir des intérêts partisans.

Questions orales

En ce qui concerne cet événement, je rappelle au député, bien qu'il le sache déjà, qu'aucun don n'est requis. Il s'agit d'une utilisation normale des médias sociaux, comparable à celle que font les autres partis.

Le Parti libéral et les députés de ce côté-ci de la Chambre respectent scrupuleusement la loi sur le financement des élections, exercice auquel nos collègues d'en face ont eu bien du mal à s'astreindre.

* * *

[Français]

L'ENVIRONNEMENT

Mme Sherry Romanado (Longueuil—Charles-LeMoyne, Lib.): Monsieur le Président, la semaine dernière, le premier ministre et la ministre de l'Environnement et du Changement climatique ont participé à la conférence Globe à Vancouver. Cette conférence a mis l'accent sur les solutions en termes d'énergie propre. Comme nous le disons depuis le début, il est temps de cesser de mettre l'environnement et l'économie en opposition l'un à l'autre, surtout alors que les programmes tels que ceux liés à l'énergie propre encouragent le développement des deux.

La ministre de l'Environnement et du Changement climatique peut-elle nous informer des rencontres qu'elle a eues lors de cette conférence?

L'hon. Catherine McKenna (ministre de l'Environnement et du Changement climatique, Lib.): Monsieur le Président, je remercie mon honorable collègue de sa question. J'ai eu le plaisir de participer au sommet Globe, la conférence la plus importante consacrée à l'innovation en affaires qui met l'accent sur l'environnement et l'énergie verte. Mon secrétaire parlementaire et député de North Vancouver s'est joint à moi dans mes discussions portant sur l'établissement du leadership en matière de changement climatique en collaboration avec les provinces et territoires. Le gouvernement du Canada s'est engagé à stimuler l'innovation, à favoriser la croissance propre et l'efficacité en matière de ressources.

* * *

[Traduction]

LES AFFAIRES AUTOCHTONES

Mme Cathy McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo, PCC): Monsieur le Président, la Première Nation SSN a intenté récemment une poursuite pour revendiquer un titre ancestral sur une propriété privée. La première ministre de la Colombie-Britannique a déclaré que le gouvernement devait défendre avec conviction l'inviolabilité des terrains privés et les droits en la matière. Qui plus est, elle a dit aux gens de Kamloops qu'elle les appuyait.

On n'a toutefois pas entendu un message du genre de la part du gouvernement fédéral. La ministre de la Justice va-t-elle être solidaire de la première ministre de la Colombie-Britannique et défendre le droit à la propriété privée?

L'hon. Jody Wilson-Raybould (ministre de la Justice et procureure générale du Canada, Lib.): Monsieur le Président, je remercie la députée de sa question.

Le gouvernement est résolu à établir une véritable relation de nation à nation avec les peuples autochtones du Canada et à travailler en collaboration avec eux pour que les communautés autochtones puissent jouir d'une meilleure qualité de vie. Au bout du compte, il faudra régler ensemble le dossier des revendications territoriales, de

manière respectueuse et en conformité avec la Déclaration des Nations unies sur les droits des peuples autochtones.

* * *

LA RÉFORME DÉMOCRATIQUE

Mme Irene Mathyssen (London—Fanshawe, NPD): Monsieur le Président, l'une des meilleures façons de permettre aux femmes d'accéder à l'égalité au Canada, c'est de faire en sorte que la Chambre des communes soit un reflet fidèle de notre population. Or, les femmes représentent plus de 50 % de la population canadienne, mais seulement 26 % des parlementaires sont de sexe féminin.

Le député de Burnaby-Sud a présenté un projet de loi qui pourrait contribuer à atteindre l'égalité hommes-femmes au Parlement. La ministre des Institutions démocratiques va-t-elle exhorter le gouvernement à appuyer cette mesure législative importante?

• (1500)

L'hon. Maryam Monsef (ministre des Institutions démocratiques, Lib.): Monsieur le Président, nous entendons tenir une conversation fructueuse et inclusive avec tous les Canadiens afin d'adapter notre régime électoral à la réalité du XXI^e siècle. Nous avons pris cet engagement, car, au Canada, nous pouvons faire mieux.

Nous devons faire cela tant pour nous que pour la prochaine génération. Ainsi, plus de jeunes comme Veronica, une adolescente de 14 ans qui habite dans ma circonscription, Peterborough—Kawartha, seront motivés à participer au processus démocratique.

* * *

L'IMMIGRATION, LES RÉFUGIÉS ET LA CITOYENNETÉ

Mme Salma Zahid (Scarborough-Centre, Lib.): Monsieur le Président, ma circonscription, Scarborough-Centre, est l'une des circonscriptions les plus diversifiées du Canada. Pendant la campagne électorale, le premier ministre est venu à mon local de campagne et il a promis d'abolir la disposition du projet de loi C-24 instituant une citoyenneté de second ordre. Il est venu confirmer aux gens de ma circonscription que tous les Canadiens sont des Canadiens.

Le secrétaire parlementaire du ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté pourrait-il dire à la Chambre où en est cette promesse de rétablir l'intégrité de la citoyenneté canadienne?

M. Arif Virani (secrétaire parlementaire du ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté, Lib.): Monsieur le Président, je suis fier de pouvoir dire à la Chambre que nous respecterons cette importante promesse électorale.

Le projet de loi C-24, que l'ancien gouvernement conservateur a adopté, crée un précédent très dangereux. Il crée deux catégories de citoyens canadiens. Qu'ils soient nés au Canada ou à l'étranger, comme moi-même et bien d'autres députés, les Canadiens méritent que leur gouvernement respecte profondément leur citoyenneté.

Tous les Canadiens sont des Canadiens. Le Parti libéral en a la ferme conviction, et les Canadiens le savent. Le projet de loi C-6 appliquera ce principe fondamental et le rétablira dans le système d'immigration canadien.

Initiatives ministérielles

[Français]

LE COMMERCE INTERNATIONAL

Mme Monique Pauzé (Repentigny, BQ): Monsieur le Président, une femme et féministe va vous parler de libre-échange. Dans le dossier du bois d'oeuvre, les Américains ont toujours perdu devant les tribunaux de l'OMC et de l'ALENA. L'industrie forestière du Québec n'a rien à se reprocher. Elle a toujours respecté l'entente. La position du gouvernement devrait être fort simple: il n'y a rien à négocier.

Le gouvernement va-t-il informer les Américains que l'entente sur le bois d'oeuvre est conclue et qu'elle s'appelle ALENA?

M. David Lametti (secrétaire parlementaire de la ministre du Commerce international, Lib.): Monsieur le Président, je remercie l'honorable députée de sa question.

Oui, l'ALENA fait partie de l'encadrement des enjeux en ce qui concerne la question du bois d'oeuvre. Cependant, il y a aussi d'autres enjeux partout au pays, que ce soit au Québec ou en Colombie-Britannique. Nous sommes conscients des enjeux, et nous sommes en train de nous assurer que nous aurons un accès stable, juste et équitable au marché américain. C'est ce que nous avons promis et c'est ce que nous allons faire.

Mme Marilène Gill (Manicouagan, BQ): Monsieur le Président, alors que le ministre des Affaires étrangères prône le retour au libre-échange dans le dossier du bois d'oeuvre, la ministre du Commerce international nous répète depuis plusieurs semaines que ses fonctionnaires négocient une nouvelle entente. Pourtant, l'industrie forestière québécoise ne souhaite qu'une chose: le retour du libre-échange, comme le prévoit l'ALENA, en ce qui concerne le bois d'oeuvre.

Qui parle au nom de ce gouvernement? Le ministre des Affaires étrangères qui prône le libre-échange ou la ministre du Commerce international qui négocie une entente non adaptée à l'industrie forestière québécoise?

M. David Lametti (secrétaire parlementaire de la ministre du Commerce international, Lib.): Monsieur le Président, cette question est une priorité pour notre gouvernement.

Notre position demeure la même; elle n'a pas changé. Nous voulons nous assurer d'un accès stable, juste et équitable. Nous comprenons les diverses positions de partout au pays. Nous travaillons avec nos homologues au pays et nos partenaires américains justement pour trouver une solution stable, juste et équitable.

[Traduction]

Le Président: C'était beau, aujourd'hui, de voir tant de questions posées par des femmes et de réponses données par des femmes en cette Journée internationale de la femme. Je crois que nous pouvons les applaudir.

Des voix: Bravo!

Le Président: Malheureusement, j'ai aussi entendu beaucoup de voix d'hommes qui n'avaient pas la parole. Essayons d'observer le décorum et de faire preuve de respect.

* * *

● (1505)

PRÉSENCE À LA TRIBUNE

Le Président: Je voudrais signaler aux députés la présence à notre tribune d'Arthur McDonald, astrophysicien et colauréat du prix

Nobel de physique de 2015, et de ses collaborateurs, qui représentent 4 pays et plus de 15 universités et centres de recherche.

Des voix: Bravo!

M. Phil McColeman: Monsieur le Président, nonobstant le paragraphe 32(2) du Règlement, j'aimerais porter à l'attention de la Chambre l'excédent de 2,2 milliards de dollars déclaré à la fin de décembre 2015 et demander la permission de déposer les documents du ministère de Finances corroborant ce résultat.

Le Président: Y a-t-il consentement unanime pour que le député dépose les documents?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

* * *

RECOURS AU RÈGLEMENT

QUESTIONS ORALES

L'hon. K. Kellie Leitch (Simcoe—Grey, PCC): Monsieur le Président, même si je vous sais gré de nous avoir tous félicités en cette Journée internationale de la femme, j'aimerais savoir pourquoi vous avez retiré une femme de la liste des intervenants aujourd'hui. Je sais que vous en avez parlé, mais je me demande pourquoi vous puniriez une femme qui siège à la Chambre depuis 2004, je pense, et qui fait un travail remarquable pour les Canadiens, en raison de comportements à la Chambre que vous avez attribués à des hommes.

Le Président: Je remercie la députée de poser la question. Je signale aux députés que la période des questions a duré plus longtemps que le temps alloué à cette partie des travaux et aussi que j'ai indiqué plus tôt que la période des questions pourrait être écourtée si le décorum n'était pas mieux observé à la Chambre. J'invite les députés à prendre cela au sérieux et à agir en conséquence. J'aurais pensé, surtout en cette Journée internationale de la femme, que le décorum aurait été mieux respecté en cette enceinte.

L'hon. Michelle Rempel (Calgary Nose Hill, PCC): Monsieur le Président, bien que je respecte vos observations sur le décorum à la Chambre des communes, je m'en voudrais de ne pas signaler qu'il y a aussi des femmes qui chahutent à la Chambre. Par conséquent, au lieu de mettre l'accent sur le sexe des députés, je vous demanderais, monsieur le Président, de nous demander à tous de nous comporter comme il se doit.

Le Président: Je remercie la députée de ses observations, mais je pense que mes constatations sur ce qui s'est passé ici étaient exactes. Malheureusement, ce sont les députés de sexe masculin qui faisaient la majeure partie du bruit. Il y avait peut-être quelques femmes, mais c'étaient surtout des hommes.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LA CONTRIBUTION CANADIENNE AUX EFFORTS DE COMBAT CONTRE L'EUIL

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 24 février, de la motion ainsi que de l'amendement.

Initiatives ministérielles

Le Président: Comme il est 15 h 10, conformément à l'ordre adopté le mardi 23 février 2016, la Chambre passe maintenant au vote par appel nominal différé sur l'amendement à l'affaire du gouvernement n° 2.

Convoquez les députés.

Le vote porte sur l'amendement.

Suis-je dispensé de lire la motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

[*Le Président donne lecture de l'amendement.*]

• (1515)

[*Français*]

(L'amendement, mis aux voix, est rejeté par le vote suivant:)

(*Vote n° 18*)

POUR

Députés

Aboultaif	Albas
Albrecht	Allison
Ambrose	Anderson
Arnold	Barlow
Bergen	Bernier
Berthold	Bezan
Blaney (Bellechasse—Les Etchemins—Lévis)	Block
Boucher	Brassard
Brown	Calkins
Carrie	Chong
Clarke	Clement
Cooper	Deltell
Diotte	Doherty
Dreeshen	Eglinski
Falk	Fast
Finley	Gallant
Généreux	Genuis
Gladu	Godin
Gourde	Harder
Harper	Hoback
Jeneroux	Kelly
Kent	Kitchen
Kmic	Lake
Lauzon (Stormont—Dundas—South Glengarry)	Lebel
Leitch	Liepert
Lobb	Lukiwski
MacKenzie	Maguire
McCauley (Edmonton West)	McColeman
McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo)	Nater
Nicholson	Nuttall
Obhrai	O'Toole
Paul-Hus	Poilievre
Raitt	Reid
Rempel	Richards
Ritz	Saroya
Scheer	Schmale
Shields	Shipley
Sopuck	Sorenson
Stanton	Strahl
Stubbs	Sweet
Tilson	Trost
Van Kesteren	Van Loan
Vecchio	Viersen
Wagantall	Warawa
Warkentin	Watts
Waugh	Webber
Wong	Yurdiga
Zimmer — 95	

CONTRE

Députés

Aldag	Alghabra
Alleslev	Amos
Anandasangaree	Angus
Arseneault	Arya
Ashton	Aubin
Ayoub	Badawey
Bagnell	Bains

Baylis	Beech
Bélangier	Bennett
Benson	Bibeau
Bittle	Blaikie
Blair	Blaney (North Island—Powell River)
Boissonnault	Bossio
Boudrias	Boulerice
Boutin-Sweet	Bratina
Breton	Brisson
Brosseau	Caesar-Chavannes
Cannings	Caron
Carr	Casey (Cumberland—Colchester)
Casey (Charlottetown)	Chagger
Champagne	Chan
Choquette	Christopherson
Cormier	Cullen
Cuzner	Dabrusin
Damoff	Davies
DeCoursey	Dhalawal
Dhillon	Di Iorio
Dion	Donnelly
Drouin	Dubé
Dubourg	Duclos
Duguid	Duncan (Etobicoke North)
Duncan (Edmonton Strathcona)	Dusseault
Dzerowicz	Easter
Ehsassi	El-Khoury
Ellis	Erskine-Smith
Eyking	Eyolfson
Fergus	Fillmore
Finnigan	Fisher
Fonseca	Foote
Fortin	Fragiskatos
Fraser (West Nova)	Fraser (Central Nova)
Fry	Fuhr
Gameau	Garrison
Gerretsen	Gill
Goldsmith-Jones	Goodale
Gould	Graham
Grewal	Hajdu
Hardcastle	Hardie
Harvey	Hehr
Holland	Housefather
Hughes	Hussen
Hutchings	Iacono
Johns	Jolibois
Joly	Jones
Jordan	Jowhari
Julian	Kang
Khalid	Khera
Kwan	Lametti
Lamoureux	Lapointe
Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation)	Laverdière
LeBlanc	Lebouthillier
Lefebvre	Lemieux
Leslie	Levitt
Lightbound	Lockhart
Long	Longfield
Ludwig	MacAulay (Cardigan)
MacGregor	MacKinnon (Gatineau)
Malcolmson	Maloney
Marcel	Masse (Windsor West)
Massé (Avignon—La Mitis—Matane—Matapédia)	
Mathysen	
May (Cambridge)	May (Saanich—Gulf Islands)
McCrimmon	McDonald
McGuinty	McKay
McKenna	McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)
McLeod (Northwest Territories)	Mendès
Mencicino	Mihychuk
Miller (Ville-Marie—Le Sud-Ouest—Île-des-Sœurs)	
Monsef	
Moore	Morneau

Initiatives ministérielles

Morrissey
Murray
Nassif
O'Connell
Oliver
Ouellette
Pauzé
Peterson
Philpott
Plamondon
Quach
Ramsey
Ratansi
Robillard
Romanado
Rudd
Rusnak
Sahota
Sajjan
Sansoucy
Scarpaleggia
Schulte
Sgro
Sheehan
Sidhu (Brampton South)
Simms
Sorbara
Ste-Marie
Stewart
Tan
Thériault
Trudeau
Vandal
Vaughan
Weir
Wilson-Raybould
Young

Mulcair
Nantel
Nault
Oliphant
O'Regan
Paradis
Peschisolido
Petitpas Taylor
Picard
Poissant
Qualtrough
Rankin
Rioux
Rodriguez
Rota
Ruimy
Saganash
Saini
Samson
Sarai
Schiefke
Serré
Shanahan
Sidhu (Mission—Matsqui—Fraser Canyon)
Sikand
Sohi
Spengemann
Stetski
Tabbara
Tassi
Tootoo
Trudel
Vandenbeld
Virani
Wilkinson
Wrzesnewskyj
Zahid — 230

PAIRÉS

Aucun

Le Président: Je déclare l'amendement rejeté.

[Traduction]

Le vote suivant porte sur la motion principale. 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:

• (1525)

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

(Vote n° 19)

POUR

Députés

Aldag
Alleslev
Anandasangaree
Arya
Badawey
Bains
Beech
Bennett
Bittle
Boissonnault
Bratina
Brison
Carr
Casey (Charlottetown)

Alghabra
Amos
Arseneault
Ayoub
Bagnell
Baylis
Bélanger
Bibeau
Blair
Bossio
Breton
Caesar-Chavannes
Casey (Cumberland—Colchester)
Chagger

Champagne
Cornier
Dabrusin
DeCoursey
Dhillon
Dion
Dubourg
Duguid
Dzerowicz
Ehsassi
Ellis
Eyking
Fergus
Finnigan
Fonseca
Fragiskatos
Fraser (Central Nova)
Fuhr
Gerretsen
Goodale
Graham
Hajdu
Harvey
Holland
Hussen
Iacono
Jones
Jowhari
Khalid
Lametti
Lapointe
LeBlanc
Lefebvre
Leslie
Lightbound
Long
Ludwig
MacKinnon (Gatineau)
Massé (Avignon—La Mitis—Matane—Matapédia)
May (Cambridge)
McCrimmon
McGuinty
McKenna
McLeod (Northwest Territories)
Mendicino
Miller (Ville-Marie—Le Sud-Ouest—Île-des-Soeurs)
Monsef
Morneau
Murray
Nault
Oliphant
O'Regan
Paradis
Peterson
Philpott
Poissant
Ratansi
Robillard
Romanado
Rudd
Rusnak
Saini
Samson
Scarpaleggia
Schulte
Sgro
Sheehan
Sidhu (Brampton South)
Simms
Sorbara
Tabbara
Tassi
Trudeau
Vandenbeld

Chan
Cuzner
Damoff
Dhaliwal
Di Iorio
Drouin
Duclos
Duncan (Etobicoke North)
Easter
El-Khoury
Erskine-Smith
Eyolfson
Fillmore
Fisher
Foote
Fraser (West Nova)
Fry
Garneau
Goldsmith-Jones
Gould
Grewal
Hardie
Hehr
Housefather
Hutchings
Joly
Jordan
Kang
Khera
Lamoureux
Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation)
Lebouthillier
Lemieux
Levitt
Lockhart
Longfield
MacAulay (Cardigan)
Maloney
McDonald
McKay
McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)
Mendès
Mihychuk
Morrissey
Nassif
O'Connell
Oliver
Ouellette
Peschisolido
Petitpas Taylor
Picard
Qualtrough
Rioux
Rodriguez
Rota
Ruimy
Sahota
Sajjan
Sarai
Schiefke
Serré
Shanahan
Sidhu (Mission—Matsqui—Fraser Canyon)
Sikand
Sohi
Spengemann
Tan
Tootoo
Vandal
Vaughan

Initiatives ministérielles

Virani
Wilson-Raybould
Young

Wilkinson
Wrzesnewskyj
Zahid — 178

CONTRE

Députés

Aboultaif	Albas
Albrecht	Allison
Ambrose	Anderson
Angus	Arnold
Ashton	Aubin
Barlow	Benson
Bergen	Bernier
Berthold	Bezan
Blaikie	Blaney (North Island—Powell River)
Blaney (Bellechasse—Les Etchemins—Lévis)	Block
Boucher	Boudrias
Boulerice	Boutin-Sweet
Brassard	Brousseau
Brown	Calkins
Cannings	Caron
Carrie	Chong
Choquette	Christopherson
Clarke	Clement
Cooper	Cullen
Davies	Deltell
Diotte	Doherty
Donnelly	Dreeshen
Dubé	Duncan (Edmonton Strathcona)
Dusseault	Eglinski
Falk	Fast
Finley	Fortin
Gallant	Garrison
Généreux	Genius
Gill	Gladu
Godin	Gourde
Hardcastle	Harder
Harper	Hoback
Hughes	Jeneroux
Johns	Jolibois
Julian	Kelly
Kent	Kitchen
Kmiec	Kwan
Lake	Lauzon (Stormont—Dundas—South Glengarry)
Laverdière	Lebel
Leitch	Liepert
Lobb	Lukiwski
MacGregor	MacKenzie
Maguire	Malcolmson
Marcel	Masse (Windsor West)
Mathyssen	May (Saanich—Gulf Islands)
McCauley (Edmonton West)	McColeman
McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo)	Moore
Mulcair	Nantel
Nater	Nicholson
Nuttall	Obhrai
O'Toole	Paul-Hus
Pauzé	Plamondon
Poillievre	Quach
Raitt	Ramsey
Rankin	Reid
Rempel	Richards
Ritz	Saganash
Sansoucy	Saroya
Scheer	Schmale
Shields	Shipley
Sopuck	Sorenson
Stanton	Ste-Marie
Stetski	Stewart
Strahl	Stubbs
Sweet	Thériault
Tilson	Trost
Trudel	Van Kesteren
Van Loan	Vecchio
Viersen	Wagantall
Warawa	Warkentin
Watts	Waugh
Webber	Weir
Wong	Yurdiga
Zimmer — 147	

PAIRÉS

Aucun

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

[Français]

LA LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 7 mars, de la motion portant que le projet de loi C-2, Loi modifiant la Loi de l'impôt sur le revenu, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité, ainsi que de l'amendement.

Le Président: La Chambre procédera maintenant au vote par appel nominal différé sur l'amendement.

● (1535)

(L'amendement, mis aux voix, est rejeté par le vote suivant:)

(Vote n° 20)

POUR

Députés

Aboultaif	Albas
Albrecht	Allison
Ambrose	Anderson
Arnold	Barlow
Bergen	Bernier
Berthold	Bezan
Blaney (Bellechasse—Les Etchemins—Lévis)	Block
Boucher	Brassard
Brown	Calkins
Carrie	Chong
Clarke	Clement
Cooper	Deltell
Diotte	Doherty
Dreeshen	Eglinski
Falk	Fast
Finley	Gallant
Généreux	Genius
Gladu	Godin
Gourde	Harder
Harper	Hoback
Jeneroux	Kelly
Kent	Kitchen
Kmiec	Lake
Lauzon (Stormont—Dundas—South Glengarry)	Lebel
Leitch	Liepert
Lobb	Lukiwski
MacKenzie	Maguire
McCauley (Edmonton West)	McColeman
McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo)	Nater
Nicholson	Nuttall
Obhrai	O'Toole
Paul-Hus	Poillievre
Raitt	Reid
Rempel	Richards
Ritz	Saroya
Scheer	Schmale
Shields	Shipley
Sopuck	Sorenson
Stanton	Strahl
Stubbs	Sweet
Tilson	Trost
Van Kesteren	Van Loan
Vecchio	Viersen
Wagantall	Warawa
Warkentin	Watts
Waugh	Webber
Wong	Yurdiga
Zimmer — 95	

Travaux des subsides

CONTRE

Députés

Aldag
Alleslev
Anandasangaree
Arseneault
Ashton
Ayoub
Bagnell
Baylis
Bélangier
Benson
Bittle
Blair
Boissonnault
Boudrias
Boutin-Sweet
Breton
Brosseau
Cannings
Carr
Casey (Charlottetown)
Champagne
Choquette
Cormier
Cuzner
Damoff
DeCoursey
Dhillon
Dion
Drouin
Dubourg
Duguid
Duncan (Edmonton Strathcona)
Dzerowicz
Ehsassi
Ellis
Eyking
Fergus
Finnigan
Fonseca
Fortin
Fraser (West Nova)
Fry
Garneau
Gerretsen
Goldsmith-Jones
Gould
Grewal
Hardcastle
Harvey
Holland
Hughes
Hutchings
Johns
Joly
Jordan
Julian
Khalid
Kwan
Lamoureux
Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation)
LeBlanc
Lefebvre
Leslie
Lighthouse
Long
Ludwig
MacGregor
Malcolmson
Marcil
Massé (Avignon—La Mitis—Matane—Matapédia)
Mathysen
May (Cambridge)
McCrimmon
McGuinty
McKenna
McLeod (Northwest Territories)
Mendicino
Miller (Ville-Marie—Le Sud-Ouest—Île-des-Soeurs)
Monsef
Moore
Morrissey
Murray
Nassif
O'Connell
Oliver

Alghabra
Amos
Angus
Arya
Aubin
Badawey
Bains
Beech
Bennett
Bibeau
Blaikie
Blaney (North Island—Powell River)
Bossio
Boulerice
Bratina
Brisson
Caesar-Chavannes
Caron
Casey (Cumberland—Colchester)
Chagger
Chan
Christopherson
Cullen
Dabrusin
Davies
Dhaliwal
Di Iorio
Donnelly
Dubé
Duclos
Duncan (Etobicoke North)
Dusseault
Easter
El-Khoury
Erskine-Smith
Eyolfson
Fillmore
Fisher
Foote
Fragiskatos
Fraser (Central Nova)
Fuhr
Garrison
Gill
Goodale
Graham
Hajdu
Hardie
Hehr
Housefather
Hussen
Iacono
Jolibois
Jones
Jowhari
Kang
Khera
Lametti
Lapointe
Laverdière
Lebouthillier
Lemieux
Levitt
Lockhart
Longfield
MacAulay (Cardigan)
MacKinnon (Gatineau)
Maloney
Masse (Windsor West)
May (Saanich—Gulf Islands)
McDonald
McKay
McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)
Mendès
Mihychuk
Morneau
Mulcair
Nantel
Nault
Oliphant
O'Regan

Ouellette
Pauzé
Peterson
Philpott
Plamondon
Quach
Ramsey
Ratansi
Robillard
Romanado
Rudd
Rusnak
Sahota
Sajjan
Sansoucy
Scarpaleggia
Schulte
Sgro
Sheehan
Sidhu (Brampton South)
Simms
Sorbara
Ste-Marie
Stewart
Tan
Thériault
Trudeau
Vandal
Vaughan
Weir
Wilson-Raybould
Young

Paradis
Peschisolido
Petipas Taylor
Picard
Poissant
Qualtrough
Rankin
Rioux
Rodriguez
Rota
Ruimy
Saganash
Saini
Samson
Sarai
Schieffe
Serré
Shanahan
Sidhu (Mission—Matsqui—Fraser Canyon)
Sikand
Sohi
Spengemann
Stetski
Tabbara
Tassi
Tootoo
Trudel
Vandenbeld
Virani
Wilkinson
Wrzesnewskyj
Zahid — 230

PAIRÉS

Aucun

Le Président: Je déclare l'amendement rejeté.

[Traduction]

Le vice-président: Je signale à la Chambre que, en raison des votes par appel nominal différés, l'étude des initiatives ministérielles sera prolongée de 28 minutes.

À l'ordre. Je demande à tous les députés qui veulent poursuivre leur conversation de bien vouloir se rendre dans leur antichambre respective.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

● (1540)

[Traduction]

TRAVAUX DES SUBSIDES

MOTION DE L'OPPOSITION — LE TRANSPORT AÉRIEN

La Chambre reprend l'étude de la motion.

Le vice-président: La dernière fois que la Chambre a débattu de cette question, il restait trois minutes à la députée de Toronto—Danforth pour les questions et observations.

Nous passons aux questions et observations. Le député de Spadina—Fort York a la parole.

Travaux des subsides

M. Adam Vaughan (Spadina—Fort York, Lib.): Monsieur le Président, les députés d'en face ont cité la page 18 d'une étude de juillet 2013, qui indique que, dans sa configuration actuelle, l'aéroport crée environ 6 500 emplois, sur place et à l'extérieur.

S'ils lisaient le rapport dans son ensemble, en fait, s'ils lisaient l'autre moitié de la page, ils constateraient aussi que les investissements visant à transformer le secteur riverain ont permis de créer 16 000 emplois, soit presque trois fois plus, grâce à un investissement bien moins élevé que celui qui est maintenant requis pour le projet d'expansion de l'aéroport.

La capacité de l'aéroport est limitée. En autorisant le service d'avions à réaction, on ne fera que remplacer un type d'appareil par un autre; on n'agrandira pas l'aéroport. Étant donné qu'il y aura une deuxième et une troisième phase d'aménagement du secteur riverain et que ce projet est moins coûteux que la reconfiguration de l'aéroport, la députée ne convient-elle pas que le projet d'investissement le plus judicieux, celui qui aura le plus de retombées et permettra de créer le plus grand nombre d'emplois et plus d'activité économique, est le projet d'aménagement du secteur riverain, et non le projet d'expansion de l'aéroport?

Mme Julie Dabrusin (Toronto—Danforth, Lib.): Monsieur le Président, je remercie le député de Spadina—Fort York de sa question, car elle est des plus pertinentes.

Un travail d'urbanisme est en cours dans le secteur riverain. Des investissements importants ont été consentis. Nous sommes témoins d'un formidable projet d'aménagement, qui rend le secteur beaucoup plus accessible. Les gens y travaillent, y étudient et ils en profitent. Il s'agit d'un secteur clé de la ville.

Il s'agit également d'une source d'emplois. En fait, la prochaine phase du projet d'aménagement portera sur les terrains portuaires. Les phases de construction du projet pourraient créer des emplois à hauteur d'environ 7 700 années-personnes.

Le projet a beaucoup de potentiel et nous devrions l'appuyer.

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, ma question sera d'ordre un peu plus général. Nous reconnaissons le rôle important des aéroports dans notre société.

Lorsqu'il est question d'expansion, il est très important de tenir compte des besoins réels de la collectivité. En ce qui concerne l'aéroport Billy Bishop, j'ai écouté les réflexions du secrétaire parlementaire sur les intérêts de ses concitoyens et de sa collectivité.

D'après la députée, à quel point est-ce important d'informer en temps opportun les parties intéressées des propositions présentées, ce qui a été fait par le ministre responsable? La question n'a-t-elle pas été débattue en profondeur au cours des dernières années, comme le secrétaire parlementaire du premier ministre l'a indiqué? Quelles sont les observations de la députée à ce sujet?

• (1545)

Mme Julie Dabrusin: Monsieur le Président, nous avons eu une discussion très complète sur la possibilité d'agrandir l'aéroport Billy Bishop de l'île de Toronto.

En fait, ce que nous avons vu, c'est que la collectivité cherche à édifier la ville. Nous avons l'aéroport international Pearson. Comme je l'ai dit, je ne mets pas en question la configuration actuelle de l'aéroport Billy Bishop. Cependant, il est ici question de prolonger les pistes d'atterrissage dans le secteur riverain, et ce n'est pas ce que veut la collectivité. En fait, cela va à l'encontre de ce que nous avons fait et des investissements réalisés pour faire avancer les choses.

M. Alexander Nuttall (Barrie—Springwater—Oro-Medonte, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour dire ceci au sujet de la contribution de Bombardier à l'économie canadienne.

Comme l'indique la motion élaborée par la députée de Carlton Trail—Eagle Creek, Bombardier a montré à quel point il excellait dans la construction de produits de pointe en aérospatiale et en transport, tant pour le marché national que pour les marchés internationaux. Bombardier ne limite pas ses activités à la construction d'avions et aux solutions en matière de transport; il soutient des familles par l'intermédiaire des emplois qu'il leur procure, il développe des idées et il stimule la croissance économique, tant ici qu'à l'étranger.

L'objectif de mon allocution est de brosser un aperçu des effets que nos décisions en matière de réglementation peuvent avoir sur l'avenir de Bombardier et de la C Series.

Le 27 novembre 2015, le ministre des Transports a anéanti toute possibilité d'expansion de l'aéroport Billy Bishop sur l'île de Toronto. Le fait de prolonger de 1 100 pieds la piste qui s'étend actuellement sur 4 000 pieds aurait eu des retombées importantes pour l'économie canadienne, particulièrement en Ontario et au Québec. À Toronto seulement, où on devait apporter les améliorations aéroportuaires, les retombées économiques se seraient chiffrées à plus de 2 milliards de dollars et auraient créé plus de 1 000 emplois. Ce n'est qu'une partie des retombées économiques que ce projet aurait créées, car cela ne comprend pas les emplois liés à la construction des avions de ligne de la C Series. Cette création d'emplois, qui se concentrerait principalement au Québec et en Ontario, serait liée à une commande d'une valeur évaluée à 2,3 milliards de dollars qui serait conditionnelle à l'expansion de l'aéroport. Or, rien de tout cela n'a été pris en compte par le ministre, le premier ministre ou le gouvernement.

Sans vision, sans justification, sans possibilité de dissension, sans analyse de rentabilisation, sans renseignements fiables, le gouvernement actuel a annulé les emplois futurs de milliers de Canadiens. La seule raison qui nous a été donnée, de ce côté-ci de la Chambre, c'est qu'il s'agit en quelque sorte d'un projet du député de Spadina—Fort York. Essentiellement, le gouvernement a pris une décision concernant des milliers d'emplois, des milliards de dollars en activité économique, des centaines de familles et la concurrence dans un marché qui compte de nombreux obstacles à l'expansion, et ce, en fonction de son besoin de gagner quelques sièges.

Nous, citoyens de l'Ontario, avons déjà entendu cette histoire. Je sais que le Président s'en souviendra très bien. Voici comment les choses se passent.

Un projet nécessite l'assentiment du gouvernement libéral. Le gouvernement libéral ne prend pas la bonne décision parce qu'il veut gagner quelques sièges et, au bout du compte, il en coûte des milliards de dollars aux contribuables. Le gouvernement libéral fait alors tout ce qu'il peut pour empêcher les députés de tous les partis de découvrir la vérité au sujet de tout ce qui s'est passé. En Ontario, nous appelons cette histoire le scandale de l'usine de production gazière. Au Parlement du Canada et au comité de l'industrie, nous l'appelons l'affaire Bombardier.

Travaux des subsides

En cette période d'incertitude économique, le gouvernement libéral actuel dit non à l'aéroport insulaire, non à des milliards de dollars d'activité économique positive et non à une concurrence accrue. Résultat: non seulement la province de Québec a dû subventionner Bombardier à hauteur de 1,3 milliard de dollars, non seulement la croissance de Porter Airlines a été écartée, non seulement la concurrence qui aide les consommateurs a été entravée, mais des pressions incessantes sont maintenant exercées sur le gouvernement fédéral pour renflouer et subventionner Bombardier et son programme des avions C Series parce qu'il a bloqué un marché de 2,3 milliards de dollars.

Monsieur le Président, je saisis l'occasion pour signaler que je vais partager mon temps de parole avec le député de Prince Albert.

Le gouvernement actuel est directement responsable des pertes d'emplois et de l'obstruction de la création d'emplois dans le secteur manufacturier et le secteur des services. Lorsque ce gâchis a finalement été dévoilé au grand jour, mes collègues conservateurs qui siègent au comité de l'industrie ont réclamé publiquement une enquête sur ce qui s'est passé, mais comme ce comité est dominé par des libéraux, nous n'avons rien entendu.

Le gouvernement actuel suit-il l'exemple de ses cousins provinciaux, le Parti libéral de l'Ontario, en empêchant les représentants des citoyens canadiens de connaître ce qui s'est passé derrière les portes closes libérales? Se cache-t-il derrière des processus pour protéger des ministériels? Retarde-t-il intentionnellement le travail des parlementaires et étouffe-t-il la transparence et la reddition de comptes pour des actions qui ont coûté aux contribuables des milliards de dollars directement, et des milliards de plus en revenus fiscaux non réalisés?

Après tout cela, ce que je trouve le plus illogique à propos du gouvernement, c'est à quel point son comportement est contraire à ce qu'il dit. Son discours ne correspond pas du tout à ses actions. Il est tout simplement faux.

• (1550)

Le discours du Trône prononcé il y a quatre mois contient le passage suivant à propos des Canadiens:

[...] ils veulent un leadership axé sur ce qui est le plus important pour eux. Par exemple, des mesures qui favorisent la croissance économique, créent des emplois, renforcent la classe moyenne et aident ceux et celles qui travaillent fort pour en faire partie. En écoutant attentivement et en se comportant de façon respectueuse, le gouvernement peut relever ces défis et tous les autres qui se présenteront à lui.

La Chambre doit exiger du gouvernement qu'il rende des comptes au sujet de ses déclarations et de ses décisions. Alors, je pose les questions suivantes. Quand le gouvernement s'est opposé à l'aéroport de l'île de Toronto, a-t-il favorisé la croissance économique? Non, il a affaibli l'économie dans l'ensemble du Canada, et plus particulièrement au Québec et en Ontario.

A-t-il créé des emplois comme il le prétendait dans le discours du Trône? Non, il a fait disparaître 1 000 emplois à Toronto et d'innombrables emplois ailleurs.

A-t-il renforcé la classe moyenne et aidé ceux qui travaillent fort pour en faire partie? Non, il a rendu la tâche plus difficile pour les gens qui cherchent à se hisser dans la classe moyenne puisqu'il a réduit le nombre d'emplois disponibles.

Lorsqu'il a décidé de ne pas autoriser l'expansion de l'aéroport, l'a-t-il pris après avoir soigneusement considéré la question et s'est-il comporté de façon respectueuse? Non, le gouvernement n'a fourni aucune justification et a annoncé sa décision par un gazouillis envoyé en pleine nuit.

Enfin, le gouvernement a-t-il relevé les défis auxquels faisait face le pays? Non, il n'y avait aucun défi à relever sauf ceux que s'invente le gouvernement libéral en créant de toutes pièces la nécessité d'un sauvetage d'un milliard de dollars politiquement rentable.

Seuls le gouvernement libéral, le premier ministre actuel et le ministre de l'Innovation pourraient parvenir à transformer des retombées de 2,3 milliards de dollars en une obligation de verser une aide financière de 1 milliard de dollars. Le gouvernement a agi de façon irréflective. Il avait juste à ne rien faire: ne pas intervenir dans le processus en cours, ne pas se faire du capital politique aux dépens d'emplois pour les travailleurs canadiens, ne pas publier un gazouillis au beau milieu de la nuit. S'il avait évité de faire tout cela, nous aurions célébré les résultats.

Bombardier aurait reçu une commande d'une valeur de 2,3 milliards de dollars. La compagnie aérienne Porter aurait pu accroître sa flotte, ses infrastructures et son nombre d'employés. Les consommateurs profiteraient des avantages d'une concurrence accrue sur le marché. Le gouvernement recevrait des recettes fiscales accrues au lieu d'envisager de verser une aide financière qui ferait augmenter son déficit.

La situation ne pourrait pas être plus claire. Les Canadiens ont le droit de savoir que cette aide financière ne serait pas versée pour appuyer Bombardier. Elle serait versée à cause de l'intervention libérale dans les politiques de Toronto, à cause des politiques inefficaces du premier ministre libéral et à cause de décisions partisanes prises pour gagner des votes. Pire encore, cette aide financière servirait à sauver les millionnaires et les milliardaires aux dépens des travailleurs canadiens.

Le premier ministre ne devrait pas subventionner des millionnaires et milliardaires à même l'impôt des Canadiens à faible et moyen revenus. Il devrait regarder ces Canadiens dans le blanc des yeux et s'excuser d'avoir coûté à nos jeunes leur premier emploi, à nos travailleurs leur prochaine augmentation et à nos chômeurs la perspective d'indépendance économique.

J'interviens aujourd'hui en faveur de la motion et non pas pour appuyer un transporteur aérien plutôt qu'un autre, un aéroport plutôt qu'un autre ou même un secteur plutôt qu'un autre. J'interviens en faveur de la motion, car elle accroîtrait la concurrence et réduirait ainsi les prix à la consommation. Elle stimulerait l'emploi à Toronto ainsi que dans les secteurs ontarien et québécois de la fabrication. Elle nous amènerait à renforcer notre appui pour le secteur de l'aérospatiale en lui laissant une plus grande marge de manoeuvre, ce qui est préférable au fait de le renflouer en y injectant 1 milliard de dollars après lui avoir porté le coup de grâce.

Je suis d'avis que les entreprises canadiennes fabriquent les meilleurs avions, que les sociétés canadiennes offrent les meilleurs vols et que la meilleure chose pour l'économie canadienne, c'est de créer des emplois au Canada. C'est pour cela que j'estime que la Chambre devrait appuyer la motion.

• (1555)

M. Adam Vaughan (secrétaire parlementaire du premier ministre (Affaires intergouvernementales), Lib.): Monsieur le Président, si l'on construisait une piste de la longueur mentionnée par le député, les avions à réaction atterrieraient dans l'eau. Le député prétend avoir lu les rapports et comprendre les faits entourant cette conversation, mais le prolongement de piste auquel il fait référence a environ 60 mètres de moins que celui demandé par Porter.

Travaux des subsides

Je vais oublier un instant que le député n'a pas recours aux faits et aborder la question qu'il a soulevée au sujet de l'emploi. Les députés citent librement une partie de la page 18 de l'étude de l'impact économique, mais omettent l'autre partie. Ne comprend-il pas que l'investissement dans le développement du secteur riverain créera 16 000 emplois? L'agrandissement de l'aéroport ne créera que 6 000 emplois et empêchera ce développement. Les 6 000 emplois dont nous parlons ne sont pas touchés par notre décision. En d'autres termes, si nous adoptions leur politique, nous perdrons 16 000 emplois à Toronto. N'a-t-il pas lu le rapport? Est-ce que M. Deluce est la seule personne à qui il a parlé?

M. Alexander Nuttall: Monsieur le Président, le député dit que j'ai parlé de 6 000 emplois. C'est intéressant. Je ne crois pas avoir dit cela. Je ne sais pas où il était pendant mon discours, mais je lui souhaite la bienvenue parmi nous.

En fin de compte, le député parle d'utiliser les fonds publics. Pour le gouvernement du Canada et ses actionnaires, le meilleur scénario consiste à ne pas investir un sou, mais à augmenter les recettes fiscales. C'est à cela que nous faisons référence lorsque nous parlons de l'agrandissement de l'aéroport Billy Bishop. C'est pour cela que notre parti appuie l'agrandissement de l'aéroport et l'expansion de Porter. C'est pour cela que notre parti se porte à la défense de Bombardier, de ses actionnaires et des employés qui en dépendent.

[Français]

M. Matthew Dubé (Beloil—Chambly, NPD): Monsieur le Président, le député dit qu'il ne veut pas subventionner des compagnies et des industries.

En tant que député du Québec et venant d'un comté où des employés de Bombardier vont perdre leur emploi, je veux comprendre pourquoi c'était correct quand les conservateurs ont décidé de subventionner le secteur automobile en Ontario et pourquoi, maintenant et tout à coup, les conservateurs ont décidé que ce n'est pas une bonne idée d'aider Bombardier dans un moment difficile et de protéger ces emplois au Québec.

[Traduction]

M. Alexander Nuttall: Monsieur le Président, c'est incroyable, mais c'est la deuxième question de suite qui montre qu'ils n'ont pas du tout écouté ce que j'ai dit. Je n'ai pas dit que nous n'approuverions pas une aide ou une subvention quelconque. Ce que j'ai dit c'est qu'en raison des politiques libérales, des politiques du gouvernement actuel, nous nous retrouvons dans une situation où nous ne savons pas quel sera l'avenir de Bombardier.

Si seulement le gouvernement actuel avait autorisé l'agrandissement, il y aurait des milliers d'employés de plus dans la région de Toronto et des milliers d'employés de plus au Québec et en Ontario qui travailleraient directement pour Bombardier et Porter, ainsi que pour des fournisseurs de ces entreprises. Je crois que le député devrait consulter les notes.

M. Robert Kitchen (Souris—Moose Mountain, PCC): Monsieur le Président, j'ai eu le bonheur de travailler comme étudiant d'été, à la fin des années 1970, pour l'usine de Havilland à Toronto, où étaient construits les appareils Dash 7 et Dash 8. Malheureusement, nous savons tous ce qu'il est advenu de cette entreprise.

Le Dash est vanté pour sa technologie à décollage et atterrissage courts, qui a également permis l'agrandissement et l'utilisation de l'aéroport Billy Bishop. Au cours des 40 dernières années, la construction le long du secteur riverain de Toronto a augmenté de façon exponentielle, et les avantages économiques ont eux aussi augmenté de façon exponentielle. Je me demande si le député

pourrait nous parler, alors qu'il est question de l'expansion de la construction dans le secteur riverain, des emplois pouvant découler non seulement de l'agrandissement de la piste d'atterrissage, mais aussi de la construction de nouveaux immeubles.

M. Alexander Nuttall: Monsieur le Président, pour autant que je sache, ces choses vont de pair. Manifestement, la construction d'infrastructures dans le secteur créerait des besoins en matière de logement, d'espace commercial et d'industrie. Il est clair que ces choses découleraient de l'agrandissement de l'aéroport et du développement du secteur riverain.

M. Randy Hoback (Prince Albert, PCC): Monsieur le Président, je tiens à remercier mes collègues pour cette excellente motion. Je pense que nous pourrions donner bien des raisons pour lesquelles il y a lieu de l'étudier et d'y donner suite.

Je tiens à souligner quelques points, en particulier celui du processus qu'on a suivi pour dire non.

Nous avons entendu parler du gazouillis de minuit. Nous avons entendu parler de la façon dont on traite les choses en coulisses, et ce, venant d'un gouvernement qui a affirmé qu'il n'agirait pas ainsi et tiendrait des consultations.

En fait, avec le Partenariat transpacifique, nous allons à la grandeur du pays pour tenir consultation après consultation en raison de l'importance de ce type d'accord. Il se trouve que l'agrandissement de cet aéroport ne concerne pas que Toronto.

J'ai eu le plaisir d'atterrir à l'aéroport Billy Bishop, et quel excellent nom pour un aéroport. Il se dit bien. C'est un beau petit aéroport.

J'ai pris un vol d'Ottawa à destination de Toronto et je me suis fait un nouvel ami, un Écossais de Moncton qui se rendait à la conférence de l'Association canadienne des prospecteurs et entrepreneurs. Il m'a dit qu'il était prospecteur et qu'il allait à Toronto pour affaires.

Évidemment, nous savons tous que Toronto est la capitale minière du monde. Quiconque songe à investir dans une mine se rend à Toronto pour obtenir l'expertise en la matière. Lorsqu'il s'agit d'implanter des mines dans toutes les régions du monde, nos compagnies sont les meilleures, non seulement au plan technique, mais aussi en matière de responsabilité sociale des entreprises.

Ce qu'il m'a dit est intéressant. Il a fait beaucoup de prospection et il vient à Toronto. C'est une excellente façon de s'y rendre: son avion atterrit en plein centre-ville et 15 minutes après il emprunte le tunnel qui vient d'être construit. C'est nettement mieux que le traversier. Il traverse donc le tunnel et hèle un taxi. Il est à son bureau en une demi-heure. Il trouve cela tellement pratique. Cela lui permet d'atterrir à Toronto le matin, de travailler, puis de rentrer chez lui dans l'après-midi ou la soirée. C'est un levier formidable pour attirer des hommes d'affaires dans la ville.

Travaux des subsides

J'ai récemment eu l'occasion de voir le nouvel avion à réaction C Series. Tout d'abord, ce n'est pas un avion à réaction, mais à turboréacteur à double flux. Il est doté d'un moteur différent. Il est moins bruyant et plus efficient. Plus précisément, son moteur est 50 % à 75 % moins bruyant. C'est une caractéristique que les citoyens de la circonscription de Spadina, je pense, trouveraient formidable. Ils accepteraient que cet appareil y atterrisse parce qu'il est moins bruyant. Il consomme 60 % moins de carburant. Il est donc plus éconergétique pour ceux qui l'exploitent. C'est la raison pour laquelle je pense que Porter, Air Canada et les autres compagnies s'intéressent à cet avion. Je pense que cela explique pourquoi Bombardier a déjà reçu quelque 230 commandes.

Toutefois, il faudrait que des compagnies canadiennes témoignent de leur confiance. Nous devons montrer que les compagnies canadiennes aiment acheter des produits canadiens. Toutefois, lorsqu'un obstacle est érigé comme nous le voyons à cet aéroport de Toronto, un obstacle qui les empêche de profiter de cette nouvelle technologie et d'avoir un appareil moins bruyant qui consomme moins de carburant, ce n'est pas très logique. Mais, ce qui est encore moins logique, c'est la façon de procéder.

Il y a un processus en cours qui examine les conséquences du prolongement de la piste. Au lieu d'attendre la fin de ce processus, les libéraux disent non. C'est ce qu'ils disent: non. Il n'y a aucune consultation avec d'autres gens qui prennent l'avion en direction ou en partance de Toronto. Il n'y a aucune consultation avec les transporteurs aériens et les employés qui ont recours à leurs services. Il n'y a aucune consultation avec les entreprises à l'extérieur de la circonscription de Spadina. Nous avons ici un exemple classique du syndrome « pas dans ma cour ».

Néanmoins, c'est un atout. Lorsque nous examinons la région, nous constatons que cet aéroport accueillait auparavant environ 26 000 passagers, tandis qu'il en accueille maintenant 2 millions par année. La région autour de l'aéroport connaît un essor exceptionnel. Cet aéroport n'est pas un obstacle. En fait, certains nous diraient qu'ils vivent dans ce secteur parce qu'ils sont près de l'aéroport. Cet aéroport est important pour eux. Pourquoi ne voudrions-nous pas leur donner la possibilité de voler à bord d'un appareil à la fine pointe de la technologie? Si nous examinons les options que nous offrons aux voyageurs canadiens grâce à ces nouveaux jets C Series, nous voyons que c'est en fait quelque chose que nous devrions sérieusement envisager et qui ne devrait pas être rejeté au moyen d'un vulgaire gazouillis publié à minuit.

J'ai vu le présent gouvernement faire certaines choses qui m'ont vraiment rendu perplexe. En ce qui concerne les processus mis en place pour nous aider à décider si nous devrions aller de l'avant concernant un pipeline ou le prolongement d'une piste d'atterrissage, par exemple, il faut un processus indépendant du gouvernement pour ainsi éviter que des décisions politiques soient prises de manière partisane. La décision doit se prendre en fonction du bien-fondé du projet en tant que tel.

Nous avons une entente tripartite; cela signifie que trois parties examineraient le projet et décideraient d'aller ou non de l'avant. Les parties ont convenu de la tenue d'une étude, et cette étude était en cours, puis l'une des parties a dit non pour des raisons partisans. C'est ce qui me fait vraiment peur lorsque je parle de pipelines et que nous envisageons d'acheminer de l'énergie vers la côte Est ou le projet de Petronas en Colombie-Britannique, dont nous avons entendu parler durant la période des questions aujourd'hui.

● (1600)

Pour l'industrie, il serait tout à fait sensé d'avoir un processus pour définir les règles et établir, par exemple, à l'intention des entreprises qui souhaitent construire un pipeline, les 99 recommandations qu'elles devront appliquer pour que nous approuvions le projet. Elle saura à quoi s'attendre sur le plan financier. Elle saura ce qu'elle est tenue de faire pour satisfaire aux exigences présidant à la construction d'un pipeline.

Cependant, outre le respect des 99 conditions, si nous ajoutons à la fin du processus que le gouvernement prendra une décision partisane, qu'il en fera une question politique et qu'il prendra la décision finale, comment les entreprises peuvent-elles s'y retrouver?

À ce moment-là, à quoi la décision tient-elle? Les entreprises traitent la chose comme on traite une affaire. Elles dépensent 12 milliards de dollars, respectent toutes les exigences qui leur sont imposées, se plient à de nouvelles exigences, puis elles s'aperçoivent qu'à moins de payer à souper à quelques membres du Cabinet, il se peut qu'elles n'aient pas le feu vert. Cette dynamique place les ministres et les entreprises dans une terrible position. Elle dégrade un processus simple et direct. C'est ce que le gouvernement a fait. C'est très inquiétant, car n'importe quel type de gouvernance n'accepterait jamais d'agir de la sorte, mais les libéraux ne tiennent pas compte de cela, et je trouve cela très inquiétant.

J'ai parlé brièvement de la nécessité, pour les entreprises canadiennes, de faire confiance aux entreprises canadiennes, qu'elles transportent du pétrole de l'Alberta jusqu'au Québec et dans l'Est du Canada ou qu'elles achètent des avions à réaction qui traverseront l'Ouest du pays. Je suis absolument emballé par les avions C Series, parce que c'est peut-être ce qui permettra à un transporteur commercial d'effectuer des vols à partir de Prince Albert. Peut-être que oui, peut-être que non; c'est l'économie qui en décidera, comme il se doit.

Prenons Saskatoon, Regina et Winnipeg. Le rayon d'action de cet appareil permettra des vols de ces endroits jusqu'au centre-ville de Toronto, ce qui est impossible avec les aéronefs dont nous disposons actuellement. Pensons à Toronto et au secteur de la potasse en Saskatchewan: chaque semaine, les gens de cette industrie prennent l'avion pour faire la navette entre Toronto et Saskatoon, et ils ont leur siège au centre-ville de Toronto. S'ils pouvaient se poser à l'aéroport Billy Bishop et en décoller, ce serait formidable pour eux. Le temps qu'ils perdent dans un aéroport, un métro ou un taxi, ils pourraient le passer avec leur famille.

Il s'agit d'une activité économique primordiale, d'un outil important pour toute l'économie canadienne. Nous ne pouvons pas nous contenter de penser aux effets du syndrome du « pas dans ma cour » en nous disant que c'est ainsi que nous allons prendre notre décision. Il faut examiner tous les morceaux du casse-tête et parfois faire un choix difficile. Nous devons reconnaître que nous ne plairons pas toujours à tout le monde. Certains seront mécontents. C'est ainsi quand on gouverne. C'est ainsi quand on fait des choix difficiles.

Les députés ministériels sont bien naïfs de croire qu'il leur suffit de parler plus souvent aux gens pour les amener à changer d'idée. Dans bien des cas, leur idée est déjà faite. Ils font simplement passer les libéraux pour des idiots et retardent les projets à un point tel que les personnes qui soutiennent ces projets n'ont plus les moyens de poursuivre le processus.

Travaux des subsides

En conclusion, il s'agit d'un processus qui aurait dû faire l'objet d'une sérieuse réflexion. Il aurait fallu reconnaître qu'il déboucherait sur des résultats. Malheureusement, il a été interrompu à cause d'intérêts partisans et parce que certains Torontois ont dit « pas dans ma cour ». Cette attitude n'aide ni l'économie canadienne, ni la Ville de Toronto, ni les gens qui se déplacent entre Toronto et d'autres villes pour affaires. Comment peut-on justifier cela? J'aimerais que les libéraux nous le disent.

•(1605)

M. Adam Vaughan (secrétaire parlementaire du premier ministre (Affaires intergouvernementales), Lib.): Monsieur le Président, voilà encore un autre discours sur le processus. Examinons en quoi il n'aurait pas été suivi.

La Ville de Toronto était disposée à examiner la proposition si l'administration portuaire acceptait pour sa part de respecter 25 conditions. L'administration portuaire a déclaré qu'elle ne se conformerait pas à ces conditions et elle est allée de l'avant sans respecter les paramètres établis par la Ville et le conseil municipal.

L'évaluation environnementale ne devait pas être effectuée tant que les deux parties ne se seraient pas entendues sur un nombre maximal d'utilisateurs établi en fonction des critères de planification précisant la quantité de trafic entrant et sortant de l'aéroport. Cela n'avait rien à voir avec le bruit ni avec le fait qu'on aime ou non l'aéroport. Le problème était uniquement lié à la contrainte physique de l'aéroport auquel il n'est possible d'accéder que par une route à deux voies. L'Administration portuaire a refusé de respecter les paramètres établis par les autorités municipales.

Depuis que l'administration portuaire participe au processus, le conseil municipal s'est fait demander à cinq occasions s'il acceptait la proposition et, chaque fois, il a refusé de prendre une décision à cet égard.

Par ailleurs, pour ce qui est du respect du processus, M. Deluce et Porter Airlines ne sont pas inscrits sur la liste des lobbyistes. Pourtant, M. Deluce est venu sur la Colline du Parlement et a parlé à certains députés et à certains membres du personnel ministériel. Il n'a pas respecté les règles.

Comment se fait-il que votre parti défende un lobbyiste et une société privée qui refusent de respecter la loi canadienne? Votre parti n'a-t-il pas honte de défendre un particulier qui ne respecte pas les règles du Parlement?

Le vice-président: Je demande encore une fois au député de s'adresser à la présidence. Ce n'est pas pour rien que cette règle existe. En s'adressant à la présidence et en employant la troisième personne pour désigner les autres députés, on évite les apostrophes qui pourraient devenir personnelles et semer le désordre à la Chambre.

Le député de Prince Albert a la parole.

•(1610)

M. Randy Hoback: Monsieur le Président, j'ai 40 milliards de raisons de ne pas écouter les conseils du député et de son parti: 40 milliards de dollars sont disparus il y a quelques années au Québec.

Je rappelle qu'en avril 2014, le conseil municipal de Toronto a adopté à l'unanimité un rapport produit par des employés municipaux, qui autorisait la Ville, l'administration aéroportuaire de Toronto et le gouvernement fédéral à négocier les conditions permettant de donner suite à la proposition de Porter, qui consiste à prolonger la piste d'atterrissage et à offrir des services de transport aérien par avion à réaction à l'aéroport Billy Bishop, à Toronto. Ce

processus a fait l'unanimité. Le ministre y a mis fin par un bref message. Il n'a même pas eu l'obligeance de le faire publiquement. Il a communiqué son message sur Twitter. Je n'ai rien à ajouter.

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, le député doit faire preuve d'une plus grande transparence en ce qui concerne la réalité de la situation. Le gouvernement a adopté une approche très proactive. La motion a trait à l'industrie, et le gouvernement a pris des mesures relativement à l'industrie. La motion a trait à l'aéroport et à la demande possible d'agrandissement. Le gouvernement a indiqué clairement sa position à cet égard.

Ce que nous observons, c'est un gouvernement ouvert et très transparent au sujet de cette question. Au moyen de questions et de réponses, nous avons aidé les Canadiens à bien comprendre les raisons pour lesquelles le gouvernement a adopté cette position.

Le député semble être offusqué par un gazouillis. Je me rappelle que l'ancien premier ministre était à l'étranger lorsqu'il a pris la décision soudaine de faire passer l'âge de la retraite de 65 ans à 67 ans. C'était peut-être sur Twitter. Je ne suis pas tout à fait certain de quelle façon l'information a été diffusée. Elle a peut-être été écrite sur une serviette de table. Qui sait?

Bref, le gouvernement du Canada s'est montré pleinement transparent au sujet de la question. Nous devons, à tout le moins, reconnaître ce que veut réellement la majorité des habitants du secteur touché. Au bout du compte, les aspects économiques sont pleins de bon sens.

M. Randy Hoback: Monsieur le Président, est-ce sur Twitter qu'ils vont faire leurs annonces dorénavant?

Quant à l'incidence sur le secteur, Spadina n'est pas la seule région touchée. Voilà où je veux en venir. Ledit monsieur était de Moncton. S'il n'y avait pas de vol jusqu'au centre-ville de Toronto, cela aurait une incidence sur lui. Cela a une incidence sur les voyageurs qui arrivent d'Ottawa, ainsi que sur les voyageurs pouvant arriver de Winnipeg, Saskatoon, Thunder Bay, London et toutes les autres villes qui offrent à l'heure actuelle des vols à destination du centre-ville de Toronto. Je ne parle même pas des voyageurs provenant de villes américaines qui pourraient souhaiter arriver à cet aéroport. Voilà les options possibles s'ils vont de l'avant.

Pour le moment, vous n'avez fait que leur couper l'herbe sous le pied sans aucune raison.

Le vice-président: Je rappelle encore une fois aux députés d'adresser leurs observations à la présidence.

Conformément à l'article 38 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre les questions qu'elle abordera à l'heure de l'ajournement ce soir, à savoir: la députée de Calgary Nose Hill, L'immigration, les réfugiés et la citoyenneté; le député de Vancouver Kingsway, Le commerce international; le député de Sherwood Park—Fort Saskatchewan, Les affaires étrangères.

Nous reprenons maintenant le débat. Le député de Beloeil—Chambly a la parole.

[Français]

M. Matthew Dubé (Beloeil—Chambly, NPD): Monsieur le Président, d'entrée de jeu, je tiens à dire que je partagerai mon temps de parole avec mon cher collègue de Rosemont—La Petite-Patrie.

Travaux des subsides

Je suis très heureux de me prononcer sur cette motion de l'opposition présentée par les conservateurs aujourd'hui. En effet, le dossier de Bombardier est très important pour moi, non seulement en tant que député d'une circonscription où résident plusieurs travailleurs affectés par les tristes nouvelles que nous avons entendues au cours des dernières semaines, mais aussi parce que d'une certaine façon, c'est une histoire de famille pour moi. Mon grand-père a travaillé toute sa vie dans une des usines de Canadair de l'arrondissement Saint-Laurent, d'où plusieurs membres de la famille de ma mère sont issus et où plusieurs d'entre eux habitent encore.

Pour les députés qui ne le savent peut-être pas, Canadair est maintenant une partie essentielle de Bombardier. Elle était une société d'État qui a été privatisée par la suite et elle est devenue la pièce maîtresse de Bombardier, si on peut le dire ainsi. Donc, je m'y connais. Ma famille vient d'un milieu où plusieurs personnes travaillent chez Bombardier. J'ai de la famille, des amis, et surtout des concitoyens qui y travaillent. Je reconnais l'importance cruciale de l'industrie aérospatiale pour l'économie québécoise et canadienne, et je suis heureux de pouvoir en parler aujourd'hui.

Je veux commencer en abordant la question amenée par les conservateurs, soit celle de l'Aéroport Billy Bishop, à Toronto. Les conservateurs disent que la C Series permettra de réduire le bruit et la pollution parce que l'avion est plus efficace et fait moins de bruit. Le problème, c'est que l'augmentation du trafic vient annuler ces avantages. Si on dit 30 moins 10, mais on rajoute 15, on finit finalement avec un nombre plus élevé que celui qu'on avait au départ. C'est la situation dans laquelle on se retrouve. En outre, un processus n'a pas été respecté. En effet, des propositions émises n'ont pas passé à travers les canaux appropriés. En outre, il faut aussi respecter la volonté des citoyens de la ville de Toronto qui seront affectés par cela.

Le problème va au-delà des détails d'un dossier qui touche spécifiquement la ville de Toronto et les résidents des environs de l'avenue Spadina. Cela démontre à quel point les conservateurs peuvent être loufoques, parce que voici un parti qui n'a pas hésité, en 2008, à venir en aide au secteur automobile en Ontario. On en comprend l'importance. Ce n'est pas pour mettre un secteur contre l'autre, c'est pour démontrer à quel point, maintenant et tout à coup, on semble être plus frileux à l'idée de venir en aide à une entreprise, à une industrie qui est tellement importante pour l'économie du Québec, mais aussi pour celle de tout le Canada, c'est-à-dire l'industrie aérospatiale. C'est malheureux de constater que cette volonté n'existe pas aujourd'hui. Dire qu'un aéroport va régler une question très complexe et difficile démontre à quel point on apporte des solutions simplistes à des problèmes très sérieux et très compliqués. Je trouve cela malheureux, parce qu'on est dans une situation où plusieurs personnes en paient maintenant le prix. Des gens vont perdre leur emploi. Pourquoi? Parce qu'un gouvernement a été en poste pendant 10 ans et qu'il n'a absolument rien fait pour aider l'industrie aérospatiale, mais surtout le secteur manufacturier *à large*, si on me permet l'expression anglaise.

Je vois beaucoup d'hypocrisie dans une telle motion, parce qu'après tout, on parle de vouloir appuyer Bombardier, de vouloir appuyer une industrie. Vouloir s'attaquer simplement à une question qui touche un aéroport n'est pas la solution. Les critiques qu'on a envers les conservateurs ne viennent pas déculpabiliser le gouvernement actuel. En effet, on est dans une situation où, encore une fois, étant donné qu'il s'agit d'une industrie tellement importante pour l'économie québécoise et canadienne, ce n'était pas un secret que le nouveau gouvernement allait avoir ces dossiers devant lui dès le départ.

Le NPD a été proactif dans le cas de cette question tellement importante. Pendant la dernière campagne électorale, nous avons proposé une stratégie aérospatiale. Cette industrie ne dépend pas seulement d'une entreprise, soit Bombardier, malgré son importance. Il y a aussi toutes les entreprises connexes. Nous parlons des entreprises qui font la recherche-développement. Plusieurs d'entre elles sont situées dans ma circonscription et les circonscriptions voisines. C'est une industrie qui fait fonctionner d'autres entreprises et pas seulement Bombardier. C'est pour cette raison qu'il faut avoir une vision à long terme, une stratégie. Le NPD était prêt à faire des investissements. Malheureusement, les libéraux n'ont pris aucun engagement en ce sens. C'est là le début du problème.

•(1615)

Quand nous avons appris que des gens perdraient leur emploi, des emplois payants et de bonne qualité, et que des familles allaient être en difficulté, j'ai participé à plusieurs panels et j'ai réalisé plusieurs entrevues. J'ai eu la chance de discuter avec des députés libéraux, qui m'ont sorti le même refrain que l'on entend tous les jours dans tous les dossiers. Ils disent qu'il faut leur laisser une chance parce qu'ils viennent d'arriver à leur poste. Puis, ils disent qu'ils ont pris des engagements et ils répètent les belles paroles qu'ils ont livrées pendant la campagne électorale.

Aux États-Unis, on dit souvent que, si le président américain n'a rien accompli après 100 jours, il ne fera rien pendant l'entièreté de son mandat. Je comprends très bien que la politique américaine et la politique canadienne sont différentes. Toutefois, les premiers 100 jours sont cruciaux. À un moment donné, il faudra commencer à aider les gens et à poser des gestes concrets.

Le dossier de l'assurance-emploi est un autre bel exemple. Certains travailleurs perdent leur emploi et ne reçoivent aucune aide du gouvernement. Malgré tout le respect que je dois au ministre des Transports, qui a accompli beaucoup de choses et qui est un grand Canadien, quand il dit à la Chambre qu'il est monté dans un avion C Series, il démontre qu'il est déconnecté de la réalité des gens qui perdent leur emploi. C'est ridicule. Un jour, il faudra en revenir. La campagne électorale est terminée et ces gens ont besoin d'aide. Ce n'est plus le temps de nous répéter ce qui a été dit lors de la campagne électorale. C'est le temps que le gouvernement gouverne et qu'il fasse une proposition.

La proposition la plus simple, c'est d'offrir une subvention à la compagnie. Il faut s'asseoir à la table et commencer à travailler. Il est très important qu'une aide financière offerte à une compagnie comme Bombardier soit assortie de conditions. Les contribuables ont le droit d'être inquiets et de se poser des questions. Après tout, c'est leur argent que nous dépensons.

Pour cette raison, le NPD croit fermement que le gouvernement doit offrir son aide, mais qu'il doit y avoir des conditions à celle-ci. Elle doit notamment être assortie de garanties de prêt. En outre, des discussions devront avoir lieu afin d'établir la façon dont la compagnie va se restructurer et la façon dont le projet des C Series sera déployé après qu'elle ait reçu l'aide du gouvernement fédéral. Ce n'est pas compliqué: on peut offrir de l'aide, mais elle doit venir avec des conditions — *with strings attached*, comme on le dit en anglais.

Travaux des subsides

Pendant la dernière campagne électorale, j'ai fait du porte-à-porte et j'ai rencontré des travailleurs de Bombardier, des travailleurs d'usines, des travailleurs en recherche-développement et même des travailleurs en administration. Ils n'avaient pas l'impression qu'il y avait des gens prêts à gouverner et à faire une proposition qui aiderait les travailleurs. Heureusement, le NPD avait une stratégie pour aider cette industrie.

Maintenant, comme je l'ai dit dans mon discours, la campagne électorale est terminée. Le gouvernement doit se réveiller, mettre ses culottes et aider ces gens-là. C'est malheureux, mais nous devons voter contre la motion. Les conservateurs ont décidé de déposer une motion dont le langage divise les gens. Ils veulent sortir de la Chambre en disant que nous avons voté contre une motion qui reconnaît l'importance de Bombardier. Toutefois, il faut parler des faits et non déclencher un débat sémantique.

Si les conservateurs croient fermement que l'augmentation du trafic d'un aéroport et la création de problèmes de nuisance environnementale et de circulation dans la plus grande ville du pays aideront vraiment une industrie qui est si importante au Québec et au Canada, ils rêvent en couleur. On se demande pourquoi, en 10 ans, ils n'ont pas non plus posé de gestes pour éviter que l'on se retrouve dans la situation actuelle.

En terminant, je profiterai de l'occasion pour dire que les travailleurs de mon comté et de partout au Québec qui sont touchés par cette triste nouvelle peuvent compter sur moi et sur le caucus du NPD. Heureusement, le NPD se tiendra debout, et pas seulement en ce qui concerne Bombardier. Nous avons aussi étudié le dossier d'Aveos et d'autres dossiers où il y a un grand manque d'écoute de la part des libéraux et des conservateurs.

Je suis très fier de faire partie d'une équipe de députés qui se tiendront debout et qui mettront en avant un véritable plan afin de venir en aide à une importante industrie. Cette industrie m'interpelle personnellement, parce qu'il s'agit de mes concitoyens, de mes amis et de ma famille. Je le reconnais.

Je suis très fier d'en avoir fait part à la Chambre et d'offrir mon appui à mes concitoyens.

● (1620)

[Traduction]

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, le député a parlé de l'industrie et, par conséquent, c'est là-dessus que portera ma question.

Au fil des ans, l'industrie aérospatiale a été durement touchée. Au Canada, son potentiel n'a pas été pleinement reconnu. Le gouvernement doit comprendre l'importance de la technologie pour aller de l'avant et investir dans notre industrie aérospatiale. C'est ce que nous avons entendu dans certaines interventions aujourd'hui.

Contrairement au gouvernement précédent, le gouvernement actuel se soucie vraiment de l'industrie aérospatiale. C'est de bon augure pour la collectivité que je représente, Winnipeg-Nord, où cette industrie est bien implantée. Nous voulons que le gouvernement montre qu'il s'y intéresse vraiment. J'ai assisté à de nombreux rassemblements en soutien à ce secteur.

L'industrie aérospatiale est très présente dans plusieurs régions canadiennes. Le député ne convient-il pas qu'il est important que le gouvernement et les députés prennent sa défense pour qu'elle puisse créer des emplois dans les années à venir?

● (1625)

[Français]

M. Matthew Dubé: Monsieur le Président, s'il y a tant d'attention envers cette industrie, je me demande pourquoi on n'a pas proposé quelque chose durant la campagne électorale pour lui venir en aide. Là-dessus, les libéraux étaient complètement muets.

C'est aussi pourquoi je me pose des questions concernant un dossier comme celui de Bombardier. La journée même de l'assermentation du nouveau gouvernement, une des premières questions adressées au ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique, comme on appelle maintenant ce ministère, portait sur Bombardier. C'est une des premières questions qui ont été posées à plusieurs ministres qui ont défilé devant les médias. C'était au mois de novembre et, encore aujourd'hui, nous sommes toujours incapables d'avoir de vraies réponses. Entretemps, des gens perdent leur emploi et cherchent de l'aide.

C'est sans parler des travailleurs d'Aveos qui eux aussi vivent dans l'incertitude. Ils se rappellent d'un premier ministre qui était très prêt à manifester avec eux et à démontrer cette supposée bonne foi dont le député parle, et qui pourtant semble avoir disparu depuis que les libéraux ont pris le pouvoir.

M. Gérard Deltell (Louis-Saint-Laurent, PCC): Monsieur le Président, je tiens à saluer et à féliciter mon collègue pour son intéressant propos, particulièrement concernant ses racines personnelles, mais également sur le fait qu'il représente des gens de sa circonscription qui travaillent pour Canadair, en fait pour Bombardier. Je veux rappeler justement que c'est en 1986 que le gouvernement du très honorable Brian Mulroney avait décidé de privatiser la compagnie et que c'est l'entreprise québécoise née à Valcourt, en Estrie, du génie inventif de Joseph-Armand Bombardier, qui s'est portée acquéreur pour à peu près la même somme que ce que la compagnie valait. On sait que quelques années plus tard Bombardier a complètement révolutionné, réinventé le monde de l'aviation avec les *regional jets*.

Mon propos est le suivant: pour que la C Series fonctionne, il faut vendre des avions. Or voilà une entreprise canadienne, Porter, qui est prête à acheter 30 avions. Pour cela, il faut permettre à ces avions d'atterrir à un aéroport. Cela ne coûterait pas un rond au gouvernement fédéral de permettre à Porter d'acheter cela.

Nous verrons ce que le gouvernement va proposer comme aide à Bombardier. Nous savons qu'au Québec le gouvernement a fait une proposition, mais elle a été sévèrement condamnée par les partis de l'opposition. Donc il faut laisser le temps au gouvernement de voir si, oui ou non, nous serons d'accord avec cette proposition-là. Cependant, pourquoi donc s'opposer à une proposition qui ne coûtera pas un rond aux contribuables et qui, surtout, permettra à Bombardier de vendre des avions?

M. Matthew Dubé: Monsieur le Président, j'apprécie la passion partagée de mon collègue pour l'histoire de Canadair et de Bombardier. Effectivement, il y a eu des hauts et des bas. Mon grand-père a vécu cela. À un moment, on *plant 1*, il était un des seuls travailleurs qui restaient. Par la suite, on a vu un vent de renouveau. Donc on reconnaît l'historique de l'industrie, notamment au Québec, et cela fait partie de l'histoire collective.

Travaux des subsides

Je comprends aussi la question du député et sa préoccupation. Tout d'abord, mon problème est que nous savons que Porter connaît actuellement des difficultés financières. Nous savons aussi que les conservateurs nous promettent que cela ne coûtera pas une cenne aux contribuables. Cependant nous nous posons des questions sur les coûts cachés, par exemple. Toutes sortes de questions se posent. Est-ce véritablement quelque chose qui ne coûtera rien aux contribuables? Je n'en suis pas convaincu. Après tout, nous connaissons les problèmes de circulation ou de nuisance qui pourraient s'ensuivre et qui, eux aussi, pourraient provoquer des coûts cachés. Ce ne sont pas toujours des coûts financiers bien entendu. Toutefois, au bout du compte, ce que nous déplorons ici, c'est que ce n'est pas la solution magique. Cela prend un gouvernement qui est prêt à mettre ses culottes, prêt à proposer une vraie stratégie pour cette industrie et enfin nous dire si, oui ou non, il va venir en aide à Bombardier.

C'est vrai, mon collègue a fait allusion à ce qui s'est fait au Québec. Nous sommes très conscients que les contribuables ont intérêt à ce qu'on respecte leur argent. C'est pourquoi nous souhaitons que l'entente que le gouvernement fédéral mettra en place avec Bombardier — nous l'espérons — aura tous les critères nécessaires pour assurer le bon usage de l'argent des contribuables.

M. Alexandre Boulerice (Rosemont—La Petite-Patrie, NPD): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Beloeil—Chambly de son discours très éloquent et nuancé, mais également réaliste, sur l'avenir de cette industrie importante et sur la situation des gens du centre-ville de Toronto. Si on me permet l'expression, je vais faire un peu « de pouce » sur un des aspects que mon collègue de Beloeil—Chambly a évoqués.

En effet, encore une fois, la motion du Parti conservateur relève de la politique de la division. Elle essaie d'opposer Toronto à Montréal; elle essaie d'opposer la qualité de vie et les préoccupations des gens de Toronto à l'avenir d'un secteur principalement basé dans la région métropolitaine. Ainsi, on mêle des pommes et des oranges pour essayer de faire des gains politiques et de mettre d'autres partis dans l'embarras.

On me dira qu'il n'est pas si compliqué de mettre le Parti libéral dans l'embarras, puisqu'il semble être en train de faire du *flip-flop* de façon gênante pour le ski acrobatique en ce qui concerne les promesses qui ont été faites aux citoyens de Toronto pendant la campagne électorale.

Je déplore d'emblée le fait qu'on essaie de provoquer une guerre entre Montréal et Toronto sur le dos des gens, alors qu'il est question d'un aéroport très important que beaucoup de clients apprécient, j'en conviens; toutefois, la vision des conservateurs semble privilégier le cas par cas, comme si on allait régler le problème du secteur de l'aérospatiale au Canada aéroport par aéroport.

Ce n'est pas du tout de cette façon que nous devons soutenir les industries qui font travailler des centaines, voire des milliers ou des dizaines de milliers de personnes si on tient compte des emplois indirects.

Cette petite politique, ou politique de la division, on l'a vue chez les conservateurs au cours des dernières années même avec l'administration du port de Toronto. Si j'en ai la chance, j'y reviendrai plus tard.

Les néo-démocrates croient que la qualité de vie des gens de Toronto est primordiale. Le fait que le secteur riverain de Toronto appartienne à tous les habitants de Toronto est une valeur fondamentale pour nous. Nous voulons protéger un secteur riverain propre et vert, où la pollution auditive ne nuit pas à la qualité de vie des gens.

Cette position était également celle des libéraux pendant des années, mais il semble que ce ne soit plus aussi évident depuis un fameux gazouillis du ministre des Transports.

Depuis des années, tout un mouvement citoyen, à Toronto, travaille d'arrache-pied à préserver sa qualité de vie, une initiative que nous saluons et que nous acceptons. Nous comprenons et partageons les préoccupations de ces citoyens, qui ont des craintes tout à fait légitimes par rapport à une expansion démesurée qui pourrait heurter les écosystèmes et augmenter la pollution de l'air ou la pollution auditive.

La position du NPD est et demeure que l'entente tripartite de 1983 doit être respectée. J'espère que c'est toujours la position du Parti libéral. Pour nous, c'est clair, et un gouvernement néo-démocrate garantirait la mise en application des dispositions de cette entente tripartite de 1983 afin de limiter les bruits excessifs et la pollution auditive pour les citoyens et les citoyennes de Toronto.

Au NPD, nous souhaitons également que l'aéroport soit sous la responsabilité de la Ville de Toronto et non plus sous celle de l'administration du port de Toronto, comme c'est actuellement le cas, parce que libéraux et conservateurs font de la politique locale partisane depuis des années en y faisant des activités de financement et en nommant des donateurs politiques aux administrations portuaires. C'est le cas à Toronto et au Port de Montréal également.

En effet, on a vu au cours des dernières années et on se les rappelle, toutes les magouilles du Parti conservateur en ce qui concerne le Port de Montréal, un dossier dans lequel je suis intervenu à plusieurs reprises. C'est dans le but d'éviter cela que le NPD propose que ce soit dorénavant sous le contrôle de la Ville de Toronto.

Étant donné les valeurs, les positions de principe et les positions environnementales et de respect des mouvements de citoyens qui animent le NPD, nous souhaitons une approche rationnelle de cette question, mais nous voulons également que des évaluations concrètes soient faites, notamment en ce qui concerne le bruit.

Je voudrais simplement rappeler une proposition que mon collègue le député de Longueuil—Saint-Hubert avait faite dans le cadre des discussions que nous avons déjà eues au Québec, ou du moins sur la Rive-Sud.

• (1630)

Chez lui, il y a l'aéroport de Saint-Hubert, un aéroport régional important qui pourrait également servir d'endroit pour tester les niveaux de bruit des nouveaux avions de la C Series, qui sont beaucoup moins bruyants et polluants. Ce genre de test pourrait également être fait en collaboration avec la Ville de Toronto. C'est une proposition que mon collègue de Longueuil—Saint-Hubert met sur la place publique. Alors, j'aimerais entendre les commentaires de mes collègues là-dessus. Ce serait une approche constructive et rationnelle.

Je tiens également à souligner l'apport du secteur de l'aérospatiale à l'économie québécoise et canadienne. Pour un député de la région métropolitaine de Montréal, c'est très important. Rappelons que Bombardier, à elle seule, représente 17 500 emplois, et qu'au total, on compte 40 000 emplois directs et indirects. Ce secteur névralgique fait donc vivre des dizaines de milliers de familles. D'ailleurs, c'est un secteur dans lequel nous excellons sur la scène mondiale. Nous sommes capables de créer des avions qui sont parmi les meilleurs au monde, sinon les meilleurs. En effet, l'avion de la C Series est considéré le meilleur au monde dans sa catégorie.

Travaux des subsides

C'est triste à dire, mais le gouvernement conservateur a dormi au gaz pendant les 10 dernières années en ce qui concerne le secteur de l'aérospatiale. Il n'a fait aucun investissement dans la formation de la main-d'oeuvre et dans l'innovation, et il n'a rien fait pour qu'il y ait des achats chez nous. Nous espérons que le nouveau gouvernement libéral aura une approche différente à cet égard et qu'il offrira une plus grande écoute aux gens de la région métropolitaine de Montréal, qui ont été abandonnés par les conservateurs pendant 10 ans. Malheureusement, c'est bien mal barré, si on me permet l'expression.

En ce qui concerne le dossier d'Aveos, la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada de 1988 est extrêmement claire. Il semble y avoir eu un abandon de la part des conservateurs pendant plusieurs années, et aujourd'hui, les libéraux font de même. Je rappelle qu'on devait maintenir 2 600 emplois reliés à l'entretien des avions d'Air Canada à Winnipeg, Mississauga et Montréal, tel que stipulé à l'article 6 de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, si ma mémoire est bonne. Cela faisait partie de l'entente.

Pendant plusieurs années, les conservateurs ont préféré ignorer la loi et laisser les travailleurs et les travailleuses se dépatouiller devant les tribunaux, et ils ont gagné deux fois. Aujourd'hui, après avoir manifesté avec les travailleurs d'Aveos, exprimé son soutien et demandé aux conservateurs de respecter la loi, le gouvernement libéral ouvre la porte à une modification de la loi afin de rendre légal ce qui était illégal pendant plusieurs années. C'est ce qu'on appelle planter un couteau dans le dos des travailleurs et des travailleuses d'Aveos, qui avaient une véritable chance, en Cour suprême, de retrouver leur emploi et de faire entendre raison à Air Canada.

C'est l'hypocrisie libérale pure et simple. En 2012, le premier ministre scandait « so, so, so, solidarité » ici, sur la Colline du Parlement, alors qu'il était le chef du deuxième parti de l'opposition. Aujourd'hui, c'est le silence radio. On est aux abonnés absents. On ne peut plus garantir à ces gens qu'on va maintenir les dispositions de la loi pour conserver ces emplois importants qui font vivre des centaines de familles partout au pays, dont 1 700 personnes dans la région de Montréal. Malheureusement, elles ont été abandonnées par les conservateurs comme des vieilles chaussettes pendant plusieurs années.

Le secteur de l'aérospatiale est sérieusement important. En tant que député de Rosemont—La Petite-Patrie, je tends la main au gouvernement libéral et à tous les autres partis de l'opposition afin d'élaborer ensemble un plan d'action qui permettra à Bombardier de vendre ses appareils de la C Series ici, au pays, pour créer des liens entre tous les aéroports, pour promouvoir ce produit, pour qu'on l'achète chez nous et pour qu'on aille le vendre partout dans le monde.

J'espère que le premier ministre fera ce que le président Obama faisait pour Boeing, c'est-à-dire prendre l'avion lui-même et aller dans les grandes foires internationales où se négocient les achats de ces appareils, afin que la compagnie devienne, comme le chef du NPD l'avait proposé pendant la dernière campagne électorale, le vendeur principal des produits québécois et canadiens de chez nous, surtout quand ils sont de l'excellence de la C Series.

● (1635)

Ne faisons pas de la petite politique, ayons un plan d'action, une stratégie globale d'ensemble, pour pouvoir mettre en avant nos produits, les produits de Bombardier, les C Series, et gardons nos emplois tout en en créant de nouveaux chez nous.

● (1640)

[Traduction]

M. Adam Vaughan (secrétaire parlementaire du premier ministre (Affaires intergouvernementales), Lib.): Monsieur le Président, je tiens tout d'abord à dire que, de notre côté, nous avons bien entendu la demande passionnée et pressante du député d'en face pour que l'on offre une certaine sécurité non seulement à Bombardier, mais aussi aux familles de ses employés. Nous croyons comprendre et espérons que les pourparlers en cours nous permettront de garantir un avenir prospère à cette grande entreprise canadienne, cet important employeur québécois dont le siège social se trouve à Montréal. Nous avons entendu l'appel à l'action, et je sais que les ministres s'affairent à y répondre.

Ce qui me préoccupe, c'est le fait que personne du côté des conservateurs ne semble avoir lu le moindre rapport contenu dans cette décision. Nous venons d'entendre le député de Louis-Saint-Laurent annoncer que 30 aéronefs seraient commandés. Si nous lisons la lettre adressée à la Ville de Toronto par le dirigeant de Porter Airlines dans laquelle il demande une exemption pour pouvoir permettre à des avions à réaction d'atterrir, nous voyons qu'il affirme n'avoir qu'une commande provisoire, conditionnelle, de 12 aéronefs; il n'a jamais été question de 30 avions. Au sujet du prolongement de la piste, les conservateurs parlent de 335 mètres et affirment qu'il n'en faut pas plus. Si nous consultons le même rapport, nous constatons qu'il s'agit de 200 mètres en plus de l'aire de trafic sécuritaire.

Compte tenu du fait que les membres du Parti conservateur semblent être incapables d'obtenir les faits exacts ou même de lire les rapports sur lesquels la décision est fondée, le député d'en face estime-t-il que les conservateurs ont la moindre idée de ce qui se passe dans l'industrie du transport aérien ou l'industrie aérospatiale au Canada?

[Français]

M. Alexandre Boulerice: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Spadina—Fort York de sa question.

La réponse à cette question est assez facile. Si mon collègue me demande si je fais confiance au Parti conservateur pour appuyer le secteur aérospatial ou aéronautique, la réponse est bien évidemment non. Cependant, je dois ajouter que les doutes qui peuvent m'habiter concernent également son propre gouvernement. J'accueille avec optimisme l'ouverture dont il fait preuve pour appuyer le secteur aérospatial au pays. Toutefois, si on veut que les actions suivent les discours, j'aimerais que le gouvernement libéral s'engage, premièrement, à respecter l'entente tripartite de 1983 sur l'expansion de l'Aéroport Billy Bishop à Toronto et, deuxièmement, qu'il ne change pas la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, de 1988, pour qu'on puisse conserver les emplois d'Aveos chez nous.

M. Matthew Dubé (Beloeil—Chambly, NPD): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de son discours et de tout le travail qu'il fait, depuis près de cinq ans, pour défendre les travailleurs de Bombardier, d'Aveos et du Québec, que le gouvernement conservateur a laissé tomber. Malheureusement, si on continue dans cette voie, le nouveau gouvernement va aussi les laisser tomber.

Travaux des subsides

Je vais revenir sur le travail de mon collègue de Longueuil—Saint-Hubert, auquel il a fait allusion, au sujet de l'aéroport de Saint-Hubert. Comme je suis natif de la ville de Saint-Bruno, je connais bien le dossier. Les citoyens ont fait connaître certaines préoccupations par rapport au développement de cet aéroport. Je pense qu'il y a un parallèle à souligner. Il faut respecter la volonté des citoyens au sujet de ce qui se fait ou devrait se faire, par exemple, à Saint-Hubert et à Toronto. Ce n'était malheureusement pas l'approche des conservateurs. Étant donné la proximité de cet aéroport, situé dans le comté voisin du mien — ce l'était du moins à l'époque —, la raison pour laquelle j'aborde le sujet est que cela ramène à un point de mon propre discours. En effet, trop souvent, l'argument des gens qui ne veulent pas appuyer l'industrie au Québec est de dire qu'il s'agit seulement d'un *bail-out* pour Bombardier. On ne parle pas d'une entreprise, et c'est important de faire comprendre cela. Mon collègue pourrait peut-être en parler davantage. Plusieurs entreprises dépendent de l'industrie aérospatiale. Ce n'est pas seulement les travailleurs de Bombardier. Il y a des milliers de travailleurs au Québec qui dépendent de cette industrie.

M. Alexandre Boulerice: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Beloeil—Chambly de sa question. C'est un collègue de la Rive-Sud, qui connaît évidemment les enjeux reliés à l'emploi dans le secteur aéronautique, puisque plusieurs de ses concitoyens y gagnent leur vie. Effectivement, il touche un point extrêmement important. Le gouvernement fédéral a un rôle à jouer dans le soutien d'une industrie de pointe comme celle de l'aérospatiale, tout comme il a eu la responsabilité d'aider le secteur automobile de l'Ontario, il y a quelques années. C'est exactement le même genre d'investissement. C'est un investissement raisonnable et responsable où les contribuables vont avoir un retour sur l'investissement. Il ne s'agit pas de simplement lancer de l'argent.

C'est vrai qu'on ne parle pas juste de Bombardier; on parle de l'ensemble de la structure de petites et moyennes entreprises, de fournisseurs de pièces, de main-d'oeuvre, d'expertise, de contrats qui viennent augmenter la capacité de Bombardier à produire bien et mieux encore. Cela représente tout un tissu industriel dont on est très fiers et qu'il faut continuer à soutenir.

• (1645)

L'hon. Peter Van Loan (York—Simcoe, PCC): Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec le député de Charlesbourg—Haute-Saint-Charles.

[Traduction]

Mes électeurs se soucient de l'avenir de l'aéroport Billy Bishop de Toronto. La circonscription de York—Simcoe est située dans la région du Grand Toronto, et le sort de l'aéroport Billy Bishop aura une incidence sur la concurrence dans le domaine du transport aérien. Résultat: les électeurs auront plus de choix et les prix baisseront. Pour beaucoup d'entre eux, cela pourrait déterminer s'ils peuvent ou non se payer un voyage.

Par ailleurs, la décision du gouvernement libéral de bloquer le projet des appareils C Series de Bombardier touchera directement de nombreux électeurs de ma circonscription qui travaillent chez Bombardier.

Les gens de ma circonscription ne comprennent pas pourquoi le gouvernement libéral fait obstacle à la création d'emplois dans la région du Grand Toronto. Ils veulent que le gouvernement annule sa décision et donne le feu vert au projet d'expansion de l'aéroport Billy Bishop.

À l'heure actuelle, l'aéroport compte environ 6 500 employés, dont certains habitent dans ma circonscription, verse des salaires à hauteur

de 385 millions de dollars et génère des retombées économiques s'élevant à plus de 2 milliards de dollars. L'aéroport est également un important contribuable pour la Ville de Toronto et pour le gouvernement fédéral, qui perçoivent annuellement des redevances totalisant environ 71 millions de dollars.

Cependant, le gouvernement libéral n'a pas tiré profit du processus décisionnel pour créer des emplois. Il a plutôt décidé de faire des dépenses et d'accumuler des déficits nuisibles à l'économie. Au lieu de s'efforcer de créer des emplois dans la région du Grand Toronto, le gouvernement rejette un important projet d'expansion d'un aéroport qui créerait plus d'emplois dans notre région. Le gouvernement a dit qu'il doit dépenser des milliards de dollars pour créer des emplois, mais, en annulant le projet d'expansion de l'aéroport Billy Bishop, il empêche ce dernier de conclure des contrats d'une valeur de 2 milliards de dollars avec Bombardier. Or, il pourrait, sans dépenser un seul dollar tiré du Trésor public, revenir sur sa décision de mettre fin à ce projet d'expansion et ainsi stimuler de façon considérable l'activité économique et la création d'emplois.

Le gouvernement dit vouloir prendre des décisions fondées sur les données probantes, mais il a rejeté le projet avant même d'obtenir ces données. Il l'a annulé avant même de pouvoir consulter la Ville de Toronto, qui avait déjà commencé à préparer trois rapports, soit une évaluation environnementale complète, un plan directeur pour l'aéroport et un plan d'aménagement de la piste d'atterrissage. Au lieu de prendre le temps d'examiner toute l'information qu'on lui aurait soumise, le gouvernement libéral a choisi de ne pas du tout tenir compte des données probantes ainsi que de s'opposer énergiquement, dès maintenant, à la création d'emplois pour la région du Grand Toronto et de possibilités pour les voyageurs, l'industrie du tourisme et les entreprises des environs de Toronto. La décision s'appuie entièrement sur une idéologie qui, en l'occurrence, est nuisible à la C Series.

Pensez-y. Si le gouvernement du Canada affirme que les avions C Series ont un tel effet négatif qu'on ne peut pas leur permettre d'atterrir à l'aéroport Billy Bishop, dans le centre-ville de Toronto, pourquoi voudrait-on les acheter?

Les répercussions sur Bombardier dépasseront largement la perte de 2 milliards de dollars au titre des ventes à Porter. Cela n'échappera pas aux autres acheteurs potentiels. Évidemment, les concurrents — Boeing, Airbus et Embraer — raconteront l'histoire à leurs clients. Ils leur diront que le C Series est tellement bruyant que le gouvernement du Canada ne l'autorise pas à atterrir au centre-ville de Toronto. « Prêtez attention à ce qu'ils font et non pas à ce qu'ils disent », diront ces concurrents à leurs éventuels clients. « N'écoutez pas ce que dit le gouvernement... », comme l'a affirmé aujourd'hui le ministre des Transports, « ... à propos de ce merveilleux avion, mais jugez-le en fonction des décisions qu'il prend. Certes on prétend — c'est ce que dit en tout cas Bombardier — que ces avions à réaction sont silencieux, mais le gouvernement lui-même ne le croit pas et leur interdit d'atterrir dans le seul aéroport situé à Toronto même. »

Puis, pour faire bonne mesure, les autres constructeurs d'avions diront aussi que les avions C Series ne sont pas fiables sur le plan de la sécurité. Ils diront que les détracteurs de ces appareils ont soulevé d'importants problèmes de sécurité et que le gouvernement est d'accord avec eux puisqu'il a interdit l'atterrissage des avions C Series dans le seul aéroport situé à Toronto même.

Travaux des subsides

Les gens qui s'opposent à ce que les avions C Series atterrissent à Toronto affirmeront que ces appareils sont tellement polluants qu'ils causeront des problèmes de santé à la population locale, et que le gouvernement du Canada semble partager leur point de vue. Quiconque vend des avions à réaction pour d'autres constructeurs signalera à tout acheteur éventuel que c'est ce que le gouvernement du Canada pense à propos des avions à réaction C Series.

Ce n'est pas la vérité. Ces avions sont une grande innovation canadienne. Utilisant des matériaux composites de pointe, ils sont éconergétiques, propres, silencieux et conviviaux pour les passagers. Bombardier soutient qu'ils sont très fiables. Or, le gouvernement libéral se range du côté de ceux qui font campagne contre ces avions en affirmant qu'ils sont trop dangereux pour Toronto.

● (1650)

Bombardier affirme que ses avions C Series produisent 20 % moins de carbone que d'autres avions semblables et 50 % moins de dioxyde d'azote, mais le gouvernement libéral partage l'avis de ceux qui trouvent qu'ils polluent trop pour Toronto. Bombardier dit que ses avions C Series sont les avions les moins bruyants de leur catégorie, moins bruyants même que les plus petits avions à turbopropulseurs, mais le gouvernement du Canada partage l'avis de ceux qui trouvent qu'ils sont trop bruyants pour Toronto.

La décision du gouvernement libéral d'empêcher les avions C Series d'atterrir au seul aéroport de Toronto cause un si grave tort à l'image de marque de Bombardier qu'aucune subvention ne pourrait corriger la situation. Quelle que soit la valeur de la subvention, elle ne pourra sauver les avions C Series. La seule mesure qui pourrait les sauver ne coûte rien. Il suffit de revenir sur la décision idéologique d'interdire l'accès des avions C Series à l'aéroport Billy Bishop.

Lorsque j'étais ministre du Commerce international, j'ai pris connaissance des tenants et aboutissants du marché international des aéronefs. C'est un marché où la concurrence est féroce et où les gouvernements interviennent beaucoup. C'est un marché très énergique. Le marketing est intense, et il est important pour une société d'avoir l'appui de son gouvernement lorsqu'elle cherche à commercialiser un produit.

Les acheteurs jugent les agissements des gouvernements lorsqu'ils prennent ces décisions et, dans ce marché requin, un vote de non-confiance du gouvernement même d'une entreprise, une décision comme quoi ses avions sont trop dangereux, trop bruyants ou trop polluants pour le seul aéroport de la plus grande ville du pays, cette décision prise ici par le gouvernement libéral est dévastatrice et impossible à justifier.

La seule manière de l'expliquer est de reconnaître qu'elle est infondée, qu'en réalité, aucune preuve n'indique que les avions sont bruyants, dangereux ou polluants. Qu'importe que ce sont là les objections soulevées contre ces appareils, de toute façon, la décision a été prise pour une tout autre raison politique abstraite.

Le gouvernement libéral doit reconnaître cela. S'il reconnaît que la décision n'est pas fondée sur des données probantes, qu'il revienne sur sa décision. C'est le seul moyen de réparer les torts causés à la marque et de permettre aux avions C Series de survivre.

Quelles seront les conséquences sur les ventes d'avions C Series si les autres fabricants peuvent maintenant affirmer que le gouvernement du Canada pense lui aussi que ces avions sont trop bruyants, trop polluants et trop dangereux pour atterrir dans le seul aéroport de la plus grande ville du Canada? Quel est le message qu'on envoie? Comment Bombardier peut-il expliquer cela aux acheteurs? Comment peut-il se défendre contre les dommages faits à la marque

par son propre gouvernement? C'est impossible, et c'est là le problème.

La réponse est qu'il y aura des subventions et que nous allons espérer que les choses se passent bien. Aucune subvention ne peut sauver une entreprise si son propre gouvernement dit que ses avions sont si médiocres qu'il ne les laissera pas utiliser le seul aéroport de la plus grande ville du pays. Voilà l'insouciance et la bêtise derrière cette décision idéologique du gouvernement libéral. Elle entraînera des pertes d'emplois dans la région du Grand Toronto et dans l'ensemble du Canada.

Il y a quelques semaines, j'ai pris parole à la Chambre pour demander au ministre des Transports pourquoi le gouvernement avait décidé d'attaquer l'économie et les emplois de Toronto dans le secteur vulnérable de l'aviation. Il a répondu qu'Air Canada avait décidé d'acheter des avions C Series de Bombardier et que c'était une bonne nouvelle pour l'entreprise et pour le Québec.

Permettez-moi de mettre en perspective cette grande nouvelle pour le ministre, parce qu'en réalité, Air Canada a signé une lettre d'intention pour l'achat d'avions C Series et que, selon la rumeur, la société paierait environ 28 millions de dollars pour un avion dont la valeur est évaluée à 60 millions de dollars. Il semble que les dommages soient bien réels et qu'ils aient pour effet de couper en deux le prix des avions. Comment l'entreprise pourra-t-elle survivre à cela? Et c'est avec un acheteur ami, au Canada. Quel message est-ce qu'on envoie aux autres acheteurs potentiels dans le monde?

On jette 2 milliards de dollars de commandes d'avions par la fenêtre parce que le gouvernement est trop têtue pour reconnaître ses erreurs et revenir sur sa décision. Or, c'est la marque qui encaisse les coups.

J'aimerais également revenir sur les conséquences pour les consommateurs: il y aura moins de choix, moins de concurrence et moins de possibilité de rabais sur le prix des billets d'avion. J'irais encore plus loin. Si nous n'avons pas d'autres options de destination, que nous n'avons pas de concurrence et que nous n'avons pas de prix plus abordables, les familles ordinaires et les familles de travailleurs — les familles dont le député qui mène la campagne contre ces avions à réaction prétend défendre les intérêts — en pâtiront. Pour des gens qui n'ont parfois jamais l'occasion de voyager, des prix plus élevés garantiront que ces voyages n'auront jamais lieu. C'est le cas des électeurs que je représente. Ils travaillent fort, et c'est difficile pour eux d'économiser suffisamment d'argent pour se payer des vacances. Ils auront moins de choix.

● (1655)

Cependant, une autre question se pose, et c'est peut-être la plus importante. Si nous nous retrouvons en récession et que nous paralysions un de ces transporteurs aériens ou une de ces compagnies aériennes en l'empêchant d'être concurrentiel et de se mesurer à d'autres transporteurs, qu'arrivera-t-il en cas de ralentissement économique? Le perdrons-nous? Aurons-nous d'autres pertes d'emplois, moins de concurrence, des prix plus élevés et seulement la possibilité de voyager avec Air Canada à partir de Mississauga? C'est peut-être ce que l'avenir nous réserve. C'est une décision insensée et idéologique qui devrait être annulée.

Travaux des subsides

M. Adam Vaughan (secrétaire parlementaire du premier ministre (Affaires intergouvernementales), Lib.): Monsieur le Président, le député devrait vraiment consulter les rapports qui font l'objet de discussions et que la Ville de Toronto a étudiés. Ils contredisent pratiquement toutes les affirmations qui sous-tendent son argumentaire, y compris les propos inventés de toutes pièces qu'il nous prête. Nous n'avons jamais entaché l'image de la société. Nous appuyons fermement Bombardier, et les députés de ce côté-ci ne critiquent aucunement l'appareil qu'il fabrique. Nous sommes favorables à la création de l'avion C Series et nous estimons que c'est un bon appareil. Le hic, c'est que l'aéroport ne convient pas à cet appareil.

Voici en quoi consiste le problème. Le député d'en face a parlé de concurrence. Sait-il que Continental avait des visées sur cet aéroport, mais qu'il a refusé de s'y installer parce qu'une règle anti-concurrence interdisait aux autres sociétés aériennes de faire concurrence à Porter? C'est cette même disposition qui empêche WestJet et Air Canada d'offrir leurs services à partir de cet aéroport. Si le député croit en l'ouverture de l'espace aérien et en la concurrence, pourquoi son parti a-t-il rempli le conseil de l'administration portuaire de gens qui ont accordé le monopole à Porter et qui ont interdit à WestJet, à Air Canada et à Continental de faire concurrence à Porter en matière de tarifs et d'horaires. Pourquoi les conservateurs ont-ils laissé faire une telle chose?

L'hon. Peter Van Loan: Monsieur le Président, le député ne comprend pas que les règles en vigueur à l'aéroport Billy Bishop au sujet des créneaux d'atterrissage sont les mêmes dans tous les autres aéroports du monde. On peut observer partout ailleurs des différends de ce genre relativement aux créneaux d'atterrissage, et tout le monde se plaint. Air Canada dispose de la voie intérieure à Mississauga, et son partenaire est United. Toutefois, cela n'est pas pertinent dans le cadre du débat d'aujourd'hui.

Ce qui est pertinent, c'est ce que le député vient de dire, soit que l'appareil en question ne convient pas à l'aéroport de Toronto. C'est le Parti libéral qui a pris cette décision. Maintenant, les gens de Boeing, d'Embraer et d'Airbus vont claironner sur tous les toits que, selon le gouvernement libéral, cet appareil ne peut pas se poser à Toronto. Ils vont tous dire que les aéroports de leur pays sont semblables aux nôtres et qu'ils souhaitent pouvoir poser leurs appareils dans le plus d'aéroports possible.

Ils vont dire qu'il n'est pas possible de poser l'avion de Bombardier dans le seul aéroport de la métropole du Canada parce qu'il pollue trop, qu'il est beaucoup trop bruyant et qu'il n'est pas sécuritaire. Il n'existe pas d'autre raison. Ce sont les motifs invoqués par les opposants au projet.

M. Adam Vaughan: La piste est trop courte.

L'hon. Peter Van Loan: Monsieur le Président, il dit que la piste est trop courte. Elle pourrait être allongée un peu. Nous savons tous que c'est possible. Tout l'aéroport est remblayé. Tout le centre-ville de Toronto l'est. La plus grande partie de la circonscription du député est constituée d'un remblai construit dans le lac. Ce n'est pas un concept nouveau. Ce n'est rien de radical. Ce n'est pas différent de ce qui a été fait.

[Français]

M. Stéphane Lauzon (secrétaire parlementaire pour les Sports et les Personnes handicapées, Lib.): Monsieur le Président, on entend vraiment deux discours différents de la part des députés de l'autre côté de la Chambre. D'une part, certains conservateurs disent qu'on dépense trop et que les dépenses sont exagérées. D'autre part,

mon collègue d'en face mentionne que nous devons investir davantage.

Comme chacun le sait, la construction de cet aéroport et son prolongement au-dessus de l'eau coûtent très cher. Il y a aussi d'autres facteurs à considérer. Le gouvernement reconnaît que Bombardier contribue à l'économie canadienne et à l'industrie aéroportuaire. C'est très important pour nous.

Il faut aussi mentionner que les conservateurs n'ont rien fait au cours des 10 dernières années. Nous avons pris l'engagement de consulter la population. C'est ce que nous avons fait, et c'est ce que nous faisons au moment où on se parle.

J'aimerais que mon collègue d'en face me dise s'il serait à l'aise avec le fait de prendre une décision aujourd'hui, s'il était au pouvoir, afin d'investir davantage dans l'aéroport, tout en ne consultant pas la population, les municipalités, les règlements et les mesures législatives qui entourent ce dossier.

• (1700)

[Traduction]

L'hon. Peter Van Loan: Monsieur le Président, les habitants de la région du Grand Toronto ont voté avec leurs pieds et leur argent. La croissance des déplacements à cet aéroport a été considérable. L'investissement venant non pas des deniers publics, mais des voyageurs aériens et des sociétés qui exercent des activités à cet aéroport a été énorme. Des emplois ont été créés. Plus de gens partent de cet aéroport maintenant que depuis des décennies. Pourquoi? Parce qu'il fonctionne. C'est un succès. Les gens le veulent. Nous pensons que c'est important. Quand les gens choisissent de décoller de cet aéroport, c'est une bonne chose. Donnons-leur plus de choix et plus de possibilités au lieu de leur mettre des bâtons dans les roues par une décision arbitraire.

Le problème du collègue du député qui siège à deux bancs de lui, c'est qu'il n'a pas aimé l'augmentation du trafic. Il n'a pas aimé la construction d'un tunnel pour faciliter les déplacements en permettant aux gens de se rendre directement à l'aéroport. L'idéal, pour lui, serait de fermer cet aéroport ou de le réserver aux avions-ambulances. Ce serait la fin. Voilà ce qu'il pense.

Cependant, puisque la décision qui a été prise a pour effet d'exclure de façon discriminatoire les avions C Series, car ces avions ne pourront pas utiliser l'aéroport en question, que faut-il en déduire? La décision n'a pas été prise par la population, ni par notre association des contribuables. C'est à cause d'une décision du gouvernement du Canada que ces avions ne pourront pas atterrir à Toronto.

Quel est le message que cela envoie au sujet de ces avions? Comment expliquer cette décision aux acheteurs potentiels? C'est impossible. Cette décision marque la fin des avions de la C Series. Cette décision du gouvernement libéral leur est beaucoup plus nuisible que tout ce que fait la concurrence.

[Français]

M. Pierre Paul-Hus (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, PCC): Monsieur le Président, avant de débiter la partie principale de mon exposé, j'aimerais revenir sur la motion, parce que j'entends beaucoup de choses aujourd'hui mais je crois que nous oublions les éléments principaux de la motion qui est débattue. Dans la motion que nous présentons, nous demandons:

Que la Chambre: a) reconnaisse que Bombardier contribue à l'économie canadienne et à l'industrie de l'aérospatial;

Nous sommes tous d'accord sur cela. Nous demandons aussi qu'elle

Travaux des subsides

b) reconnaisse que le marché offre déjà une solution susceptible d'aider Bombardier; c) reconnaisse que Bombardier a conçu l'aéronef le plus silencieux et le plus perfectionné de sa catégorie, parfaitement adapté aux aéroports urbains tels que l'aéroport Billy Bishop de Toronto; d) reconnaisse que l'aéroport Billy Bishop de Toronto est un moteur économique important de la région du Grand Toronto qui facilite les voyages d'affaires et d'agrément; e) reconnaisse que le projet d'expansion de l'aéroport Billy Bishop de Toronto permettrait aux compagnies aériennes de faire l'acquisition d'aéronefs de Bombardier; f) exhorte le gouvernement à annuler sa décision de limiter le projet d'expansion de l'aéroport Billy Bishop de Toronto.

Je crois qu'il n'y a rien de négatif pour personne là-dedans. Allons plus loin et revenons à Bombardier. Mon grand-père maternel était maire de Valcourt et grand ami de J. Armand Bombardier. Ce dernier disait toujours à mon grand-père: « Moi j'invente, mon comptable calcule. » Le lien avec moi, ici à la Chambre, c'est que je dis: soyons créatifs dans notre aide, mais sachons calculer.

Je suis heureux de participer aujourd'hui à ce débat sur l'avenir de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto et sur les emplois de qualité de Bombardier à l'échelle du Canada et surtout pour le Québec. L'accord tripartite entre la Ville de Toronto, l'Administration portuaire de Toronto et le gouvernement du Canada décrit ce qui peut et ce qui ne peut pas arriver à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. L'accord signé en 1983 a été modifié à deux reprises, une fois en 1985 pour permettre l'utilisation de l'avion Dash-8 de Bombardier à l'aéroport, et encore une fois en 2003 pour permettre la construction d'un tunnel reliant la ville à l'aéroport, qui est sur une île, soit dit en passant.

Quand cet accord tripartite a été signé, le gouvernement libéral de l'époque venait juste de finir d'exproprier des centaines de fermes au nord de Montréal pour développer un aéroport près de Mirabel pour servir les vols intercontinentaux. Comme nous le savons tous, en raison d'avancées technologiques, un avion est maintenant capable de voler sans escale de Vancouver à Paris, et l'aéroport de Mirabel est maintenant uniquement dédié à des compagnies cargo. Aujourd'hui, le transport aérien est accessible et abordable pour la majorité des Canadiens, ce qui n'était pas le cas il y a 30 ans. Pour cette raison, de meilleurs liens existent entre nos villes.

La manière dont le gouvernement réglemente les aéroports et les avions doit aussi suivre les avancées technologiques. Bombardier a conçu et bâti le meilleur avion de son type avec la C Series. Cet avion est le plus silencieux et même plus silencieux que le Dash-8, qui est pourtant autorisé à atterrir à Billy Bishop depuis plus de 30 ans. Cet avion consomme moins de carburant par passager qu'une voiture neuve.

Enfin, cet avion offrira aux passagers une expérience de voyage plus confortable avec ses innovations. Le nouvel avion de Bombardier est, très franchement, idéal pour une utilisation dans les petits aéroports comme Billy Bishop à Toronto, ou LaGuardia à New York.

Pourtant, le Parti libéral, par l'entremise de son ministre des Transports, a unilatéralement décidé d'éliminer de nombreuses commandes potentielles de ce nouvel avion en bloquant l'expansion de l'aéroport Billy Bishop. En outre, par un seul *tweet*, le ministre des Transports a imposé sa volonté sur chaque résident et chaque conseiller municipal de la Ville de Toronto, et nos champions de la consultation ont mis fin par un *tweet* à des milliers d'heures de consultations et d'études qui, soit dit en passant pour mon collègue qui tantôt ne semblait pas le savoir, avaient déjà été faites. Nous devons nous questionner sur l'origine de cette décision, sur ce qui l'a motivée, et nous demander si le ministre comprenait vraiment l'impact de sa décision.

On me permettra de donner quelques informations. En 2013, une compagnie aérienne canadienne a fait une demande à la Ville de Toronto en vue d'élargir la piste d'atterrissage de l'aéroport Billy Bishop et de mettre fin à l'interdiction des avions à réaction. La plaque tournante de cette compagnie est située à l'Aéroport Billy Bishop, ce qui génère de nombreux emplois à Toronto.

Par ailleurs, après de longs débats au conseil municipal, après que les mémoires et des présentations des intervenants furent déposés, le conseil municipal de Toronto a voté à l'unanimité pour permettre au directeur municipal de négocier avec Transport Canada et l'Administration portuaire de Toronto sur un cadre par étape pour la gestion de la croissance à l'Aéroport Billy Bishop. Par conséquent, la Ville de Toronto a ordonné une évaluation environnementale complète, un plan général pour le futur de l'aéroport et un plan de conception de la piste d'atterrissage. Le coût pour la Ville de Toronto pour ces plans et les évaluations est estimé à 4 millions de dollars. Les trois études étaient à 90 % terminées, et les fonctionnaires de la Ville de Toronto allaient fournir leurs recommandations au conseil municipal au début de l'année 2016.

• (1705)

Quand le ministre a fait son gazouillis, bloquant l'expansion en novembre 2015, la Ville a cessé d'étudier cette proposition.

La Ville de Toronto avait une liste de 25 questions à traiter avant de donner son approbation à un agrandissement de l'Aéroport, et elle était en discussion avec l'Administration portuaire de Toronto au sujet de ses préoccupations.

Pour un gouvernement libéral qui parle sans cesse de l'importance de travailler avec les municipalités et les provinces du Canada, l'audace du ministre de jeter à l'eau presque deux années de travail avec un seul gazouillis est choquante.

Est-ce parce que le ministre des Transports souhaite privilégier le développement du rail à Toronto? La question doit être posée.

Une expansion de l'Aéroport serait bon pour Bombardier. Le gouvernement du Québec a annoncé qu'il avait acquis une part de 49 % du programme C Series au coût de 1 milliard de dollars américains. Les gouvernements du Québec et de l'Ontario demandent au gouvernement fédéral de s'engager financièrement et de soutenir Bombardier ainsi que le secteur aéronautique.

Nous pensons que Bombardier s'attend à recevoir au moins 1 milliard de dollars du gouvernement du Canada en appui financier. Or ce dont Bombardier a besoin, c'est plus de commandes pour le C Series, qui s'élève aujourd'hui à moins de 300 appareils.

Bombardier a besoin de compagnies aériennes qui veulent démontrer les atouts et les avantages de ce nouvel avion. Il existe une solution pour aider grandement Bombardier, qui ne va rien coûter aux contribuables et qui va permettre à cette entreprise de créer des emplois. Par contre, ce gouvernement a pris une décision entièrement politique qui va coûter des milliers d'emplois à Toronto et à Montréal, et on peut se demander si l'alignement politique des intervenants dans ce dossier explique et surtout justifie cette décision.

J'espère que le chef du gouvernement à la Chambre va permettre aux députés libéraux de voter librement sur cette motion importante pour l'avenir économique de Montréal et de Toronto.

Travaux des subsides

[Traduction]

M. Adam Vaughan (secrétaire parlementaire du premier ministre (Affaires intergouvernementales), Lib.): Monsieur le Président, encore une fois, on fait allusion à une décision de la Ville, une décision qui a été prise lorsque je siégeais au conseil, et qui a énoncé très clairement les 25 conditions qui devaient être réunies avant que la Ville accepte la réalisation de toute autre étude, y compris l'évaluation environnementale.

L'administration portuaire a récrit au conseil. Elle devait accepter ces 25 conditions. Or, elle a dit qu'elle ne pouvait et ne voulait pas les respecter. Des études ont été réalisées, mais sans la permission de la Ville. La Ville a donc rejeté le projet à chacune des cinq occasions où elle s'est prononcée sur la question. D'ailleurs, l'administration portuaire a elle-même retiré les études et toutes ses demandes.

Aucune des parties concernées par l'entente tripartite n'est en faveur de ce processus. Le transporteur aérien est le seul à l'appuyer. Étant donné que le consentement n'a jamais été accordé, le député ne peut-il pas accepter que la Ville de Toronto, qui, en trois ans, a eu amplement le temps d'approuver cette demande, ait décidé de rejeter le projet? Elle l'a rejeté parce que l'administration portuaire a dit ne pas pouvoir respecter les conditions établies par les représentants élus des Torontois.

• (1710)

[Français]

M. Pierre Paul-Hus: Monsieur le Président, je remercie mon cher collègue de son point de vue.

Par contre, il est clair que le processus était encore en démarche et que le ministre a complètement fait cesser les discussions après l'envoi d'un gazouillis. Il n'y avait plus rien à faire. C'était terminé, et ce, après seulement un gazouillis du ministre des Transports.

M. Gérard Deltell (Louis-Saint-Laurent, PCC): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de son discours fort instructif et bien documenté sur les faits et la séquence des événements, et surtout sur la triste réalité selon laquelle ce que le ministre a fait dans ses premiers pas comme ministre, c'est de mettre un terme à un processus de recherche et d'évaluation qui était entrepris. On a décidé de tout arrêter.

Il faut comprendre que dans le cas présent, la meilleure façon d'aider une entreprise, c'est de lui permettre de vendre ses produits. Il n'y a rien de plus simple que cela. La meilleure façon de faire ou le meilleur élan que l'on puisse donner à une entreprise, c'est de vendre son produit.

Or voilà qu'une entreprise canadienne s'offre pour acheter des produits canadiens à condition qu'on puisse évidemment lui permettre d'atterrir dans un aéroport, et voilà que d'un gazouillis, le gouvernement a tout mis par terre et lui a demandé d'oublier cela.

On est bien loin de la réalité du secteur automobile quand, il y a 10 ans, le gouvernement conservateur a décidé de donner un coup de pouce à cette industrie. Il s'agissait d'un problème mondial, nous avions des liens avec les États-Unis, et cela comprenait trois entreprises majeures. Or, dans le cas présent, il ne s'agit que d'un produit et d'une entreprise.

En ce qui concerne notre motion, le député voudrait-il nous dire pourquoi le gouvernement refuse de permettre à Bombardier de fabriquer des avions qui seraient achetés par une compagnie canadienne et qui pourraient atterrir dans un aéroport canadien dans la métropole du Canada?

M. Pierre Paul-Hus: Monsieur le Président, je remercie mon cher collègue de son intervention.

Le Parti conservateur, le NPD et le Parti libéral ont une façon totalement différente de voir les choses. Pour les conservateurs, à la base, il faut soutenir l'entrepreneuriat. L'Aéroport Billy Bishop est un projet qui favorisera le développement de Bombardier et le développement des affaires. L'Aéroport créera du mouvement pour les gens d'affaires et offrira du transport aux voyageurs.

Nous savons qu'il y aura probablement une aide financière, et le but de notre motion n'est même pas là. Nous admettons que Bombardier est une grande entreprise et qu'elle a certains besoins, évidemment. Toutefois, nous estimons que l'Aéroport Billy Bishop est un facteur de développement économique, et pour les conservateurs, cela est la base. Il ne faut pas seulement donner de l'argent, il faut aider les entreprises à se développer.

M. Joël Lightbound (Louis-Hébert, Lib.): Monsieur le Président, tout d'abord, je veux remercier mon collègue de son discours. Ici, nous sommes tous d'accord sur l'importance de l'industrie aéronautique au Canada, et particulièrement au Québec. Je suis le premier à la défendre et à y croire.

Cependant, j'ai du mal à concevoir comment les conservateurs peuvent croire que l'agrandissement de l'aéroport Billy Bishop à Toronto représente une stratégie pour aider l'industrie aéronautique au Canada. Nous savions que les conservateurs manquaient d'ambition par rapport à cette industrie au cours des 10 dernières années; maintenant, c'est confirmé.

J'aimerais savoir si le député pense que c'est cela, la stratégie en matière d'aéronautique.

M. Pierre Paul-Hus: Monsieur le Président, je remercie mon cher collègue de sa question. Évidemment, nous sommes pour le développement économique. L'économie a toujours été à la base de la formation du Parti conservateur.

En agrandissant la piste de l'aéroport Billy Bishop, cela permettra à la compagnie qui s'y trouve d'acheter des avions à Bombardier. Nous sommes donc pour le développement du secteur de l'aéronautique et le développement des affaires. Il y a plusieurs autres éléments au Canada, mais ici, nous parlons plus précisément de l'Aéroport Billy Bishop. En obtenant l'agrandissement de la piste de l'aéroport, Bombardier pourra vendre des avions à la compagnie Porter, entre autres. Peut-être même que Air Canada pourra faire venir des avions C Series à l'aéroport Billy Bishop.

Alors, en quoi sommes-nous contre le développement?

M. Ramez Ayoub (Thérèse-De Blainville, Lib.): Monsieur le Président, je vous annonce que je vais partager le temps dont je dispose avec la députée d'Aurora—Oak Ridges—Richmond Hill.

La motion qui nous est proposée me donne l'occasion de parler de la C Series de Bombardier. Cette occasion va me permettre d'entrer davantage dans les détails techniques d'une approbation et d'exposer la façon dont on va chercher une certification pour Bombardier.

Le 18 décembre dernier, l'honorable ministre des Transports a annoncé que Bombardier avait finalement obtenu la certification de type pour leur aéronef de la C Series. Cette certification représente l'approbation par Transports Canada de la conception, des limites de la navigabilité et des conditions d'exploitation de l'aéronef. La certification comprend un examen exhaustif de la conception pour vérifier qu'elle est conforme aux normes de navigabilité et aux règlements en matière d'environnement.

Travaux des subsides

Bombardier peut maintenant entreprendre les étapes finales pour livrer la C Series aux clients partout dans le monde, comme obtenir des approbations internationales et les équipages de formation. Même si le rôle principal de Transports Canada dans le domaine concerne surtout la sécurité aérienne, il est aussi étroitement lié au succès économique du domaine de l'aérospatiale. La délivrance du certificat était essentielle pour les besoins opérationnels de Bombardier et pour appuyer les activités nécessaires permanentes afin d'avoir une entrée en service cet été, en 2016.

Swissair est le client de départ avec bon nombre d'autres compagnies aériennes européennes, qui recevront leur livraison en 2016. Air Canada a aussi confirmé récemment qu'elle a commandé des aéronefs à Bombardier. Puisque le Canada est l'État où les appareils sont construits, Transports Canada est responsable de la navigabilité de l'aéronef de Bombardier en vertu de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Il reste encore beaucoup de travail à faire avant que l'aéronef soit prêt pour sa mise en service. Toutefois, le ministère prend ses responsabilités au sérieux et travaille activement avec Bombardier, alors que le processus continue. Le projet de la C Series était une réalisation importante, fruit d'une excellente collaboration entre les responsables de Transports Canada et ceux de Bombardier. Parallèlement au travail de Transports Canada, la validation de la certification canadienne est aussi effectuée par la Federal Aviation Administration, aux États-Unis, et l'Agence européenne de la sécurité aérienne, l'AESA.

Ces validations sont requises avant la mise en service, surtout celle de l'AESA, parce que la première exploitation se fera sous son administration. Dans le but de simplifier ce processus, Transports Canada discute avec d'autres instances pour réduire la participation des autorités de validation en tirant profit des accords bilatéraux déjà en place. En septembre 2015, au Brésil, une réunion de ces instances a été la clé qui a permis de faire avancer cette initiative. Le travail est en cours pour faire progresser les procédures subordonnées à ces accords bilatéraux, qui exigent aussi que la mobilisation internationale aille de l'avant.

Le fait d'adapter les nouvelles technologies des aéronefs et les processus de certification en évolution à la structure réglementaire actuelle est un défi constant. Par conséquent, un degré élevé de mobilisation internationale est nécessaire pour maintenir des règles du jeu équitables pour l'industrie de la conception et de la fabrication des aéronefs. La mobilisation et la compétence de Transports Canada sont essentielles pour maintenir la place du Canada en tant que principal acteur dans l'industrie des produits aéronautiques à l'échelle mondiale.

L'expertise pour appuyer l'approbation des produits aéronautiques à Transports Canada est très spécialisée. Des spécialistes du génie dans divers domaines, allant des structures de la cellule à l'assurance de la qualité de la conception des logiciels, sont requis, en plus de pilotes d'essai et d'ingénieurs d'essai en vol qualifiés. La certification de la C Series est appuyée par une équipe de projet au sein de Transports Canada qui compte environ 61 experts.

La délégation ministérielle est aussi un aspect essentiel du programme de certification de l'aéronef. Environ 450 délégués ministériels sont qualifiés pour formuler des constatations de conformité par rapport aux normes de conception. Les experts de Transports Canada travaillent avec ces délégués dans une capacité de surveillance. Les délégués jouent un rôle important dans le travail de certification relatif au projet de la C Series. La certification de tout produit comprend un examen exhaustif de la conception pour

vérifier si le produit est conforme à sa base de certification, c'est-à-dire les normes de navigabilité applicables et la réglementation environnementale auxquelles le produit doit se conformer.

● (1715)

Ce processus comporte cinq phases. Dans la phase 1, le demandeur présente une demande pour la certification de type et fournit des renseignements sur la conception du produit. De son côté, Transports Canada établit la base de certification.

Dans la phase 2, le demandeur et Transports Canada s'entendent sur un plan de certification qui décrit les moyens et les méthodes qui doivent être utilisés pour démontrer la conformité et la base de certification et la participation des membres de l'équipe de certification.

Dans la phase 3, le produit est construit et testé, des rapports sont rédigés, les documents de conformité sont examinés pour en établir l'acceptabilité en tant que documentation de la conformité, et les documents d'approbation à l'appui sont préparés. Après la phase d'essai en vol, les inspecteurs visitent le fabricant périodiquement afin de s'assurer que la production et l'assemblage de l'aéronef sont aussi conformes à la réglementation.

Dans la phase 4, qui est fondée sur la démonstration de la conformité à la phase 3, la conception, les limites de navigabilité et les conditions d'exploitation sont approuvées et le certificat de type est émis.

Finalement, dans la phase 5, le produit entre en service et toute modification à la conception après la certification qui est apportée par le titulaire du certificat de type est intégrée.

Pour la C Series, le processus a duré plus de cinq ans et de nombreuses heures ont été nécessaires pour en faire une réussite. Après la certification de type et la mise en service, Transports Canada est responsable de la supervision du rendement de sécurité des produits dans la flotte. Lorsqu'il y a une préoccupation en matière de sécurité, Transports Canada prend les mesures nécessaires pour s'assurer de la navigabilité continue du produit. Cela peut aller d'une inspection obligatoire à une exigence de remplacer une pièce défectueuse ou, dans certains cas, à l'interdiction de vol pour un aéronef jusqu'à ce que la cause de la préoccupation de sécurité soit mieux comprise.

Le Canada possède l'un des systèmes de transport aérien les plus sécuritaires du monde. Au cours de la dernière décennie, nous avons enregistré une diminution constante du taux d'accidents. D'autant plus que le bilan de sécurité contribue à notre réputation internationale de chef de file mondial en sécurité aérienne. Cela nous permet de promouvoir notre programme de sécurité aérienne et les intérêts de notre industrie aérienne dans le monde entier. Notre bilan en matière de sécurité offre une base solide pour promouvoir les produits canadiens partout où ils sont utilisés.

La vision de la sécurité aérienne du Canada en est une où des améliorations sont apportées à tous les niveaux; où la sécurité n'est pas la responsabilité d'un secteur particulier du milieu de l'aviation, mais plutôt la responsabilité de chacun de ses membres; où l'organisme de réglementation fait partie de cette culture de la sécurité et vient compléter un système de sécurité déjà robuste et progressif.

Voilà comment Transports Canada envisage la croissance de l'industrie de l'aviation au Canada. Après tout, pour que la croissance soit durable, elle doit être sécuritaire.

Le milieu de l'aviation n'a pas hésité à relever le défi pour que l'aviation soit plus sécuritaire que jamais, et qu'elle mérite la confiance que les Canadiens continuent d'accorder à la sécurité des opérations aériennes au Canada.

• (1720)

M. Gabriel Ste-Marie (Joliette, BQ): Monsieur le Président, je remercie le député de son éloquente démonstration de l'importance des processus de certification avant que les appareils puissent voler. Toutefois, si on se reporte aux certifications faites par les organismes américains, on trouve que les délais sont anormalement élevés et longs.

J'aimerais savoir si, selon le député, cela pourrait être fait de façon volontaire, de façon à retarder l'entrée de la C Series dans le marché américain et, par ricochet, à aider l'entreprise Boeing.

M. Ramez Ayoub: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question.

Évidemment, la principale raison de certains délais est la sécurité. On ne mettra pas la sécurité en jeu. Je n'ai pas d'information qui me laisse croire qu'il y a des délais indus de la part du gouvernement voisin qui a tout intérêt, comme nous, à ce que la sécurité soit optimale.

[Traduction]

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais revenir sur un point qui a été soulevé tout à l'heure au sujet des efforts de certains pour composer avec la question de l'aéroport Billy Bishop.

Nous avons assez bien compris qu'il y a une entente tripartite qu'il faut prendre en considération. À plusieurs reprises, des demandes d'autorisation d'agrandissement de l'aéroport Billy Bishop ont été soumises à la Ville de Toronto et elle a choisi de ne pas les accepter. L'administration portuaire a elle-même choisi de ne pas aller de l'avant. Il me semble que c'est une idée présentée par le Parti conservateur probablement pour diviser les communautés, alors que la position du gouvernement sur cette question est très transparente et assez simple. Nous n'essayons pas de duper qui que ce soit.

Le député accepterait-il de commenter le fait qu'il en est question depuis de nombreuses années et que le moment est venu pour nous de passer à autre chose? Oui, il est important que nous fassions notre possible pour soutenir l'industrie aérospatiale, y compris Bombardier. J'aimerais l'entendre à ce sujet.

• (1725)

[Français]

M. Ramez Ayoub: Monsieur le Président, je remercie le député de me donner l'occasion d'apporter une précision.

Effectivement, plusieurs efforts ont été déployés pour permettre à Bombardier de commercialiser et de vendre les avions C Series. Je trouve un peu insidieux de mettre des obstacles supplémentaires inutiles en essayant de nous faire croire que l'agrandissement de l'aéroport Billy Bishop servira tout d'un coup de bouée de sauvetage à Bombardier.

On met deux dossiers en parallèle, alors que nous devrions nous unir pour aider Bombardier à être le plus efficace possible et à obtenir le plus rapidement possible de nouvelles commandes. Au lieu de cela, on passe notre temps à la Chambre à présenter des motions ayant pour but de nous diviser sur un sujet qui devrait nous rassembler et mener à l'unité nationale. Je n'ai entendu personne

Travaux des subsides

parler contre Bombardier. Tout le monde a de très bons mots à dire sur cette compagnie.

Pourquoi ne nous unissons-nous pas tous, à la Chambre, pour parler de Bombardier, plutôt que de mélanger les dossiers chaque fois? Aujourd'hui, on mélange les dossiers de différents aéroports.

Dans un autre dossier, on parle des localités. C'est important de les écouter, et c'est ce que nous faisons. Notre gouvernement veut consulter et écouter les localités avant de déployer des changements importants.

[Traduction]

Mme Leona Alleslev (secrétaire parlementaire de la ministre des Services publics et de l'Approvisionnement, Lib.): Monsieur le Président, le ministère des Transports et la population ont entendu parler de l'agrandissement et des changements proposés à l'aéroport Billy Bishop de Toronto pour la première fois le 10 avril 2013.

À cette époque, la société Porter Airlines a annoncé qu'elle envisageait d'acquérir des appareils C Series de Bombardier, mais seulement si la Ville de Toronto, l'Administration portuaire de Toronto et le gouvernement fédéral modifiaient l'entente tripartite qui régit certaines activités aéroportuaires afin de permettre le prolongement de la piste et l'utilisation de l'aéroport par des avions à réaction comme les C Series.

Dans l'esprit des gens, cela a créé un lien entre les appareils C Series et l'aéroport Billy Bishop de Toronto. Cette association est trompeuse, toutefois, car l'avenir des C Series n'est pas lié à cet aéroport. Aucun aéronef, quel que soit son constructeur, n'est lié à un aéroport particulier. Le véritable débat consistait à déterminer si les changements proposés à l'aéroport Billy Bishop étaient appropriés dans les circonstances.

Après l'annonce faite en avril 2013, le gouvernement précédent a eu de nombreuses occasions de prendre une décision sur l'avenir de cet aéroport.

Le 3 avril 2014, le conseil municipal de Toronto a adopté une motion demandant aux fonctionnaires municipaux d'entamer des négociations avec la ministre des Transports de l'époque et PortsToronto, entre autres pour, et je cite:

[...] demander au gouvernement du Canada (représenté par la ministre des Transports) de présenter une lettre confirmant son engagement à gérer la croissance de l'aéroport Billy Bishop de Toronto en mettant en oeuvre des plafonds d'utilisation progressifs et à négocier des modifications à l'entente tripartite [...]

Le gouvernement de l'époque aurait pu entamer les négociations n'importe quand après cette décision prise en avril 2014 par le conseil municipal de Toronto. Les négociations ne sont que des pourparlers au cours desquels une partie n'est pas tenue d'accepter les demandes précises de l'autre. Quoi qu'il en soit, les négociations n'ont jamais été entamées.

Les changements proposés à l'aéroport Billy Bishop de Toronto ont fait l'objet de discussions pendant plusieurs années. Il aurait été possible de prendre une décision à cet égard à plusieurs occasions, mais cela n'a pas été fait.

Les députés du gouvernement actuel ont entendu ces débats, ils y ont participé et, en novembre 2015, le gouvernement a pris sa décision. Le gouvernement maintient sa décision concernant l'aéroport Billy Bishop de Toronto.

Travaux des subsides

Le gouvernement estime que l'entente tripartite actuelle crée un juste équilibre entre les intérêts commerciaux et résidentiels. L'aéroport constitue un avantage économique de taille pour Toronto. La croissance remarquable du nombre de passagers qui utilisent cet aéroport et le fait que la plupart d'entre eux sont de nouveaux passagers montrent qu'il n'y a pas de transfert d'achalandage de l'aéroport international Pearson à Billy Bishop.

Pour à peu près toutes les destinations possibles à partir des aéroports Billy Bishop et Pearson, le nombre de passagers a augmenté aux deux endroits. Le nombre de vols a augmenté et les tarifs ont diminué. Cela profite non seulement à Toronto et aux villes où ces vols atterrissent, mais à tout le système. La multiplication des vols entraîne une multiplication des correspondances, une augmentation de l'argent dépensé par les voyageurs et la création d'emplois.

Cependant, le gouvernement doit aussi tenir compte des intérêts de la collectivité environnante, des personnes qui habitent près de l'aéroport, des personnes qui travaillent dans ce secteur et de celles qui utilisent la zone riveraine et les îles de Toronto à des fins récréatives. Il fallait aussi penser à ces gens-là. Ce que la zone riveraine et les îles ont à offrir à l'ensemble des Torontois sur le plan récréatif est tout aussi important.

Les efforts en cours pour revaloriser le secteur riverain de Toronto ont dû également être pris en considération. Comme je viens de le dire, ce secteur est très important pour les Torontois et pour les gens qui visitent Toronto. Il y a certainement lieu de protéger les efforts visant à l'améliorer, à le mettre en valeur et à en rehausser l'utilité et l'intérêt pour tous ces gens.

L'aéroport Pearson de Toronto est à 25 minutes du centre-ville en train. C'est un aéroport qui peut accueillir n'importe quel type d'avion à réaction et à partir duquel décollent des vols à destination de toutes les régions du monde. Les avions C Series peuvent être employés tout aussi facilement à partir de cet aéroport qu'à partir de l'aéroport Billy Bishop. Rien n'oblige Porter Airlines ou n'importe quelle autre compagnie aérienne à utiliser un aéroport plutôt que l'autre.

● (1730)

Les activités des compagnies aériennes ne sont pas limitées à un aéroport donné conformément à un permis ou un certificat qui leur seraient accordés. Elles peuvent jauger les options qui s'offrent à elles, en évaluer la rentabilité et choisir les aéroports qui leur conviennent parmi les nombreux aéroports du pays. C'est la raison pour laquelle le système a été déréglementé. Il permet aux compagnies aériennes de faire les choix qu'elles jugent les meilleurs selon des critères commerciaux.

Ce système déréglementé fonctionne bien, comme l'a démontré l'examen récent de la Loi sur les transports au Canada. Nous disposons d'excellentes infrastructures dans nos grands aéroports et pour la navigation aérienne. Nos compagnies aériennes sont rentables et sont reconnues dans le monde pour la satisfaction de leur clientèle. Ce système a permis, en 2014, le transport à destination de partout dans le monde de 125 millions de passagers et d'une quantité de marchandises valant au total 116 milliards de dollars. En 2012, ce système où travaillaient 141 000 Canadiens a contribué pour 34,9 milliards au PIB du pays et a versé 7 milliards de dollars aux fisces provinciaux et fédéraux.

Porter a fait preuve de nombreuses reprises de l'esprit entrepreneurial qui est l'épine dorsale de toute l'industrie. Il revient à la compagnie aérienne de déterminer ce qui répond le mieux à ses besoins dans des circonstances données.

Porter Airlines est une entité commerciale qui prend les décisions qu'elle estime être les meilleures, selon des critères commerciaux,

quand vient le temps d'acquérir des aéronefs et de choisir les marchés et les lignes à desservir. Bien qu'elle se soit installée à l'aéroport Billy Bishop, elle peut utiliser n'importe quel aéroport qui semble lui offrir de bonnes perspectives commerciales.

Bon nombre de transporteurs ont desservi l'aéroport Billy Bishop. Certains ont échoué et d'autres, comme Porter, connaissent du succès. Cependant, le gouvernement du Canada doit voir au-delà des besoins immédiats d'un transporteur et établir un juste équilibre en s'assurant que ses décisions sont prises dans l'intérêt supérieur de la population.

La compagnie aérienne Porter a connu du succès à l'aéroport Billy Bishop grâce à son innovation et à son travail acharné. D'après les prix Choix des lecteurs du Condé Nast Traveler pour 2015, Porter est l'une des meilleures compagnies aériennes internationales.

Je suis persuadée que Porter continuera, tout comme Bombardier, à offrir des produits et des services novateurs aux Canadiens et au reste du monde.

L'aérospatiale est importante pour l'économie canadienne, et Bombardier est un acteur majeur de ce secteur. Je comprends que Bombardier est aux prises avec une situation économique difficile, et le gouvernement libéral compatit avec les employés de Bombardier qui sont touchés par la restructuration annoncée. Le gouvernement fédéral continuera de travailler avec Bombardier afin de mieux comprendre sa situation et sa position, car il croit en Bombardier et dans les avions C Series.

Comme il a été dit plus tôt, l'annonce récente d'Air Canada selon laquelle elle a l'intention d'acquérir des avions C Series est importante, et son engagement à assurer l'entretien de ces avions au Canada favorise d'autant la création d'emplois au pays. Le gouvernement a déjà dit qu'il croit que ces avions gagnent du terrain.

Bombardier est convaincue que le premier avion C Series sera livré à la Swiss International Air Lines tel que prévu, cet été, dans à peine quelques mois. Imminente, l'entrée en service commercial de l'avion C Series donnera à Bombardier l'occasion de montrer au monde ce qu'elle a conçu, ce dont cet appareil est capable et ce qu'il peut apporter aux compagnies aériennes.

Le gouvernement est convaincu que les avions C Series montreront à tous qu'ils sont les excellents appareils que les rapports ont annoncés, peu importe ce qui arrivera à l'aéroport Billy Bishop de Toronto.

● (1735)

M. Daniel Blaikie (Elmwood—Transcona, NPD): Monsieur le Président, l'industrie aérospatiale est évidemment très importante au Canada. Ce n'est pas une industrie de laquelle on peut se retirer, puis y revenir plus tard. Par conséquent, je crois qu'il est important que nous manifestations notre appui à cette industrie.

Nous ne pouvons pas considérer la motion au-delà de la question plus vaste d'une stratégie pour l'industrie aérospatiale au Canada. Si la motion vise à dresser Toronto contre Montréal, elle oublie complètement l'industrie aérospatiale de l'Ouest. Si la motion visait en partie à présenter des mesures qui n'ont aucune incidence sur les coûts ou qui ne coûtent rien et que le gouvernement pourrait prendre pour appuyer l'industrie aérospatiale canadienne, l'une de ces mesures serait de demander au gouvernement d'appliquer la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

Je demande à la secrétaire parlementaire si elle pourrait prendre la parole pour dire qu'elle est en faveur de l'application de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. C'est une chose que le gouvernement précédent n'a pas faite. À cause de cela, nous avons perdu des centaines d'emplois liés à l'entretien des avions à Winnipeg, et nous souhaiterions que le gouvernement actuel effectue des changements. Or, jusqu'ici, le gouvernement ne semble pas prêt à le faire. D'ailleurs, les libéraux semblent envisager de modifier la loi pour laisser Air Canada se défilier, puisque les conservateurs n'ont pas voulu faire quoi que ce soit.

Mme Leona Alleslev: Monsieur le Président, le débat d'aujourd'hui repose sur la force de l'industrie aérospatiale, mais ce qu'il faut surtout retenir, c'est que l'avenir de l'aéroport de la ville de Toronto et de Porter Airlines ne dépend pas des avions C Series ou de Bombardier, ni de l'industrie aérospatiale dans son ensemble.

Nous avons beaucoup de chance que l'industrie aérospatiale du Canada soit la cinquième en importance au monde. Nous sommes le troisième fabricant en importance au monde. Bien des gens pensent sans doute que cette industrie est surtout présente au Québec, mais en fait, elle est très florissante dans cinq régions du pays, qui connaissent une croissance très importante.

Mon collègue a parlé du soutien en service et de l'entretien des aéronefs, des activités qui représentent presque 40 % de la contribution globale de l'industrie aérospatiale au PIB. Le gouvernement reconnaît qu'il est important d'offrir une excellente capacité de soutien en service et d'entretien d'aéronefs, et il examine tous les mécanismes permettant d'appuyer cette capacité.

Le gouvernement est déterminé à appuyer l'industrie aérospatiale, à reconnaître sa grande force dans le domaine de la fabrication et du soutien en service et à veiller à ce qu'elle demeure prospère et présente dans plusieurs régions partout au pays.

L'hon. Erin O'Toole (Durham, PCC): Monsieur le Président, je tiens à rendre hommage à ma collègue, qui a servi dans l'Aviation royale canadienne, d'autant plus que nous soulignons aujourd'hui la Journée internationale de la femme. Nous sommes très fiers des services qu'elle a rendus au Canada.

Le gouvernement a annoncé sa décision d'annuler le projet des F-35, ce qui est irresponsable. Bell Helicopter ralentit sa production au Canada. Les libéraux prennent une décision politique pour quelques membres de leur caucus qui viennent de la région de Toronto. En gros, cette décision empêchera Bombardier de vendre des avions au secteur privé, alors que cette entreprise réclame des fonds au gouvernement.

Compte tenu de l'expérience qu'elle a acquise dans l'industrie de la défense et à titre de militaire, la députée ne croit-elle pas que nous devrions aider notre industrie aérospatiale et protéger les emplois qui y sont liés en excluant la politique des décisions liées à l'aéroport Billy Bishop?

• (1740)

Mme Leona Alleslev: Monsieur le Président, le député a tout comme moi servi dans les Forces canadiennes et a étudié au Collège militaire royal. Nous n'avons pas le même numéro matricule, par contre.

Nos opinions politiques divergent. Il faut désembrouiller la discussion sur l'aéroport Billy Bishop et ses liens avec les appareils C Series et Bombardier, et sur l'incidence qu'auraient ceux-ci sur l'avenir de l'aéroport et celui de la compagnie aérienne Porter.

Pour ce qui est de l'industrie aérospatiale, rappelons que le gouvernement est résolu à aller de l'avant avec le programme de

Travaux des subsides

remplacement des chasseurs. Il veillera à faire l'acquisition de chasseurs militaires adéquats pour le pays et à mettre en place un soutien en service de longue durée qui servira bien les Canadiens.

Le fait que nous ayons ou non arrêté notre choix sur un modèle d'avion-chasseur n'indique nullement un engagement moindre ou un risque de désengagement de notre part envers les secteurs de l'aérospatiale et de la défense.

Quant à Bombardier, je dirai qu'il s'agit d'une société des plus viables qui a accompli de grandes choses, tant dans le secteur des avions d'affaires que dans celui des avions commerciaux. Il continuera d'en être ainsi grâce à son produit phare, l'avion C Series.

L'hon. Erin O'Toole (Durham, PCC): Je trouve intéressant, monsieur le Président, de parler de notre motion de l'opposition, qui place le nouveau gouvernement libéral dans une drôle de position. Le vieux Parti libéral et les politiciens libéraux refont surface et les soi-disant décisions fondées sur les preuves sont écartées du revers de la main lorsqu'elles touchent des gens du Cabinet du premier ministre ou des gens proches du premier ministre.

Je partagerai mon temps de parole avec le député de Carleton.

J'ai une perspective intéressante sur l'aéroport de l'île de Toronto — l'aéroport Billy Bishop — et Bombardier. J'ai une expérience personnelle des deux, tout comme la dernière intervenante, qui ne s'est pourtant pas étendue sur son expérience dans l'armée de l'air en général et de Bombardier en particulier.

J'ai fait mes premiers atterrissages à l'aéroport Billy Bishop avec l'Aviation royale du Canada, qui s'en est longtemps servi comme escale pour la recherche et le sauvetage. J'y ai atterri avec un avion C130 Hercules et un Sea King.

Chose intéressante, le CT142 Dash-8 modifié, qui servait d'avion d'entraînement à l'Aviation royale canadienne à Winnipeg, a été tout d'abord un aéronef de Havilland, puis Bombardier, devenant un pilier de la production et de la réputation mondiale de l'entreprise. Pour aider la compagnie, le gouvernement canadien avait alors fait l'acquisition de l'aéronef au moment où se faisait la transition entre de Havilland et Bombardier. Or, aujourd'hui le gouvernement tolère que la politique intervienne dans une vente du secteur privé qui serait à l'avantage de Bombardier. C'est troublant.

J'aborderai les deux aspects de la motion de l'opposition.

En tant que député de la région du Grand Toronto et en tant qu'avocat qui, après une carrière dans la force aérienne, a pratiqué le droit à Toronto, tant à North York que sur Bay Street, j'ai pris un vol avec Porter Airlines dès sa deuxième semaine d'exploitation. Le député de Spadina—Fort York espérait que la deuxième semaine de Porter serait sa dernière semaine, mais le transporteur a connu un vif succès. Il y avait environ cinq passagers sur le premier vol que j'ai pris pour me rendre à Montréal dans le cadre de mon travail. Grâce au service exceptionnel offert et à l'attention aux détails, tant l'aéroport que le transporteur aérien ont pris de l'expansion.

D'autres partenaires utilisaient également l'aéroport Billy Bishop, compte tenu de sa fonction et de la facilité d'utilisation. Les voyageurs n'avaient pas à emprunter les autoroutes et pouvaient utiliser le transport en commun pour se rendre à un aéroport beaucoup plus souvent que ne le permet la nouvelle ligne express reliant la station Union à l'aéroport Pearson.

Travaux des subsides

Le Q400 est devenu le pilier du parc d'avions de Porter Airlines. Il est devenu la norme. Cet avion a donné lieu à la création d'emplois à Montréal et a fait la réussite de Bombardier. Les pièces sont assemblées à Toronto, et je suis fier du fait que de nombreux habitants de Durham travaillent à l'usine de Toronto. Il s'agit d'un important employeur dans la région du Grand Toronto. Des personnes hautement rémunérées et hautement qualifiées travaillent à l'usine de renommée mondiale à Downsview, dont un vieil ami, Jeff Laird de Bowmanville, qui est l'un des ingénieurs en chef de Bombardier.

Nous sommes fiers du succès de cet avion et du fait que le partenaire du secteur privé a pu prospérer et vendre le produit dans le monde entier.

L'avion C Series est le prochain Q400, c'est-à-dire le prochain avion que Bombardier est sur le point de vendre à de nouveaux clients partout dans le monde. Compte tenu de son efficacité énergétique, ainsi que du fait qu'il est moins bruyant et qu'il peut atterrir dans des aéroports beaucoup plus petits dotés de plus courtes pistes d'atterrissage, cet avion est polyvalent et est considéré comme le meilleur dans sa catégorie.

Porter Airlines a saisi la capacité pour la prochaine étape de sa croissance pour offrir plus de possibilités et un plus grand choix aux millions de consommateurs qui vivent dans la région du Grand Toronto et qui utilisent l'aéroport Billy Bishop. J'ai utilisé l'aéroport Billy Bishop sans emprunter la moindre autoroute. On croirait que les députés, et en particulier mon collègue de Spadina—Fort York, seraient nombreux à aimer emprunter le train de banlieue à 70 kilomètres de l'aéroport, se rendre en ville, prendre une navette et décoller de Billy Bishop sans jamais emprunter une seule autoroute.

● (1745)

Lorsque j'étais avocat pour Procter & Gamble à North York, j'empruntais la ligne de métro Yonge de la TTC pour attraper mon vol avec Porter. C'est un aéroport et une compagnie aérienne remarquablement polyvalents qui pourraient faire encore plus avec les avions C Series.

La motion d'aujourd'hui souligne qu'en pas même 100 jours, la politique de l'ancien Parti libéral est de retour et qu'un marchandage au profit de quelques députés de ce caucus suffit pour retenir un projet qui est dans l'intérêt du public, du Sud de l'Ontario et de l'industrie aérospatiale.

Le gouvernement aime à parler de décisions fondées sur des données probantes. Or, il a fait connaître sa décision sur l'aéroport Billy Bishop au moyen d'un gazouillis d'au plus 140 caractères, mettant ainsi en péril des milliers d'emplois ainsi que l'expansion d'une compagnie aérienne, et limitant les options de déplacement de millions de gens de la région du Grand Toronto.

Qu'est-ce que cela veut dire? Est-ce que le gouvernement appuiera l'aéroport de Pickering, même s'il adoptait la position contraire durant la campagne? Au moins, avant que la décision ne soit rendue au sujet de cet aéroport-là, Transports Canada a effectué une évaluation du volume. Il ne s'est pas seulement intéressé à Pearson. Il a examiné l'aéroport John Munro, à Hamilton, qui porte le nom d'un ancien collègue des libéraux. Il a examiné Kitchener-Waterloo, l'aéroport Billy Bishop de l'île de Toronto, et il s'est intéressé à savoir s'il y aurait un jour un aéroport à Pickering.

Puisque le gouvernement prétend fonder ses décisions sur des données probantes, où donc est l'étude de l'impact de ce phénomène et d'une plus faible croissance sur le centre de Toronto? Quel serait l'impact sur Pearson? Quel serait l'impact sur Pickering? Agrandirait-

on l'aéroport de Pickering? Peut-être la députée de Pickering—Uxbridge pourrait-elle répondre à la question pour la gouverne de la Chambre.

Rien de tout cela n'a été fait, car le gazouillis avait pour seul but de contenter certaines personnes au sein du Parti libéral. Ne soyons pas dupes: tout cela sert les intérêts d'une poignée de personnes.

En outre, en prenant une décision politique au service de quelques initiés, le gouvernement risque de freiner la croissance de l'industrie aérospatiale. L'ironie, c'est que le gouvernement envisage de renflouer Bombardier à hauteur de 1 milliard de dollars tout en bloquant une vente du secteur privé. C'est aberrant. Une entreprise privée veut faire l'acquisition d'un avion C Series sans l'aide de personne. Si elle veut en faire l'acquisition, c'est parce qu'aucun autre aéronef ne répond aussi bien à ses besoins. Elle voudrait l'acquérir, mais la décision du gouvernement prise dans l'intérêt d'une poignée d'initiés fait obstacle à la vente et empêche Bombardier d'effectuer ses premières ventes. Le ministre des Transports parle souvent de l'intérêt d'Air Canada. Cela n'a rien de mal, mais tout le monde sait qu'il faut qu'un certain nombre de clients manifestent un intérêt pour établir la chaîne de production et la valeur de ces aéronefs. C'est de l'ingérence politique servant les intérêts d'une élite au mépris de milliers d'emplois.

Cela survient à un moment où, comme je l'ai indiqué à ma collègue d'Aurora, elle-même ancienne officier des forces aériennes, les firmes Lockheed Martin, Pratt & Whitney, Bell et Bombardier, en fait toute notre industrie aérospatiale, s'inquiètent. À la suite de la décision politique d'annuler l'achat du F-35 et face à la perspective que la défense nationale ait à revivre une décennie de noirceur après notre retrait d'une modeste mission de lutte contre le groupe État islamique, les acteurs mondiaux de l'industrie aérospatiale ont commencé à réfléchir à deux fois avant de réaliser des investissements au Canada, alors que nous avons une entreprise exemplaire de réputation internationale comme Bombardier.

Un premier ministre du Canada devrait, par-dessus tout, se garder de permettre des jeux politiques de bas étage, d'autoriser la petite politique bostonienne typique des années 1880 où il suffit que d'aucuns usent du porte-voix et du tambour pour bloquer une vente dans le secteur privé, vente qui aurait pourtant permis à une entreprise de survivre et de sauver des milliers d'emplois, y compris à Durham. Cela ne peut que limiter la concurrence et restreindre les choix des millions de résidents de la grande région de Toronto. Il y a davantage d'habitants dans la grande région de Toronto que dans Spadina—Fort York.

J'espère que le ministre des Transports prendra un temps d'arrêt et se rendra compte qu'il faut plus que 140 caractères pour prendre une décision fondée sur des données probantes en vue d'aider une entreprise et de s'assurer que notre industrie aérospatiale s'épanouisse.

● (1750)

M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.): Monsieur le Président, les députés de l'opposition parlent de politique et de décisions politiques, mais personnellement, je préfère parler de choix sociaux. Les choix sociaux découlent du processus démocratique et c'est exactement ce qui s'est produit lors des élections dans ce coin de pays.

Travaux des subsides

Prenons l'exemple de Banff. Il a été établi que les Albertains ne veulent plus de nouvelles constructions domiciliaires à Banff. Le député est-il en train de nous dire que la décision de suspendre ces constructions a été prise uniquement parce qu'une seule autre résidence secondaire à Banff serait catastrophique pour la région ou plutôt parce qu'il s'agissait d'un choix social exercé par les Albertains qui ne veulent plus vivre dans ce genre d'environnement?

Je dirais ceci au député. Ceux qui décident d'acheter des avions, les ingénieurs et les autres spécialistes au sein des compagnies aériennes, comprennent les qualités des appareils qu'ils choisissent. Ils en connaissent les capacités. C'est sur cela qu'ils fondent leurs décisions. Ils ne vont pas le faire au motif que le gouvernement va permettre ou pas que tel ou tel aéroport prolonge sa piste. Cela n'a rien à voir avec une décision d'achat.

En Europe, il est souvent arrivé que les populations manifestent contre les projets d'agrandissement aéroportuaire. Les Européens connaissent ce phénomène qui fait partie de leur histoire et de leur culture parce qu'il y a des gens qui veulent protéger leur qualité de vie. C'est exactement ce qui se produit ici. La société a décidé de protéger la qualité de vie dans un secteur d'une grande ville canadienne.

L'hon. Erin O'Toole: Monsieur le Président, le député a tout à fait raison. Le premier ministre et le ministre des Transports ont fait un choix social, celui d'écouter quelques voix intérieures plutôt que celles des millions de résidents de la région de Toronto ou des milliers de travailleurs de l'industrie aérospatiale.

Il n'y a pas d'aéroport à Banff. Le député devrait d'ailleurs aller visiter cette partie spectaculaire de notre pays. Toutefois, au centre de Toronto, il y a un aéroport qui est là depuis plus de 50 ans et qui a été utilisé par les Forces armées canadiennes pour des opérations de recherche et de sauvetage, par des hôpitaux locaux et par des entreprises d'affrètement de petits avions, de même que par des compagnies aériennes comme Porter. On parle ici d'une installation existante qui donne la possibilité à des centaines, voire des milliers, de personnes de se rendre quotidiennement à un aéroport en empruntant les transports en commun.

Que les quelques députés qui sont opposés à cela se disent qu'il suffit d'attendre un peu parce qu'on nous a promis des milliards de dollars de dépenses dans les transports en commun. Nous aurions pu faire en sorte qu'il soit possible d'emprunter les transports en commun jusqu'à cet aéroport et de donner des choix aux consommateurs et de permettre à une entreprise, à un acteur du secteur privé, de se porter acquéreur d'un des meilleurs appareils au monde, mais le gouvernement a choisi d'écouter un ou deux députés et d'imposer son choix social à toute une industrie.

• (1755)

Mme Kelly Block (Carlton Trail—Eagle Creek, PCC): Monsieur le Président, je tiens à remercier mon collègue pour ses remarques sur cette question très importante et pour l'éclairage qu'il a donné à tout ce débat grâce à son expérience. C'était riche d'enseignements.

Je vais lui demander de bien vouloir nous parler de la nécessité de respecter la compétence d'une municipalité dans la réalisation des études qu'elle a entreprises au sujet d'un projet susceptible d'avoir une importante répercussion non seulement sur la collectivité et sur la ville, mais aussi sur le plan économique. Le député pourrait-il nous en dire davantage à ce sujet?

L'hon. Erin O'Toole: Monsieur le Président, je remercie ma collègue d'avoir proposé cet important débat aujourd'hui. Nous nous devons de nous arrêter sur le choix social qui a été soulevé

aujourd'hui. La compétence municipale en est un aspect déterminant.

L'ancienne ministre des Transports, ma collègue de Milton, vous a dit combien de temps il lui avait fallu pour négocier les ententes tripartites. Des décisions de politique publique de ce genre ne peuvent pas être prises à coup de gazouillis ni par un député prenant un ministre à part pour lui dire qu'il a besoin de ceci ou de cela. Il faut prendre une décision rationnelle, en collaboration avec les signataires de l'entente tripartite. Le « tri » veut dire trois; pas un plus un ou deux initiés.

J'ai aussi parlé – et j'aimerais que le gouvernement soit très clair à cet égard – de la construction d'un aéroport à Pickering, sur les terres saisies par Pierre Trudeau. Nous avions fourni un plan pour cet aéroport, mais maintenant que les libéraux limitent l'expansion de l'aéroport Billy Bishop, l'étude de volume sur laquelle Transports Canada s'est appuyée ne vaut plus. Est-on en train de nous annoncer qu'on va construire un Pearson II à Pickering? Le gouvernement se doit d'agir de façon responsable dans la dépense des deniers publics.

L'hon. Pierre Poilievre (Carleton, PCC): Monsieur le Président, la motion ne porte pas simplement sur un aéroport. Elle vise également à laisser libre cours au pouvoir créateur de l'esprit d'entreprise afin d'améliorer notre qualité de vie.

L'entrepreneuriat n'est pas un concept nouveau au Canada. C'est grâce à lui que s'est bâtie notre économie. Les bûcherons de la vallée des Outaouais étaient des entrepreneurs. Les artisans qui ont transformé le bois en instruments aratoires et en granges étaient aussi des entrepreneurs. Fait paradoxal, le bois de ces structures est aujourd'hui plus recherché que jamais. On se sert de ce bois pour orner le plancher et les poutres de cafés et de restaurants branchés, ainsi que de maisons neuves.

Si on tape les mots « vintage wood », soit « bois ancien », sur house.com, un site populaire d'aménagement intérieur, on obtiendra 37 000 photos de produits recyclés très dispendieux, qui sont mis en valeur de superbe manière. Ces produits peuvent coûter 10 \$ le pied, ce qui est plus cher que bien des planchers de bois franc d'ingénierie. Il y a quelques années, ce bois formait l'ossature d'une grange abandonnée, qui n'était plus en état d'abriter du bétail. Seuls quelques rats et pigeons s'en servaient comme refuge.

Pourquoi ce bois est-il soudainement devenu si dispendieux? C'est que la valeur du bois se trouve dans l'histoire qu'il nous raconte.

Sur le morceau de la vieille poutre de grange qui orne aujourd'hui le manteau de ma cheminée, les marques de hache nous rappellent le bûcheron qui l'a coupée et équarrie. Ses tenons et ses mortaises gardent la trace de l'artisan qui en a fait une charpente qui est demeurée debout durant plus de 100 ans. Les clous rouillés et les planches évoquent les mains calleuses du fermier de Lanark qui, au XIX^e siècle, en a fait une grange ainsi que ses descendants, qui y ont travaillé pendant plusieurs générations. Quand les gens achètent du bois récupéré, ils achètent une page d'histoire.

De nos jours, le recyclage du bois, c'est aussi l'histoire de l'entrepreneuriat. L'histoire d'entrepreneurs comme Tim Priddle, l'un des propriétaires de l'entreprise The Wood Source, dans ma circonscription, qui a récupéré un matériau autrement condamné à devenir une vieille grange décrépite et en a fait un objet magnifique qui rend les gens heureux et leur rappelle leur passé. Tim représente le triomphe de la libre entreprise, et il est de ceux qui font rouler l'économie des biens d'occasion, un marché qui vaut quand même 36 milliards de dollars, selon un rapport publié par Kijiji la semaine dernière.

Travaux des subsides

Dernièrement, The Wood Source a pris de l'expansion et a invité les gens du coin à venir visiter ses locaux. C'est là que j'ai appris l'histoire de ces deux bâtiments.

L'un a été construit il y a 40 ans. À l'époque, le gouvernement se contentait d'un croquis d'une page, pourvu qu'il porte l'estampille d'un ingénieur et qu'il soit accompagné d'un formulaire de demande — qui tenait aussi sur une page. Voilà, tout était dit et la construction pouvait commencer.

Si les députés pensent que le bâtiment est dangereux, je peux leur confirmer qu'il tient encore debout et qu'il sert toujours, plusieurs décennies plus tard.

Il y a environ six ans, The Wood Source a demandé l'autorisation de construire un autre atelier à peu près de la même dimension. Il a fallu remplir 1 500 pages de demandes et payer 600 000 \$ pour divers frais, la rédaction de rapports et les services d'experts-conseils. L'entreprise a dû embaucher un arboriste pour produire un rapport sur chaque arbre enlevé dans quelques acres de broussailles sans aucune autre utilité, en notant entre autres sa taille et son espèce. Elle a même dû payer des frais pour la perte d'un espace vert même si ce terrain n'a jamais été un parc. On aurait pu croire que le projet visait une pulperie plutôt qu'une scierie parce que la moitié des coûts de construction a servi à produire de la paperasse. En fait, avec l'argent qui a été consacré aux formalités administratives, Tim aurait pu embaucher 10 autres employés pendant un an.

Vient ensuite le coût de l'électricité. Il est passé, en cinq ans, de 3 200 à 9 000 \$ par mois. Cette augmentation représente 70 000 \$ de plus par année, soit suffisamment pour embaucher un autre employé talentueux. Une bonne part de cette augmentation sert à payer les subventions accordées pour les éoliennes et les panneaux solaires, qui ne produisent pourtant qu'une infime fraction de l'électricité en Ontario. Il s'agit de milliards de dollars de subventions que les consommateurs comme Tim doivent assumer.

Tim s'est plaint de ces coûts au ministre libéral de sa circonscription. Celui-ci lui a répondu qu'il allait le mettre en contact avec des gens de son bureau qui pourraient lui proposer divers programmes de subventions. Pourquoi ne pas laisser tout simplement Tim garder son argent? La réponse, c'est que le ministre libéral n'aurait plus sa raison d'être. Si on laissait les gens tirer profit de leur travail, ce ministre ne serait plus aussi important. L'entrepreneur n'aurait plus à revenir pour lui demander de l'argent qu'il a lui-même versé par ses impôts.

Le président Reagan disait que les libéraux aimeraient pouvoir taxer tout ce qui bouge, réglementer tout ce qui continue à bouger, puis subventionner tout ce qui cesse enfin de bouger.

● (1800)

C'est ce qui se passe avec Bombardier et l'aéroport de l'île de Toronto. La piste de l'aéroport est trop courte pour permettre aux avions C Series de Bombardier d'y atterrir. Un prolongement de 400 mètres réglerait le problème et permettrait à la société Porter d'acheter pour 2 milliards de dollars d'avions de Bombardier qui pourraient s'y poser. Néanmoins, quelques semaines seulement après son entrée en fonction, le ministre des Transports a annoncé sur Twitter qu'il bloquait ce projet d'infrastructure sans fournir la moindre explication.

Résultat? Le gouvernement empêche un projet d'infrastructure de grande envergure tout en plongeant le pays dans le déficit pour financer des projets d'infrastructure. Il s'oppose à un investissement de 124 millions de dollars qui favoriserait la croissance économique de Toronto, mais il dépense des milliards de dollars empruntés sous prétexte de stimuler l'économie. Il renonce à de nouvelles recettes

fiscales de 55 millions de dollars tout en augmentant les impôts pour obtenir plus d'argent. Il refuse des ventes supplémentaires d'avions C Series qui rapporteraient à Bombardier 2 milliards de dollars, mais il propose de sauver l'entreprise grâce à une aide fédérale-provinciale de 2 milliards de dollars.

Le gouvernement empêche les gens d'affaires d'atterrir dans le quartier des affaires de Toronto, ce qui intensifie la circulation routière entre l'aéroport Pearson et le centre-ville. Or, il déclare qu'il doit dépenser davantage pour remédier aux embouteillages. Il fait cela pour protéger les privilèges du 1 % des plus riches qui possèdent des maisons au bord de l'eau près de l'aéroport de l'île, au détriment des travailleurs de la classe moyenne, qui ratent des emplois, des voyageurs de la classe moyenne, qui ont moins de choix, et des contribuables de la classe moyenne, qui font les frais de sa décision.

Par ailleurs, le gouvernement a promis de hausser l'impôt des jeunes entreprises en doublant l'impôt sur les options d'achat d'actions. Or, il envisage simultanément de subventionner ces nouvelles entreprises avec l'argent des contribuables. Il prolonge de neuf mois le processus d'approbation, qui est déjà de 18 mois, d'un pipeline qui permettrait de transporter le pétrole de l'Ouest canadien vers les raffineries de l'Est du Canada. En vendant du pétrole à des Canadiens, nous n'avons pas à consentir de rabais aux Américains. Comme l'ancien entrepreneur du secteur de l'énergie, Gwyn Morgan, l'a écrit cette semaine, ce rabais est actuellement de 10 \$ le baril, ce qui signifie que nous perdons 38 millions de dollars par jour. Autrement dit, l'injection de 250 millions de dollars provenant du fonds de stabilisation fédéral annoncée par le premier ministre lors de sa récente visite en Alberta ne compenserait même pas les pertes accumulées en une semaine en raison du manque d'accès au marché.

Voici ce qui se passe: le gouvernement fait obstacle à l'entrepreneuriat. Il empêche le développement. Il freine l'esprit qui a contribué à bâtir le pays depuis le temps des colons qui construisaient les granges dont j'ai parlé plus tôt. Nous pouvons nous inspirer du passé pour envisager notre avenir.

Je sais que les tendances en aménagement intérieur changent tout le temps, mais la popularité de ce vieux bois intemporel et l'histoire qu'il raconte me permettent d'espérer que les Canadiens continueront de faire preuve du même bon sens, de la même ingéniosité et de la même éthique de travail qui font l'excellence de notre pays. Je crois que le gouvernement, à la longue, sera forcé de revoir sa décision de bloquer cette importante possibilité économique pour les gens de Toronto et du Canada. Lorsqu'il le fera, les entrepreneurs se réjouiront, tout comme la classe moyenne, le secteur de l'aviation et tous les habitants du pays qui aiment, lorsqu'ils se rendent dans la plus grande ville du Canada, pouvoir atterrir au cœur de son centre-ville. J'ai hâte de me réjouir avec eux.

● (1805)

M. Adam Vaughan (secrétaire parlementaire du premier ministre (Affaires intergouvernementales), Lib.): Monsieur le Président, je vais accorder à l'opposition le mérite qui lui revient. Elle se rapproche de plus en plus des faits.

Tout à l'heure, un député a dit que la piste devait être prolongée de 335 mètres. On a ensuite parlé de 353 mètres. Le prolongement atteint maintenant 400 mètres. En fait, il s'agit de 500 mètres. Si vous aviez lu les rapports, vous le sauriez, mais vous n'en avez manifestement pas pris connaissance.

Le deuxième problème est le suivant.

Travaux des subsides

Le vice-président adjoint (M. Anthony Rota): Je rappelle au député qu'il doit s'adresser à la présidence et non directement au député d'en face.

M. Adam Vaughan: Monsieur le Président, l'autre chose, c'est que les conservateurs ne cessent de dire que ce projet ne coûtera rien. La vérité, c'est qu'il en coûtera 1,2 milliard de dollars pour caser un aéroport de la taille de l'Aéroport international d'Ottawa dans un septième de sa superficie.

L'une des conditions posées par la Ville pour étudier le projet était que l'Administration portuaire accepte d'assumer les coûts de l'agrandissement, condition que l'Administration portuaire n'a pas acceptée. La Ville s'est ensuite tournée vers le gouvernement du Canada de l'époque, vers le gouvernement conservateur précédent, en lui disant que c'était à lui de payer. Le gouvernement a alors choisi d'investir l'argent du Nouveau Fonds Chantiers Canada non pas dans l'agrandissement d'un aéroport, mais dans le transport en commun à Scarborough.

Où le gouvernement actuel peut-il s'attendre à trouver l'argent nécessaire si le gouvernement précédent n'a pas réussi à trouver 1,2 milliard de dollars pour prolonger cette piste? Il faut la prolonger de 500 mètres. Le coût de cet ouvrage et des infrastructures du côté riverain s'élève à 1,2 milliard de dollars. Si le gouvernement a regimbé devant cette somme, pourquoi devrions-nous la dépenser?

L'hon. Pierre Poilievre: Monsieur le Président, nous n'avons pas reçu une demande de financement de travaux d'agrandissement de 1,2 milliard de dollars parce que ces travaux doivent être financés au moyen du fonds d'amélioration de l'aéroport, qui est constitué avec l'argent des passagers. Au Canada, nous avons commercialisé nos aéroports il y a environ 25 ans, alors qu'un gouvernement libéral précédent était au pouvoir. Ce fut une sage décision, parce qu'elle fait payer les coûts de l'amélioration des aéroports par ceux qui en profitent, c'est-à-dire les utilisateurs.

L'amélioration de l'aéroport Billy Bishop serait financée de cette manière. Personne ne demande une subvention fédérale pour agrandir cet aéroport. En fait, si le député avait vraiment cru que les travaux d'amélioration ne pouvaient être réalisés sans subvention, il n'aurait pas eu à faire appel à son ministre pour bloquer le projet. Il aurait suffi au gouvernement de rejeter la demande de financement au moment où il l'aurait reçue. Pourquoi ne pas avoir attendu que cette demande arrive? Tout simplement parce qu'en fait, il n'est pas nécessaire de demander du financement à Ottawa.

Le coût de 1,2 milliard de dollars que le député utilise provient de son imagination. Il se fait le porte-parole d'une très petite minorité de personnes bien branchées et très riches qui ne veulent pas que ce projet d'agrandissement soit réalisé. C'est malheureux, mais le gouvernement a pris cette décision aux dépens des contribuables, des travailleurs et des Torontois de la classe moyenne, qui vont perdre au change parce que le gouvernement a bloqué la réalisation de ce projet.

•(1810)

L'hon. Erin O'Toole (Durham, PCC): Monsieur le Président, au début de ma carrière, j'ai habité dans le secteur de Beaches, à Toronto, et j'ai aidé mon ami John Tory, qui se présentait à la mairie, dans ce que j'appelle la campagne version 1.0. Le pont de l'île de l'aéroport était un grand enjeu, ainsi que les vols de Porter. Il était souvent question du problème du bruit. Je vivais dans le secteur de Beaches, au sud de Queen, près de l'eau, et je trouvais que ce problème était toujours exagéré. D'ailleurs, après quelque temps, les gens du centre-ville de la ville la plus bouillonnante, avec sa

promenade et son secteur riverain dynamiques, ne le remarquaient plus.

J'aimerais que mon collègue nous explique comment l'avion C Series, qui est touché par la décision prise par le gouvernement, est efficace et moins bruyant. Habituellement, les gens sont préoccupés par le bruit. Il est assez rare que ce soit dans un aéroport du centre-ville, car les gens du centre-ville ne sont pas en campagne, mais quelle incidence l'avion C Series a-t-il sur la question du bruit qui suscitait à l'origine des préoccupations quant aux activités de Porter?

L'hon. Pierre Poilievre: Monsieur le Président, je me souviens de l'été que j'ai passé au centre-ville de Toronto. C'est le centre d'une grande métropole. Il y a du bruit. L'un des bruits que je remarquais rarement, quand je travaillais là-bas, c'est celui du trafic aérien.

Le député a tout à fait raison de dire que l'avion C Series est reconnu pour sa technologie qui réduit le bruit et qui est plus avantageuse pour les localités voisines des aéroports où il atterrit et décolle. Cette innovation, dont le gouvernement affirme être un grand partisan, devrait être encouragée plutôt que bloquée, et c'est pourquoi je suis heureux d'appuyer aujourd'hui l'expansion de l'aéroport Billy Bishop.

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, c'est toujours un privilège et un plaisir pour moi de prendre la parole dans cette enceinte.

Je trouve intéressant que l'opposition officielle ait décidé de présenter une motion qui a deux objectifs, c'est-à-dire semer la confusion chez les députés et creuser un fossé entre les collectivités. Je m'explique.

J'ai eu l'occasion d'entendre plusieurs députés conservateurs parler de la motion, et ce qu'ils ont dit vient renforcer ce que je m'apprête à dire.

Tout d'abord, revenons sur le véritable sujet de la motion. La motion fait état de l'importance de Bombardier, et nous convenons tous qu'il s'agit d'une entreprise très importante. La motion exhorte ensuite le gouvernement à approuver l'expansion de l'aéroport Billy Bishop.

Le 12 novembre, le gouvernement a déclaré qu'il ne rouvrirait pas l'entente tripartite relative à l'aéroport Billy Bishop. Voilà une idée que les conservateurs doivent trouver tout à fait novatrice. Les députés peuvent-ils concevoir qu'un gouvernement peut faire preuve de transparence et reconnaître publiquement qu'il n'a pas l'intention de rouvrir cette entente tripartite? Ce faisant, il a aidé beaucoup d'intervenants à planifier ce qu'ils devaient faire à partir de là.

Soyons clairs. L'autorité portuaire a déjà voulu procéder à une expansion. D'ailleurs, lorsqu'on a appris qu'elle songeait à le faire, la Ville de Toronto a dit que cela ne pouvait se faire qu'à certaines conditions; je crois que mon collègue, le secrétaire parlementaire du premier ministre, a dit qu'il y en avait environ 25. Ainsi, selon lui, pour qu'on puisse procéder à l'expansion, il aurait fallu respecter ces 25 conditions. L'administration portuaire a dit clairement qu'elle ne se sentait pas obligée de les respecter et qu'elle n'était pas disposée à le faire. Elle a continué à mener différentes études, et, ayant eu l'occasion d'étudier le projet même si la municipalité n'était pas prête à l'appuyer, elle a fini par décider de ne pas y donner suite.

Travaux des subsides

Par ailleurs, la Ville de Toronto, qui a eu cinq occasions de voter en faveur de l'expansion, a décidé de ne pas le faire.

Il est donc plutôt clair que deux des trois parties n'ont pas jugé nécessaire de prolonger la piste de l'aéroport Billy Bishop.

Puis, le 12 novembre, le gouvernement fédéral a pris une décision en se fondant sur ce qu'il avait vu. Le caucus libéral compte des personnalités très fortes. De nombreux groupes et associations de l'extérieur ont certainement pris part à la décision qui a mené le gouvernement à proclamer qu'il n'était pas prêt à rouvrir l'entente tripartite, alors ce n'est pas une grande surprise.

Je suis toutefois surpris de voir que les conservateurs pensent qu'il s'agit aujourd'hui d'un enjeu et que c'est pour cela qu'ils ont présenté cette motion. Ils ont été au pouvoir pendant 10 ans. Ils auraient pu faire avancer le projet, mais ils ont choisi de ne pas le faire. Aujourd'hui, ils exhortent le gouvernement libéral à faire en sorte que l'agrandissement se produise, au point où ils nous critiquent pour avoir été transparents, pour avoir collaboré avec les autres et pour avoir pris une décision.

Pourquoi est-ce qu'ils insistent maintenant?

● (1815)

C'est là qu'on commence à mieux comprendre. Les conservateurs tentent de plaider en faveur de Bombardier et de l'importance de cette entreprise. J'ai entendu plusieurs députés dire que, si l'agrandissement de l'aéroport n'avait pas lieu, ce serait la fin des avions C Series. Ils disent que les avions n'iront nulle part et qu'un tas d'emplois seront perdus.

Je peux dire aux députés conservateurs que Bombardier est une entreprise internationale qui emploie des milliers de personnes. Elle dépasse les frontières du Québec. Elle a fait ses preuves. Elle a mis sur le marché un avion qui laissera sa marque.

Toute cette panique, cette idée que Bombardier sera condamnée si nous n'agrandissons pas l'aéroport Billy Bishop, c'est de la foutaise. Cela n'a aucun sens. Les conseillers en politique des conservateurs ont décidé dans le bureau de leur chef d'utiliser cet enjeu pour semer la discorde. Je crois que l'approche du gouvernement relativement à cette question a été très claire depuis le début.

Je veux parler de l'aérospatiale, car il s'agit d'un secteur auquel des fabricants de pratiquement toutes les régions du pays contribuent avec des produits de premier ordre et d'une industrie qui offrent des emplois de qualité.

Tous mes collègues du caucus libéral, tant les ministres que les députés, vantent les mérites de l'industrie aérospatiale. Nous reconnaissons sa contribution à la société canadienne. Nous savons que si nous l'appuyons adéquatement, elle continuera de croître et générera encore plus d'emplois pour les Canadiens.

Notre parti croit en la technologie et tâche d'appuyer ses progrès. Nous allons présenter le budget dans quelques jours. Je suis certain qu'il indiquera à quel point nous valorisons le secteur manufacturier. Aujourd'hui, il est question de l'aérospatiale en particulier.

Nous reconnaissons l'importance des milliers de gens qui travaillent chez Bombardier. Nous nous efforcerons autant que possible de protéger ces emplois. Le gouvernement a un rôle à jouer à cet égard. Des négociations sont en cours.

Le gouvernement du Canada ne tourne pas le dos à l'industrie aérospatiale, contrairement aux conservateurs lorsqu'ils étaient au pouvoir. En fait, lorsque j'ai été élu la première fois, de nombreux emplois ont été perdus parce que le gouvernement de l'époque avait choisi de tourner le dos à l'industrie.

L'industrie n'a pas à craindre la même chose de la part du gouvernement libéral. Nous reconnaissons l'importance de ces emplois et du fait qu'il s'agit du gagne-pain des personnes qui les occupent. C'est une industrie dont nous nous préoccupons beaucoup. Des négociations sont en cours. Je suis un optimiste. Je crois que, sous la direction du premier ministre, l'industrie aérospatiale demeurera vigoureuse et qu'elle prendra même de l'expansion. Elle prendra de l'expansion parce que le gouvernement du Canada se soucie véritablement d'elle, contrairement à l'ancien gouvernement.

Je constate que mon temps de parole est à peu près écoulé. Je me contenterai d'ajouter que, selon moi, il est important de ne pas appuyer la motion présentée par les conservateurs, car elle ne sert en rien les intérêts du Canada.

● (1820)

Mme Kelly Block (Carlton Trail—Eagle Creek, PCC):

Monsieur le Président, les députés d'en face aimeraient nous faire croire que la Ville de Toronto a choisi de ne pas donner suite à la proposition concernant l'aéroport Billy Bishop de Toronto, alors que nous savons que nombre d'études étaient en cours lorsque le ministre a dit sur Twitter qu'il mettait fin de façon unilatérale au processus et qu'il interdisait l'expansion. Nous savons également que la Ville s'attendait à ce que les études en cours tiennent compte des exigences établies par le conseil municipal.

Le député croit-il qu'un gazouillis est une bonne façon d'annoncer une importante politique publique?

M. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, premièrement, ce que la députée dit au début de son intervention est inexact. La Ville de Toronto a eu au moins cinq fois l'occasion d'accepter la proposition. C'est elle qui a fixé les conditions, et on lui a dit que ces conditions ne seraient pas respectées. Si la Ville de Toronto était vraiment en faveur de cette proposition, elle aurait voté oui. Je ne sais donc pas où les conservateurs prennent cette idée. Pourtant, je ne suis pas le premier député à souligner ce point. Le secrétaire parlementaire du premier ministre l'a aussi fait.

Travaux des subsides

La seule entité qui semble à l'écoute de ce qui se passe sur le terrain est le gouvernement du Canada. Je suis porté à croire le secrétaire parlementaire du premier ministre, parce que je ne crois pas que les députés conservateurs ont fait leurs devoirs sur la question. Ils n'ont pas lu les études auxquelles la députée fait allusion. Je ne pense pas qu'ils comprennent les arguments qui ont été présentés aujourd'hui. Par conséquent, nous sommes saisis d'une motion inappropriée. En fait, je ne devrais pas utiliser le terme « inappropriée » parce que l'opposition peut présenter la motion de son choix, mais je crois qu'elle aurait pu faire un meilleur travail et présenter une motion plus éclairée qui aurait pu faire progresser le dossier.

Par exemple, j'aurais été très heureux de parler du secteur de l'aérospatiale ou de l'industrie aéroportuaire, en général, parce que nous avons des aéroports dans toutes les régions du pays. Nous savons tous le rôle important qu'ils jouent, et il y a un grand intérêt à leur égard.

• (1825)

M. Daniel Blaikie (Elmwood—Transcona, NPD): Monsieur le Président, je suis surpris que le député de Winnipeg-Nord n'ait pas mentionné notre ville natale, Winnipeg, lorsqu'il parlait de l'industrie aérospatiale.

Il a fait allusion à des pertes d'emploi, et en effet, nous avons perdu des centaines d'emplois à Winnipeg sous le précédent gouvernement car il refusait de faire respecter les dispositions de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Sauf erreur, à l'époque, le député critiquait vivement le gouvernement pour son refus de faire respecter la Loi.

Je me demande si c'est la honte d'appartenir aujourd'hui à un gouvernement qui refuse à son tour de faire respecter la Loi qui explique pourquoi il n'a pas nommé notre ville. Je me demande s'il saisirait aujourd'hui l'occasion d'effacer sa honte en prenant la parole à la Chambre pour demander à son propre gouvernement de faire respecter la Loi et d'arrêter de songer à son éventuelle modification dans le but de permettre à Air Canada de se défilier encore davantage.

M. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, jamais je ne m'excuserai de défendre haut et fort le secteur aérospatial et les entreprises qui en font partie, qu'elles soient chez moi, à Winnipeg, une ville que je chéris et que j'aime profondément, ou encore en Ontario, au Québec, en Colombie-Britannique ou ailleurs. Pendant que nous sommes sur le sujet, j'aimerais rappeler à quel point ce secteur est important.

Je défendrai toujours les emplois de ma propre ville, et c'est ce que nous faisons en négociant. J'étais sincèrement déçu de voir que le gouvernement provincial néo-démocrate n'a pas traîné Air Canada devant les tribunaux. Pourquoi?

Le père du député a déjà siégé à l'Assemblée législative du Manitoba et il faisait partie du gouvernement qui a décidé de ne pas traîner Air Canada devant les tribunaux. Pourquoi, est-on en droit de se demander? Le Québec l'a fait. Quoi qu'il en soit, en ce qui me concerne, je choisis de croire que des négociations ont lieu et je suis convaincu que les entreprises aérospatiales qui sont présentes à Winnipeg seront en meilleure santé maintenant que le gouvernement fédéral en poste se soucie réellement d'elles. Pas seulement d'elles, en fait, mais de toutes les entreprises aérospatiales du pays.

Quiconque a la volonté et le dynamisme pour développer le secteur aérospatial pourra compter sur l'appui du Parti libéral.

M. Todd Doherty (Cariboo—Prince George, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole pour m'exprimer au sujet de la motion de l'opposition relative à la décision du

gouvernement libéral de limiter l'expansion de l'aéroport Billy Bishop de Toronto.

Pour avoir passé une vingtaine d'années dans l'aviation, je suis parfaitement au fait des défis et des possibilités qui accompagnent la croissance et l'agrandissement des aéroports. Le développement d'un aéroport est toujours chaudement débattu, ce qui est normal.

Au début des années 1990, le gouvernement de l'époque a décidé de se retirer de l'administration aéroportuaire. À la faveur de la politique nationale sur les aéroports, un nouveau cadre a redéfini le rôle du gouvernement fédéral dans le secteur de l'aviation. Le réseau national de transport comprenait 26 aéroports répartis sur l'ensemble du territoire canadien, des aéroports jugés comme représentant des liens essentiels pour notre pays. Ces aéroports, qui assuraient également 94 % de la circulation aérienne au Canada, avaient été jugés essentiels pour le réseau national de transport canadien.

Ces aéroports ont été cédés à bail à des autorités aéroportuaires et, dans certains cas, à des municipalités. Le plus souvent, si ce n'est dans tous les cas, leurs infrastructures étaient désuètes et avaient besoin d'être rénovées. Des fonds pour leur remise en état ont été accordés à la faveur des négociations de transfert, mais on s'attendait à ce que ces aéroports fassent ensuite tout en leur pouvoir pour effectuer de solides analyses de rentabilisation en vue de devenir financièrement autonomes.

Pour un aéroport, les possibilités de faire de l'argent sont limitées. Après les transferts de propriété et l'acquisition de leur indépendance, les autorités aéroportuaires se sont rendu compte qu'il leur fallait adopter un système financé par les utilisateurs. Les frais d'amélioration aéroportuaire sont alors devenus la norme et, aujourd'hui, ces aéroports sont des exemples incroyables de transfert aéroportuaire du réseau national des aéroports. Cependant, ils sont quotidiennement aux prises avec de grandes difficultés pour demeurer concurrentiels et novateurs. Ils se battent au quotidien pour que les mesures de sécurité soient respectées.

Nous avons tous un attachement à la feuille d'érable et à des frontières communes, mais, en réalité, les aéroports se font mutuellement concurrence pour ce qui est de la technologie et des services aériens à offrir à la collectivité. Les autorités aéroportuaires et les municipalités sont maintenant responsables d'effectuer des analyses de rentabilisation en vue de parvenir à des solutions créatives, novatrices, susceptibles de leur permettre d'atteindre leurs objectifs de développement des services aériens. Souvent, les terres qui bordent les aéroports ont une véritable valeur agricole, mais à la faveur de l'expansion des collectivités, les zones urbaines se sont étalées jusqu'aux limites des aéroports.

Dans mon ancien emploi, j'étais chargé de promouvoir à l'international les débouchés en matière de tourisme et de transport de passagers et de fret sur le plan régional, provincial et national. J'étais celui qui négociait avec les compagnies aériennes pour promouvoir ma collectivité et notre province et veiller à ce que nous soyons concurrentiels. Au fil des ans, j'ai eu l'occasion de représenter le Canada partout en Europe, au Moyen-Orient, en Asie et dans les Amériques, dans le cadre de missions commerciales, de conférences sectorielles et de commissions réglementaires. J'ai eu également la chance de représenter mon pays dans des dossiers concernant l'industrie, comme le développement des services aériens, le transport de fret, la gestion de la chaîne d'approvisionnement, la sécurité et les débouchés touristiques à l'échelle régionale.

Travaux des subsides

J'ai pris note de ce qui a été dit tout à l'heure au sujet des monopoles injustement accordés dans le cas des créneaux, ainsi que des préoccupations tout à fait fondées à propos de l'environnement et de la pollution par le bruit. On entend ce genre de préoccupations un peu partout au Canada.

Nous passons cependant à côté d'un aspect fondamental : il faut que le Canada demeure concurrentiel. Comment y parvenir? Eh bien, en éliminant les obstacles au commerce, en adoptant des politiques novatrices en matière de transport aérien et d'échanges commerciaux, en éliminant ce qui fait obstacle au déplacement des passagers et du fret pour assurer le mouvement fluide des marchandises et des personnes au départ du Canada ou à l'arrivée. Il faut aussi faire tout en notre pouvoir pour promouvoir et faciliter la croissance des entreprises canadiennes. En protégeant les emplois et les produits canadiens pour en favoriser la croissance, le Canada continuera de prospérer.

Agrandir l'aéroport Billy Bishop permettrait à toute compagnie qui utilise l'avion C Series d'avoir accès au centre-ville de Toronto, qu'il s'agisse d'Air Canada, de Porter ou de WestJet.

Par ailleurs, les transporteurs aériens demandent de plus en plus aux aéroports des pistes plus longues. La création de nouveaux appareils s'accompagne de nouvelles politiques de sécurité du manufacturier concernant le pilotage sécuritaire de l'avion, non seulement de la part de Bombardier mais aussi de Boeing et d'Airbus.

Pourquoi les transporteurs aériens demandent-ils des pistes plus longues? Parce que cela endommage moins le matériel et permet de prendre de plus grandes précautions en cas d'intempéries imprévisibles.

• (1830)

À l'heure actuelle, Porter possède des avions Q400. Le PDG actuel a dit que la compagnie se fait de plus en plus demander de prolonger la piste en raison du nombre croissant d'intempéries et des nouvelles exigences réglementaires ou politiques de sécurité des transporteurs aériens et des manufacturiers. Or, il est difficile pour les administrations aéroportuaires ou les municipalités de financer cela. L'aéroport Billy Bishop n'est pas le seul aux prises avec des préoccupations concernant de telles exigences en matière de sécurité.

L'aéroport Billy Bishop est considéré comme l'un des plus achalandés au Canada. Environ 2,5 millions de passagers sont passés par ce terminal l'an dernier, et on s'attend à ce que ce nombre augmente en 2016. Les pistes mesurent actuellement 3 990 pieds, et l'agrandissement proposé les porterait à environ 5 400 pieds et permettrait aux avions de se réchauffer davantage, de prendre plus de vitesse et de décoller et d'atterrir de manière plus sécuritaire. Un jour de semaine habituel, l'île connaît 202 décollages ou atterrissages de vols commerciaux qui effectuent la liaison avec 24 aéroports à courte distance, dans l'Est du Canada et les États-Unis et qui déplacent les passagers canadiens et la marchandise canadienne vers les marchés américains et vice versa. Les affaires vont bien.

Toutefois, au début des années 2000, lorsque l'infrastructure aéroportuaire tombait en ruines et qu'Air Canada Jazz était le seul transporteur commercial à utiliser les installations, ne desservant qu'une destination, cet aéroport a réussi à convaincre un transporteur de la pertinence de sa vision. Quelqu'un a cru en lui. Au Canada, nous chérissons notre esprit pionnier. L'aéroport Billy Bishop ne devrait pas être pénalisé parce qu'un transporteur croit en lui et qu'il investit dans son projet et dans l'avenir de cette plaque tournante essentielle en matière de transport. La société Porter ne devrait pas être pénalisée pour avoir eu le courage de prendre des mesures

audacieuses, et ce, même si le milieu national de l'aviation tend à protéger ses plus importants transporteurs. On ne devrait pas accabler Porter et l'aéroport Billy Bishop en prétendant qu'ils ont le monopole des créneaux ou qu'ils s'opposent à toute concurrence, car WestJet a dû faire face au même défi à ses débuts. Eh oui, j'ai fait partie des propriétaires de WestJet. Dans nos grands aéroports, ces deux transporteurs bénéficient toujours des mêmes possibilités dont ils se plaignent à l'aéroport Billy Bishop.

Lorsque de petits aéroports implantés dans des collectivités un peu partout au Canada sont pris en otages par de grands transporteurs qui exercent leur influence en refusant les partages de code et en redirigeant leurs services aériens sur un coup de tête, malgré leur importance et la connectivité essentielle qu'ils assurent, quelqu'un doit leur tenir tête. Nous devrions féliciter les aéroports, les municipalités et les autorités aéroportuaires qui font preuve d'audace et qui tentent de faire tout en leur possible pour préserver leurs services aériens.

Cependant, le débat actuel concerne Bombardier et la sauvegarde d'emplois, de même que la possibilité d'éviter au gouvernement de devoir se porter au secours d'une entreprise en créant un débouché et en assurant un leadership pour que les groupes concernés s'assoient autour de la table et discutent de façon ouverte et transparente. Le député de Spadina—Fort York est bien connu pour l'opposition qu'il manifeste à toute forme d'expansion de Billy Bishop depuis que Porter a commencé à prendre de l'essor à partir de cet aéroport. Dans une lettre adressée à un groupe de citoyens en vue de bloquer l'expansion de l'aéroport, le député de Spadina—Fort York a en effet déclaré: « Pas d'avion à réaction, pas d'expansion, un point c'est tout. » Mais ça ne s'est pas arrêté là et, comme nous l'avons appris plus tôt aujourd'hui, dans les jours qui ont suivi les élections, le ministre des Transports s'est servi de Twitter comme baromètre pour annoncer que l'aéroport Billy Bishop ne serait pas agrandi.

Que les députés me permettent de remettre tout cela en contexte. Les aéroports sont des moteurs essentiels de l'économie de la région et des collectivités qu'ils desservent. L'aéroport Billy Bishop emploie 6 500 personnes, il permet de verser 385 millions de dollars en salaires et représente plus 2 milliards de dollars en retombées économiques. Les aéroports sont de véritables microcosmes dans les régions où ils sont installés. Billy Bishop est également un contribuable de premier rang pour la Ville de Toronto et pour le gouvernement fédéral, avec les 71 millions de dollars d'impôts fonciers qu'il verse.

La motion concerne les emplois et la croissance économique, auxquels l'aéroport contribue grandement. En bloquant son expansion, on limite le marché des avions de la C Series au Canada avec les conséquences que cela aura sur des travailleurs partout au pays. Cette décision envoie un mauvais signal aux clients de Bombardier et procure un avantage injuste aux concurrents de l'avionneur. Ne devrait-on pas faire tout notre possible pour une entreprise canadienne?

Grâce à l'agrandissement de l'aéroport, le carnet de commandes de Bombardier pourrait se remplir à coup de milliards de dollars sous l'effet des options exercées par les transporteurs canadiens. Au lieu de dépenser des milliards de dollars pour se porter au secours d'une grande entreprise, le gouvernement libéral devrait s'attarder à alléger le fardeau administratif des entrepreneurs, plutôt que de l'accroître.

C'est l'ancien gouvernement conservateur qui a appuyé l'expansion réfléchie de l'aéroport Billy Bishop, parce que celle-ci représentait une option de déplacement pratique pour les passagers à destination ou au départ de Toronto, de même qu'un pivot essentiel du réseau de transport au Canada. C'est pour cela que le gouvernement fédéral avait appuyé la construction d'un tunnel jusqu'à l'aéroport.

● (1835)

Le nouveau gouvernement libéral a unilatéralement imposé sa volonté au conseil municipal et aux résidents de Toronto. Il s'agit d'une question d'intérêt local. C'est la Ville de Toronto qui devrait décider de permettre ou d'interdire l'expansion de l'aéroport compte tenu de ces considérations.

J'ai entendu l'argument du député d'en face et je reconnais que certaines conditions doivent être remplies, mais il faudrait permettre à l'aéroport d'y satisfaire et de travailler avec la Ville de Toronto. Cette dernière a fait connaître ses préoccupations à l'égard de l'expansion possible, et le promoteur du projet devra faire la preuve qu'il peut dissiper ses craintes et qu'il le fera. Laissons-les discuter et chercher une solution.

Le conseil municipal de Toronto a clairement établi que les créneaux d'atterrissage, le nombre maximal de passagers et les limites strictes concernant le bruit devraient être maintenus. Il en va de même pour les autres aéroports du Canada. Nous sommes tous confrontés à ces contraintes. Pourtant, le ministre des Transports a unilatéralement refusé à l'administration torontoise le droit de tenir des consultations et de décider de permettre ou non à l'aéroport local de prendre de l'expansion et de croître au même rythme que la ville.

Il existe à l'administration municipale un groupe dynamique de gestion d'événements qui s'efforce d'obtenir un certain nombre d'événements internationaux. Cet aéroport atténuerait la congestion au gros aéroport et favoriserait l'augmentation du tourisme en facilitant la venue des voyageurs à Toronto. Si le ministre avait expliqué son refus d'une possible expansion de l'aéroport en s'appuyant sur des données probantes, les promoteurs du projet pourraient modifier leurs plans de manière à ce que ces préoccupations soient prises en compte dans les règlements.

Nous sommes tous d'accord pour dire que les gens qui sont les plus touchés par le sort de l'aéroport Billy Bishop ne vivent pas à Ottawa ou à Montréal, mais bien à Toronto.

Le gouvernement n'arrête pas de vouloir mener des consultations sur à peu près tout, mais, dans ce cas-ci, l'absence de consultations est révélatrice. Pour pouvoir favoriser la croissance économique et la création d'emplois, le gouvernement libéral devrait être un catalyseur plutôt qu'un frein, comme en témoigne manifestement ce qu'il fait dans ce dossier. Au lieu de faire disparaître des emplois, il devrait peut-être essayer d'en créer.

Le gouvernement cherche encore des façons de soutenir Bombardier, ce qui coûterait des milliards de dollars au Trésor public, mais il rejette des solutions du privé qui ne coûteraient pas un rond aux contribuables. Bombardier a conçu un appareil, le meilleur de sa catégorie, qui convient parfaitement aux petits aéroports comme l'aéroport Billy Bishop. L'expansion de l'aéroport créerait un marché pour Bombardier auprès de toutes les sociétés aériennes qui choisiraient de desservir cet aéroport. Je reviens à ce que je disais tout à l'heure. Il faut que le Canada reste concurrentiel, que les collectives canadiennes restent concurrentielles. Nous nous battons pour les services aériens.

Nous avons tous été élus en raison de notre capacité à examiner les problèmes locaux dans une perspective nationale. Le sort de

Motion d'ajournement

Bombardier et de l'aéroport Billy Bishop aura des répercussions dans tout le pays si le gouvernement libéral continue d'abuser ainsi de ses pouvoirs décisionnels.

J'espère sincèrement que tous les députés appuieront la motion d'aujourd'hui et que le premier ministre commencera à soutenir Bombardier et le programme d'appareils C Series sans demander aux contribuables de payer la note.

● (1840)

Le vice-président adjoint (M. Anthony Rota): Comme il est 18 h 43, conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, la motion de l'opposition est réputée mise aux voix et un vote par appel nominal est réputé avoir été demandé et reporté au mercredi 9 mars, à la fin de la période prévue pour les questions orales.

MOTION D'AJOURNEMENT

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office conformément à l'article 38 du Règlement.

[Traduction]

L'IMMIGRATION, LES RÉFUGIÉS ET LA CITOYENNETÉ

L'hon. Michelle Rempel (Calgary Nose Hill, PCC): Monsieur le Président, aujourd'hui, c'est la Journée internationale de la femme, un jour où nous célébrons les réalisations des femmes et où nous examinons les difficultés auxquelles sont confrontées les femmes et les obstacles à l'avancement des femmes, à la santé des femmes, à la sécurité des femmes. Je m'en voudrais d'ailleurs de ne pas mentionner le triste sort des yézidiés dans le contexte de plusieurs conflits qui sévissent au Moyen-Orient à l'heure actuelle.

Plus tôt dans la session parlementaire actuelle, j'ai demandé au ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté s'il qualifierait ou classifierait ce qui arrive aux yézidiés de génocide. Il a refusé de répondre. J'ai demandé combien de yézidiés ont été accueillies au Canada dans le cadre des initiatives des libéraux à l'égard des réfugiés. Il a également refusé de répondre.

Nous ne pouvons fermer les yeux devant la violence perpétrée contre les yézidiés. J'ai vraiment le sentiment que, si nous prenons cela à la légère, si nous fermons les yeux, la devise « plus jamais » deviendra « peu importe ». Chaque jour, on rapporte des viols, des cas d'esclavage sexuel et des atrocités commises envers des enfants. On parle de fillettes âgées de six ou sept ans. Je peux produire de nombreux articles de journaux et parler de la manière dont les femmes sont utilisées et traitées comme une sous-espèce. Elles ne sont même pas traitées comme des humains. Elles sont traitées comme des êtres inférieurs.

L'impact de la situation sur ce groupe de personnes touche les habitants du monde entier. Quiconque appartient à la race humaine se doit de se faire du souci pour le sort des femmes de la région, et nous devons en faire davantage.

Motion d'ajournement

Je tiens à souligner certaines des choses qui ont lieu. On a trouvé des fosses communes remplies de cadavres de yézidiés. Il semble que l'EIIS ait créé un réseau international de prostitution en passant clandestinement des esclaves sexuelles yézidiés à l'étranger. Elles se retrouvent en Afghanistan, au Pakistan et en Tchétchénie. Les enfants nés en captivité sont tués devant les yeux de leur mère. Les femmes sont obligées de regarder des fillettes mourir au bout de leur sang après avoir été violées à répétition par des soldats de l'EIIS.

En cette Journée internationale de la femme, les députés doivent absolument comprendre qu'à travers les époques, on a toujours contrôlé les femmes par leur corps, leur sexualité. Il n'est pas du tout inhabituel de dévaloriser une femme en la soumettant à des actes d'aviilissement sexuel, en la traitant comme une moins que rien, une tarée. Seules dans les sociétés et cultures qui reconnaissent que c'est mal, que ce n'est pas un comportement à célébrer, que c'est quelque chose qu'il faut combattre activement, jouit-on d'une véritable égalité entre les sexes.

La question que j'adresse à mon collègue est non partisane, mais je la lui pose à l'occasion de la Journée internationale de la femme, journée consacrée aux femmes. Compte tenu du fait que les Nations unies sont allées jusqu'à qualifier de génocide ce que subissent actuellement les yézidis, le gouvernement reconnaîtra-t-il qu'il s'agit bel et bien d'un génocide et fera-t-il savoir aux Canadiens combien de yézidiés ont été réinstallées au Canada sous la direction du gouvernement libéral?

•(1845)

M. Arif Virani (secrétaire parlementaire du ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté, Lib.): Monsieur le Président, je remercie la députée de sa déclaration et de ses interventions sur le sujet.

En cette Journée internationale de la femme, il s'agit évidemment d'un sujet particulièrement pertinent. Le gouvernement et mon parti sont fermement résolus à défendre la cause des femmes au Canada et à l'étranger, y compris celle des femmes yézidiés dont a parlé la députée de Calgary Nose Hill.

Il est important de se rappeler des nombreuses atrocités commises contre les yézidis — des gestes répréhensibles, abominables, inhumains. Nous déplorons les attaques odieuses contre le peuple yézidi ainsi que tous les actes meurtriers commis au nom du groupe qui se fait appeler État islamique. Ces actes ont grandement contribué à la crise des réfugiés syriens, qui a capté l'attention des gouvernements et des gens du monde entier, y compris du Canada. Il va sans dire que le Canada a réagi de manière extraordinaire en déployant des efforts à l'échelle nationale auxquels ont participé des acteurs gouvernementaux et non gouvernementaux, dont des individus du secteur privé et des organismes fournisseurs de services.

Le Canada est le seul pays au monde où il existe un programme de parrainage privé de réfugié. En date de la semaine dernière, 8 950 réfugiés parrainés par le secteur privé étaient arrivés de la Syrie. Ils sont d'ethnies, de milieux et de religions différentes. Il y a des groupes partout au pays. Ma circonscription en compte de nombreux, comme les organismes de secours aux réfugiés Roncesvalles et Junction Helps. D'autres organismes aident les réfugiés à s'installer à leur arrivée. Ils représentent ce qu'il y a de meilleur dans la mentalité canadienne.

Il y a des gens comme la Dre Anna Banerji, du Centre de santé communautaire de Parkdale, qui axe ses efforts sur la santé des réfugiés syriens. Pensons aussi à Laura-Jean Bernhardson du collectif Fresh, qui a organisé une collecte de vêtements, et à l'école

publique Humbercrest, qui a tenu une collecte de manteaux. Je parle de toutes ces activités afin de montrer que non seulement le gouvernement, mais aussi les Canadiens de partout au pays, se soucient du bien-être des gens touchés par le conflit, y compris le peuple yézidi.

Toutefois, il y a une distinction importante à faire ici, qui découle des commentaires initiaux du ministre en réponse à ma collègue. Il a été dit que nous utilisions le Haut Commissariat pour les réfugiés de l'ONU pour cibler les groupes vulnérables. Ces groupes comprennent des gens de tous les horizons et groupes. Plus précisément, ils comprennent des familles entières, des personnes vulnérables en raison de leur appartenance aux communautés LGBTI ainsi que des femmes en danger. Je vais le redire. Tout comme le Haut Commissariat pour les réfugiés, nous considérons les femmes en danger comme une catégorie de gens vulnérables. C'est important de le souligner en cette Journée internationale de la femme.

Plus important encore, lorsque nous accueillons des réfugiés syriens, nous le faisons sans égard à leur origine ethnique ou à leur religion. Je ne le redirai jamais assez. Je l'ai déjà dit à la Chambre et je vais le répéter. Cette politique tranche nettement avec les politiques de l'ancien gouvernement.

Le parti de ma collègue a choisi de sélectionner qui pouvait être admis et qui ne pouvait pas être admis au pays. Des documents déposés à la Chambre en réponse à une question inscrite au *Feuilleton* par le porte-parole de l'opposition néo-démocrate ont confirmé tous nos soupçons: l'ancien gouvernement ciblait des minorités religieuses et ethniques au détriment d'autres groupes. Nous ne faisons pas cela. Nous acceptons au pays toutes les personnes qui correspondent à la définition de réfugié donnée dans la Convention de Genève, indépendamment de leur religion, qu'il s'agisse de yézidis, un groupe minoritaire, ou de musulmans sunnites, qui font partie d'un courant majoritaire. Les hiérarchies religieuses n'ont pas leur place dans le présent gouvernement ni dans notre pays et nous mettons fin à ce genre de politique.

•(1850)

L'hon. Michelle Rempel: Monsieur le Président, au cours d'une entrevue accordée à l'émission *60 Minutes*, cette semaine, le premier ministre a déclaré que les autorités sélectionnaient minutieusement les réfugiés accueillis dans le cadre de ce projet. C'est exactement le contraire de ce que mon collègue vient de dire.

Il a parlé d'accueillir les réfugiés sans égard à leur origine ethnique ou à leur religion. Mais c'est justement l'approche à ne pas adopter. Dans son rapport de mars 2015, le haut-commissaire des Nations Unies aux droits de l'homme qualifie cette situation de génocide. Pourquoi le gouvernement ne le dit-il pas clairement? C'est un génocide. Le secrétaire parlementaire peut l'admettre dès maintenant, ce qui aurait une signification importante.

Le secrétaire parlementaire a passé quatre minutes à éviter de dire aux Canadiens combien de femmes yézidiés avaient été accueillies au Canada dans le cadre de cette opération, et c'est honteux.

M. Arif Virani: Monsieur le Président, la question des yézidis est complexe et pressante. Les yézidis sont parmi ceux qui subissent actuellement des violations des droits de la personne au Moyen-Orient. Nous en sommes bien conscients. Toutefois, ce n'est pas la seule crise à se produire au Moyen-Orient et ce n'est pas la seule communauté à être affectée au Moyen-Orient.

Comme je l'ai dit dans mon intervention précédente, nous ne choisissons pas les réfugiés syriens que nous accueillons au Canada selon l'appartenance à une minorité ethnique ou religieuse. C'est tout à fait le contraire. Le gouvernement admet que le groupe État islamique fait des victimes parmi toutes les communautés, y compris parmi les musulmans sunnites eux-mêmes, qui méritent notre compassion et notre accueil humanitaire. C'est le point important. C'est là-dessus que j'insiste aujourd'hui, en cette Journée internationale de la femme, parce que des femmes de toutes les communautés doivent fuir la région. Nous faisons valoir cette idée depuis le début de ce projet de réinstallation et nous allons continuer de la faire valoir. Elle imprègne toutes nos politiques.

LE COMMERCE INTERNATIONAL

M. Don Davies (Vancouver Kingsway, NPD): Monsieur le Président, la question que j'ai posée à la ministre de la Santé le 4 février dernier concernait la hausse possible du coût des produits pharmaceutiques à la suite de la signature du Partenariat transpacifique et d'autres accords commerciaux. Tel que je l'ai indiqué dans ma question, une étude récente évalue cette hausse à environ 600 millions de dollars par année. Ce qui est particulièrement préoccupant, c'est que, au cours des 20 dernières années, les coûts qui augmentent le plus rapidement dans le système de santé canadien sont ceux des produits pharmaceutiques. C'est seulement au cours des dernières années que le rythme de croissance du coût des médicaments a quelque peu diminué. Cependant, le Canada occupe toujours le deuxième rang dans le monde pour le prix des médicaments sur ordonnance; il n'y a qu'aux États-Unis où les prix sont plus élevés.

L'augmentation du coût des médicaments sur ordonnance est insoutenable pour notre système de santé public et pour les Canadiens. Compte tenu de la vague de baby-boomers qui approchent de leurs vieux jours, le prix astronomique des médicaments est encore plus préoccupant pour la viabilité financière de notre système de santé.

La plupart des observateurs et des intervenants du régime d'assurance-maladie canadien conviennent que les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux doivent entreprendre un travail ambitieux pour revoir la prestation des soins de santé au Canada. Nous avons besoin de nouvelles idées, de nouveaux plans et d'approches novatrices pour réaliser des économies, offrir de meilleurs soins et améliorer l'accès aux soins de santé.

Garantir une couverture universelle à tous les Canadiens pour les médicaments d'ordonnance est l'une des réformes à court terme les plus pratiques et réalisables que pourrait prendre le gouvernement.

Elle est pratique parce que le coût du maintien du statu quo est trop élevé pour la santé publique et le Trésor public. Une étude récente indique qu'un ménage canadien sur quatre rapporte que des membres de la famille n'achètent pas les médicaments qui leur sont prescrits par manque d'argent, ce qui est troublant. Cette situation est inacceptable dans un pays qui est censé avoir un système de soins de santé universel. Le nombre élevé de personnes qui ne font pas remplir leurs ordonnances en raison des coûts signifie que davantage de Canadiens sont malades et sont hospitalisés, ce qui coûte au système de santé des milliards de dollars par année, alors que cette situation pourrait être évitée.

Le régime d'assurance-médicaments est également réalisable, car les effets bénéfiques d'une couverture universelle nationale pour les médicaments sont supérieurs aux investissements requis. Les plus grands économistes du domaine de la santé ont effectué des recherches de pointe qui montrent que des investissements initiaux

Motion d'ajournement

de 3 à 5 milliards de dollars par le gouvernement permettraient d'économiser entre 4 et 11 milliards de dollars par année. Mieux encore, ces économies iraient directement dans les poches des Canadiens et le budget des entreprises.

Le régime d'assurance-médicaments est une solution miracle pour beaucoup de problèmes du système de santé public. Les néo-démocrates demandent instamment à la ministre de la Santé de faire du régime national d'assurance-médicaments une priorité au cours des prochaines années.

Régler les coûts, améliorer les soins ainsi que renforcer et étendre la couverture des services de santé publics feront partie des principaux défis que la nouvelle ministre de la Santé devra relever. Il n'y a pas que le coût des médicaments d'ordonnance à considérer. Les néo-démocrates exhortent la ministre de la Santé à conclure les négociations en vue de mettre en place un nouvel accord sur la santé assorti d'un financement stable de la part du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux et territoriaux. Notre parti fait écho aux demandes de nombreux intervenants du milieu de la santé qui veulent que le gouvernement fédéral augmente sa contribution pour qu'elle atteigne au moins 25 % d'ici 2025.

Le nouvel accord sur la santé doit également inclure des conditions rigoureuses. Il faut obliger les provinces à limiter la privatisation nuisible des services de santé et à sévir contre l'imposition de frais d'utilisation et d'obstacles injustes. Le respect des principes de la Loi canadienne sur la santé doit être non négociable. Le système de santé public du Canada doit être renforcé, et non affaibli.

Enfin, il est grand temps que le gouvernement libéral fasse preuve de leadership en ce qui a trait aux soins communautaires et aux soins à domicile. Les principaux intervenants du milieu de la santé s'entendent tous pour dire qu'il faut rendre les soins de santé plus accessibles pour les collectivités et les Canadiens en misant sur les cliniques multidisciplinaires et sur des services de soins à domicile de qualité. Il est temps d'améliorer les soins offerts aux Canadiens tout en réduisant leurs coûts.

● (1855)

M. David Lametti (secrétaire parlementaire de la ministre du Commerce international, Lib.): Monsieur le Président, en tant que pays commerçant, le Canada a une économie directement liée au commerce international. Le gouvernement mise sur le libre-échange pour ouvrir les marchés aux produits et services canadiens, stimuler la croissance des entreprises canadiennes et créer des emplois bien rémunérés pour la classe moyenne.

La portée du Partenariat transpacifique, ou PTP, est considérable. Pour rappeler des chiffres souvent cités, mentionnons que le PTP englobe 800 millions de personnes réparties dans 12 pays dont le PIB combiné s'élève à 28 billions de dollars, et qu'il couvre près de 40 % de l'économie mondiale.

Notre engagement envers les Canadiens est de veiller à ce que ces derniers soient consultés sur toutes les conditions du PTP. Actuellement, notre travail consiste à examiner le texte attentivement et à continuer de consulter les Canadiens.

[Français]

Le gouvernement veut s'assurer que les Canadiens peuvent bien consulter le PTP, poser des questions et exprimer leur point de vue, à savoir si la participation du Canada à cet accord est dans leur meilleur intérêt.

Motion d'ajournement

Pour ce faire, la ministre du Commerce international mène un vaste processus de consultation, afin d'offrir aux Canadiens l'occasion de donner leur opinion sur l'accord et la participation du Canada à celui-ci, avant que le gouvernement ne prenne une décision quant à sa ratification.

La signature du PTP n'est que la première étape du processus et n'est pas synonyme de ratification ou d'entrée en vigueur au Canada. La signature permet plutôt au Canada de maintenir son statut de partenaire d'origine de l'accord et ainsi de conserver tous les droits et les pouvoirs que ce statut lui confère. Cette étape permet également à notre gouvernement de poursuivre ses consultations et de donner aux parlementaires l'occasion de discuter des répercussions de l'accord sur leurs régions respectives et sur l'avenir du pays.

De plus, la ministre du Commerce international collabore étroitement avec ses collègues dont les portefeuilles sont touchés par le PTP, afin de mobiliser les intervenants canadiens et connaître leur opinion. Ces efforts concernent l'ensemble du gouvernement. Le ministre de l'Agriculture s'est chargé de mobiliser les intervenants du secteur agricole à l'égard du PTP. Le ministre de l'Innovation des Sciences et du Développement économique fait de même avec les intervenants de son portefeuille. Tous les autres ministres concernés déploient ces efforts.

En tant que secrétaire parlementaire de la ministre du Commerce international, je m'affaire également à mobiliser les Canadiens dans ce dossier.

Depuis novembre, le gouvernement du Canada a effectué plus de 200 rencontres avec plus de 300 intervenants nationaux provenant des provinces et des territoires, des industries, de la société civile et des groupes de réflexion universitaire. Affaires mondiales Canada a également reçu plus de 10 000 lettres et courriels dans le cadre de ce processus de consultation, au cours de cette même période.

Le ministère consultera également le Parlement. Par ailleurs, le Comité permanent du commerce international de la Chambre des communes a entamé son étude sur le PTP.

[Traduction]

Comme l'économie canadienne est fondée sur le savoir, les Canadiens ont recours à des idées novatrices et font preuve de créativité pour créer des produits, des technologies et des services qui changent la façon dont nous vivons. Le cadre de propriété intellectuelle, comme l'a souligné le député, constitue un élément important de toute économie fondée sur le savoir.

Depuis longtemps, en ce qui concerne la propriété intellectuelle, le Canada a adopté une approche visant à établir un équilibre entre créateurs et utilisateurs. Je suis au courant de cet équilibre, puisque j'ai eu le privilège d'enseigner et de mener des recherches dans le domaine de la propriété intellectuelle au cours des 20 dernières années, et ce, dans l'une des meilleures facultés de droit au Canada et dans le monde entier.

Au cours des derniers mois, le gouvernement a entendu le point de vue de divers intervenants sur différents aspects de la propriété intellectuelle. Ces intervenants ont exprimé leur point de vue sur les résultats concernant le Partenariat transpacifique et la propriété intellectuelle.

Nous sommes impatients de poursuivre les discussions. Nous continuons d'encourager les Canadiens à nous faire part de leur point de vue sur ces questions importantes. Nous continuons de dire au comité parlementaire d'étudier les questions soulevées par le député afin de...

● (1900)

Le vice-président adjoint (M. Anthony Rota): Le député de Vancouver Kingsway a la parole.

M. Don Davies: Monsieur le Président, si l'objectif est d'améliorer de façon considérable la santé des Canadiens, alors la ministre de la Santé doit se faire la défenseure de la santé pour toutes les politiques.

D'importants organismes de santé, notamment l'Association médicale canadienne, ont appuyé l'idée que la santé dépend principalement de déterminants sociaux. Le revenu, le logement, la sécurité d'emploi, l'accès à l'éducation et l'inclusion sociale ont tous une incidence fondamentale sur la santé et le bien-être des Canadiens.

Les néo-démocrates sont d'avis que le temps est venu pour le gouvernement fédéral de faire en sorte que toutes les politiques au Canada tiennent compte des déterminants sociaux de la santé. Cela signifie que le gouvernement doit s'engager à mettre fin à la pauvreté au Canada et à offrir des logements abordables à tous les Canadiens. Cela signifie qu'il doit améliorer la qualité de l'éducation publique, offrir des services de garde abordables et universels et offrir une plus grande protection aux membres de minorités qui sont victimes de discrimination. Cela signifie également qu'il doit prévoir des ressources pour pouvoir offrir des services de santé mentale aux Canadiens qui ont besoin d'aide et déployer des efforts pour combattre les préjugés.

Au cours de la présente législature, les néo-démocrates travailleront avec acharnement en vue de l'atteinte de ces objectifs et s'associeront avec enthousiasme au gouvernement pour y arriver.

M. David Lametti: Monsieur le Président, le gouvernement est déterminé à mener de vastes consultations auprès des personnes qui s'intéressent à la propriété intellectuelle au Canada dans le contexte d'accords commerciaux.

Rien dans ces accords n'empêche l'adoption de politiques sur le régime d'assurance-médicaments au Canada. Nous avons signé le Partenariat transpacifique, mais nous ne l'avons pas ratifié. Nous faisons exactement ce que nous avons promis de faire durant la campagne électorale. Nous avons dit aux Canadiens que nous prendrions le temps de les écouter et de mener de vastes consultations sur cet accord. Nous avons entamé ce processus.

[Français]

Une approche pangouvernementale a été adoptée à l'égard des consultations, et comme je l'ai mentionné, plus de 200 rencontres ont eu lieu. Cet accord est important et doit faire l'objet de discussions parmi les Canadiens.

Nous avons entendu les plaidoyers en faveur du PTP tout comme les préoccupations qu'il soulève. Nous tiendrons un débat parlementaire en bonne et due forme avant que toute décision ne soit prise quant à sa ratification.

[Traduction]

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

M. Garnett Genus (Sherwood Park—Fort Saskatchewan, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux de pouvoir demander de nouveau au gouvernement ce qu'il va faire au sujet du Bureau de la liberté de religion.

Notre parti et d'autres personnes ont demandé au gouvernement de mettre l'idéologie de côté, de reconnaître le bon travail fait par le Bureau et de renouveler son mandat. Le Bureau de la liberté de religion fait un bon travail, et il devrait continuer à le faire. Comme le dit le vieil adage, « si ça marche, il ne faut pas y toucher ».

Motion d'ajournement

Malheureusement, avec tous ces importants enjeux à l'étude, le gouvernement n'a pas encore répondu à nos questions toutes simples sur ses plans pour le Bureau. N'a-t-il pas encore pris cette décision, ou n'est-il simplement pas prêt à nous en informer?

Les Canadiens, et surtout le nombre croissant d'entre eux ayant des relations personnelles et familiales avec des membres de minorités religieuses opprimées partout dans le monde, veulent vraiment savoir ce que le gouvernement va faire au sujet de cet organisme. Le gouvernement envoie des signaux contradictoires et tente de gagner du temps en prolongeant à court terme le mandat du Bureau de la liberté de religion, mais les Canadiens et les gens partout dans le monde désirent toujours savoir ce qui se passe avec ce dernier.

Nous avons déjà parlé ici du bon travail qu'il fait en Afrique, au Moyen-Orient, au Pakistan et en Ukraine.

En fait, lors d'un voyage récent en Inde, j'ai pu discuter avec des étudiants universitaires des droits de la personne et de la liberté de religion. Ils m'ont posé des questions sur le Bureau de la liberté de religion.

Cette question ne suscite pas l'intérêt uniquement des Canadiens. Des gens partout dans le monde, allant des étudiants aux personnes âgées, sont à l'écoute et se demandent si le Canada va continuer à participer à la lutte en faveur des droits de la personne et de la dignité humaine par l'entremise de ce moyen essentiel.

Dimanche dernier, j'ai discuté de cette question dans un grand gurdwara de Mississauga. J'ai été heureux de souligner la coopération qui existe entre les dirigeants religieux au Canada, qui souhaitent le maintien du Bureau de la liberté de religion. Des dirigeants sikhs, juifs, musulmans et chrétiens se sont mobilisés pour manifester leur appui envers ce bureau. Le Bureau de la liberté de religion défend les intérêts de tout le monde. Lancé officiellement dans une mosquée, il défend les intérêts notamment des non-croyants, qui sont représentés au sein de son comité consultatif externe.

Le gouvernement n'a pas répondu à la question fondamentale. Tout ce qu'il a dit à ce sujet, c'est que « les droits de la personne sont universels, interdépendants et indivisibles ». C'est tout à fait vrai. Nous sommes aussi bien servis par les centres d'excellence au sein du gouvernement et du ministère des Affaires mondiales, qui se concentrent sur des questions précises.

Je vais donner un autre exemple, en l'occurrence le ministère de la Condition féminine. Certes, les droits de la personne sont interdépendants et indivisibles, mais nous avons encore, à juste titre d'ailleurs, un ministère qui se concentre plus précisément sur la condition féminine.

Pourquoi ces centres d'excellence sont-ils importants? Parce que si on regroupe tous les types de droits on risque fort de se retrouver dans une situation où personne ne s'occupera de certains aspects particuliers des droits de la personne et des violations de ces droits. Sans ces centres d'excellence, des aspects particuliers des droits de la personne risquent de se perdre dans un ensemble interdépendant et indivisible de droits.

Que risquons-nous en gardant ce bureau ouvert? Son budget total est de 5 millions de dollars. Je suis tout à fait d'accord pour qu'on réduise les coûts lorsqu'il est logique de le faire, mais cette somme de 5 millions de dollars représente 1/180^e du coût des changements que le gouvernement apportera au régime de congés de maladie de la fonction publique. La majeure partie de cette somme de 5 millions de dollars sert à aider directement les personnes qui souffrent dans les régions ravagées par les conflits.

Le gouvernement va-t-il tout simplement aller de l'avant et dire oui? Même si nous ne pouvons pas régler tous les problèmes, ne vaut-il pas mieux allumer une bougie que pester contre l'obscurité? Le Bureau de la liberté de religion est une bougie qui éclaire bien plus que sa taille le laisse présager. Je demande donc au gouvernement de ne pas mettre fin à ses activités.

• (1905)

M. Omar Alghabra (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires étrangères (Affaires consulaires), Lib.): Monsieur le Président, la promotion et la protection des droits de la personne, dont la liberté de religion ou de croyance, font partie intégrante du rôle constructif du Canada dans le monde.

Le Canada reconnaît que les droits de la personne sont universels, indivisibles, interdépendants et interreliés, comme l'a dit le député.

Dans le cadre de ses efforts globaux favorisant la stabilité à long terme, la tolérance et le respect des droits de la personne, dont la liberté de religion ou de croyance, Affaires mondiales Canada, par le truchement du Bureau de la liberté de religion, soutient deux projets en Ukraine dont le but est de stimuler le dialogue interconfessionnel et de renforcer la capacité d'intervention des autorités locales en cas de crimes motivés par la haine.

Comme le sait le député, le Bureau de la liberté de religion s'est porté à la défense de communautés religieuses menacées, s'est opposé à la haine et l'intolérance religieuse et a fait la promotion du pluralisme et du respect de la diversité à l'étranger.

Comme le ministre des Affaires étrangères l'a répété à maintes reprises, nous sommes reconnaissants à Andrew Bennett de ses services à la direction du Bureau et de l'ingéniosité, la sensibilité et la compétence dont il a fait preuve ces trois dernières années.

Nous envisageons actuellement d'autres façons de faire fond sur le travail accompli pour faire la promotion de la liberté de religion ou de croyance et de redoubler d'efforts pour favoriser le pluralisme pacifique, le respect pour la diversité et le respect des droits de la personne en général. N'ayez crainte: nous ferons fond sur le travail déjà accompli par le Bureau de la liberté de religion et nous renforcerons les résultats qu'il a obtenus.

Il y a encore beaucoup de travail à faire en matière des droits de la personne, au pays et à l'étranger, et le Canada poursuivra assidûment son travail pour amener un changement positif.

Je veux toutefois profiter de l'occasion pour parler également de la situation en Ukraine puisque le député a abordé ce point dans sa question initiale. Je tiens à répéter que le gouvernement appuie l'Ukraine, comme l'a fait valoir à de nombreuses reprises le ministre des Affaires étrangères, surtout lors de son récent passage à Kiev. Le gouvernement maintient son soutien indéfectible à l'égard de l'Ukraine, ce qui comprend notamment l'aide au développement, l'aide financière, l'aide humanitaire et l'aide militaire non létale.

Le Canada condamne toujours l'annexion illégale de la Crimée par la Russie et appuie les séparatistes dans l'Est de l'Ukraine.

Comme l'a expliqué le premier ministre au président Poutine lors du sommet du G20, en novembre, nous nous attendons à ce que la Russie donne suite à son engagement en vertu du processus de paix de Minsk. Le Canada maintient la pression sur la Russie à cet égard et n'envisagera pas de lever les sanctions tant que la Russie n'aura pas respecté toutes ses obligations. Dans tous ses échanges avec la Russie, le Canada enverra des messages directs sur les mesures inacceptables qu'elle a prises en Ukraine.

Motion d'ajournement

Nous nous préoccupons de la détérioration de la situation des droits de la personne dans l'Est de l'Ukraine. Selon le dernier rapport de la Mission de surveillance des droits de l'homme de l'ONU en Ukraine, plus de 9 000 personnes ont été tuées et plus de 20 000 autres ont été blessées depuis le début du conflit, en avril 2014.

Le rapport documente un certain nombre de violations relatives à la liberté de religion, principalement à l'égard des communautés juives et des témoins de Jéhovah. Dans la majorité des cas, les services de police locaux ne sont pas intervenus ou n'ont pas fait enquête. Dans la ville de Louhansk, par exemple, quatre témoins de Jéhovah ont été interrogés pendant six heures par le soi-disant service de sécurité d'État des insurgés, et les interrogateurs leur ont interdit de distribuer de la documentation religieuse ou de pratiquer leur religion en public.

L'ambassade du Canada à Kiev intervient régulièrement dans de nombreuses questions relatives aux droits de la personne.

• (1910)

M. Garnett Genuis: Monsieur le Président, le gouvernement répond à ces questions de façon paradoxale, car les libéraux reconnaissent l'excellent travail effectué par l'ambassadeur Bennett et le Bureau de la liberté de religion depuis la création de ce dernier.

Au début, certains détracteurs disaient toutes sortes de choses à propos du caractère partisan du Bureau ou qu'il avait été créé pour des motifs politiques. À l'évidence, ceux qui, comme le gouvernement, examinent le bilan du Bureau et l'expérience que celui-ci a acquise savent que ce n'est pas le cas et que le Bureau fait de l'excellent travail.

Pourquoi alors est-il si difficile pour les libéraux de garantir tout simplement aux Canadiens et aux communautés qui se sont particulièrement investies auprès de ce bureau que ce dernier pourra

poursuivre son travail? Pourquoi leur est-il si difficile de s'engager à renouveler le mandat du Bureau de la liberté de religion?

Nous savons qu'il accomplit un travail exceptionnel. Nous avons encore besoin de ce centre d'excellence. Le secrétaire parlementaire est-il disposé à garantir aujourd'hui aux Canadiens que le mandat du Bureau sera renouvelé?

M. Omar Alghabra: Monsieur le Président, je ne sais pas pourquoi le député a tant de peine à comprendre qu'il est toujours possible de s'améliorer. Nous pouvons toujours faire mieux. Donc, nous félicitons le Bureau de la liberté de religion pour son travail. Nous félicitons M. Bennett pour ce qu'il a accompli. Nous poursuivrons et renforcerons le travail fait par le Bureau de la liberté de religion.

Le Canada a toujours l'intention de favoriser le dialogue interconfessionnel et de défendre la liberté de religion dans le monde. Le Canada continuera de promouvoir et de protéger les droits de la personne à l'étranger, y compris en Ukraine. Les droits de la personne sont universels, indivisibles, interdépendants et interreliés. Le gouvernement examine les moyens à sa disposition pour que ses efforts soient aussi fructueux que possible dans la défense du pluralisme pacifique, de la diversité et de tous les droits de la personne, y compris les droits individuels à la liberté de religion et de conscience.

[Français]

Le vice-président adjoint (M. Anthony Rota): La motion portant que la Chambre s'ajourne maintenant est réputée adoptée. La Chambre s'ajourne donc à demain, à 14 heures, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 19 h 15.)

TABLE DES MATIÈRES

Le mardi 8 mars 2016

AFFAIRES COURANTES

L'immigration	
M. Virani	1543
Le Tribunal de la dotation de la fonction publique	
M. Boissonnault	1543
La Commission des relations de travail dans la fonction publique	
M. Boissonnault	1543
Les travaux de la Chambre	
M. Brown	1543
Motion	1543
Adoption de la motion	1543
Pétitions	
La sélection en fonction du sexe	
M. Albrecht	1543
Les soins palliatifs	
M. Albrecht	1543
La réforme démocratique	
Mme Gladu	1543
La conduite avec facultés affaiblies	
M. Warawa	1543
Les soins palliatifs	
M. Warawa	1544
Questions au Feuilleton	
M. Lamoureux	1544

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Travaux des subsides	
Motion de l'opposition — Le transport aérien	
Mme Block	1544
Motion	1544
M. Vaughan	1546
M. Julian	1546
Mme Gladu	1547
M. Lamoureux	1547
M. Garneau	1547
Mme Block	1550
Mme Duncan (Edmonton Strathcona)	1550
M. Vaughan	1550
Mme Gladu	1551
M. Julian	1551
Mme Duncan (Edmonton Strathcona)	1551
M. Vaughan	1552
M. Choquette	1553
M. Masse (Windsor-Ouest)	1553
Mme Block	1555
M. Vaughan	1555
Mme Watts	1555
M. Vaughan	1556
Mme Ashton	1556
Mme Wong	1557
M. Strahl	1557
M. Cannings	1558
M. Vaughan	1558

M. Vaughan	1559
Mme Duncan (Edmonton Strathcona)	1561
Mme Raitt	1561
Mme Young	1562
M. Lobb	1562
M. Vaughan	1563
Mme Duncan (Edmonton Strathcona)	1564
M. Genuis	1564
M. Vaughan	1565
M. Lobb	1566
M. Ferguson	1566
M. Cannings	1567
Mme Young	1567
M. Généreux	1568
M. Vaughan	1569
M. Angus	1569
Mme Raitt	1569
Mme Young	1571
Mme Block	1571
Mme Young	1571
M. Lobb	1573
M. Vaughan	1573
Mme Raitt	1573
Mme Dabrusin	1573
M. Cannings	1575

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

La Journée internationale de la femme	
Mme Paupé	1575
La Journée internationale de la femme	
Mme Nassif	1575
Le prix Nobel de physique de 2015	
Mme Finley	1575
Le Festival international de la chanson de Granby	
M. Breton	1575
La Journée internationale de la femme	
Mme Ramsey	1576
John Munn	
M. McDonald	1576
La championne de Natation Canada	
M. Shipley	1576
Une bénévoles de l'hôpital Grand River	
M. Saini	1576
La Journée internationale de la femme	
Mme Vandenbeld	1577
L'Association chiropratique canadienne	
M. Carrie	1577
Le prix Nobel de physique de 2015	
M. Lefebvre	1577
L'ancienne mairesse de Mississauga	
M. Fonseca	1577

La Journée internationale de la femme	
Mme Boucher	1577
Les réfugiés syriens	
M. McKay	1578
La Journée internationale de la femme	
Mme Malcolmson	1578
La Journée internationale de la femme	
Mme Gladu	1578
La Journée internationale de la femme	
Mme Lapointe	1578

QUESTIONS ORALES

L'immigration, les réfugiés et la citoyenneté	
Mme Ambrose	1578
M. Trudeau	1578
Les ressources naturelles	
Mme Ambrose	1579
M. Trudeau	1579
Le transport aérien	
Mme Ambrose	1579
M. Trudeau	1579
Mme Block	1579
M. Garneau	1579
Mme Block	1579
M. Garneau	1579
La garde des enfants	
M. Mulcair	1579
M. Trudeau	1580
L'assurance-emploi	
M. Mulcair	1580
M. Trudeau	1580
La fiscalité	
M. Mulcair	1580
M. Trudeau	1580
M. Mulcair	1580
M. Trudeau	1580
Les ressources naturelles	
Mme Bergen	1580
M. Carr	1580
Mme Bergen	1580
M. Carr	1581
Mme Watts	1581
Mme McKenna	1581
Mme Watts	1581
M. Bains	1581
Les finances	
Mme Boucher	1581
M. Champagne	1581
Mme Boucher	1581
M. Champagne	1581
La santé	
Mme Malcolmson	1582
Mme Philpott	1582
Mme Laverdière	1582
Mme Bibeau	1582

Les finances	
Mme Raitt	1582
M. Champagne	1582
La petite entreprise	
Mme Wong	1582
Mme Chagger	1582
L'immigration, les réfugiés et la citoyenneté	
Mme Rempel	1583
M. Virani	1583
Mme Rempel	1583
M. Virani	1583
La condition féminine	
Mme Trudel	1583
Mme Hajdu	1583
Mme Ashton	1583
Mme Mihychuk	1583
Mme Lockhart	1583
Mme Hajdu	1583
La Défense nationale	
Mme Gallant	1584
M. Sajjan	1584
Les anciens combattants	
Mme Leitch	1584
M. Hehr	1584
La fiscalité	
Mme Vecchio	1584
M. Duclos	1584
L'éthique	
Mme Gladu	1584
M. LeBlanc	1584
La santé	
Mme Jolibois	1584
Mme Philpott	1585
La condition féminine	
Mme Sansoucy	1585
Mme Hajdu	1585
L'éthique	
Mme Stubbs	1585
M. LeBlanc	1585
Mme Wagantall	1585
M. LeBlanc	1585
Mme Harder	1585
M. LeBlanc	1585
L'environnement	
Mme Romanado	1586
Mme McKenna	1586
Les affaires autochtones	
Mme McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo)	1586
Mme Wilson-Raybould	1586
La réforme démocratique	
Mme Mathysen	1586
Mme Monsef	1586
L'immigration, les réfugiés et la citoyenneté	
Mme Zahid	1586
M. Virani	1586

Le commerce international	
Mme Pauzé.....	1587
M. Lametti.....	1587
Mme Gill.....	1587
M. Lametti.....	1587

Présence à la tribune	
Le Président.....	1587

Recours au Règlement	
Questions orales	
Mme Leitch.....	1587
Mme Rempel.....	1587

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

La contribution canadienne aux efforts de combat contre l'EIIL	
Motion.....	1587
Rejet de l'amendement.....	1589
Adoption de la motion.....	1590

La Loi de l'impôt sur le revenu	
Projet de loi C-2. Deuxième lecture.....	1590
Rejet de l'amendement.....	1591

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Travaux des subsides	
Motion de l'opposition — Le transport aérien	
Motion.....	1591
M. Vaughan.....	1592
Mme Dabrusin.....	1592
M. Lamoureux.....	1592
M. Nuttall.....	1592
M. Vaughan.....	1593
M. Dubé.....	1594
M. Kitchen.....	1594
M. Hoback.....	1594
M. Vaughan.....	1596
M. Lamoureux.....	1596
M. Dubé.....	1596
M. Lamoureux.....	1598

M. Deltell.....	1598
M. Boulerice.....	1599
M. Vaughan.....	1600
M. Dubé.....	1600
M. Van Loan.....	1601
M. Vaughan.....	1603
M. Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation).....	1603
M. Paul-Hus.....	1603
M. Vaughan.....	1605
M. Deltell.....	1605
M. Lightbound.....	1605
M. Ayoub.....	1605
M. Ste-Marie.....	1607
M. Lamoureux.....	1607
Mme Alleslev.....	1607
M. Blaikie.....	1608
M. O'Toole.....	1609
M. O'Toole.....	1609
M. Scarpaleggia.....	1610
Mme Block.....	1611
M. Poilievre.....	1611
M. Vaughan.....	1612
M. O'Toole.....	1613
M. Lamoureux.....	1613
Mme Block.....	1614
M. Blaikie.....	1615
M. Doherty.....	1615
Demande et report d'office du vote.....	1617

MOTION D'AJOURNEMENT

L'immigration, les réfugiés et la citoyenneté	
Mme Rempel.....	1617
M. Virani.....	1618
Le commerce international	
M. Davies.....	1619
M. Lametti.....	1619
Les affaires étrangères	
M. Genuis.....	1620
M. Alghabra.....	1621

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante : <http://www.noscommunes.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the following address: <http://www.ourcommons.ca>