



CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 141 • NUMÉRO 134 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le mardi 17 avril 2007

—
Présidence de l'honorable Peter Milliken

TABLE DES MATIÈRES

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

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

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Le mardi 17 avril 2007

La séance est ouverte à 10 heures.

Prière

● (1005)

[Traduction]

PRIVILÈGE

LA CITÉ PARLEMENTAIRE

M. Mark Holland (Ajax—Pickering, Lib.): Monsieur le Président, je profite de l'occasion pour répondre à la question de privilège soulevée par le député de Lanark—Frontenac—Lennox and Addington le 29 mars, concernant des dossiers oubliés dans les bureaux du chef de l'opposition par leurs occupants précédents du Parti conservateur et de l'Alliance.

Le député de Lanark—Frontenac—Lennox and Addington voulait être assuré que les dossiers en question ont été retournés et qu'aucun d'eux n'a été divulgué. Il voulait également obtenir confirmation que les documents oubliés ont été traités avec le plus grand respect.

Premièrement, je confirme que tous les documents restants ont été remis au sergent d'armes le 10 avril.

Deuxièmement, je confirme également que ces documents n'ont pas été copiés, ni modifiés d'aucune façon que ce soit. Seul un chercheur libéral a feuilleté les dossiers, et ce membre du personnel est prêt à déclarer sous serment qu'il ne les a pas copiés ni manipulés de manière inconvenable.

J'aimerais aussi répondre aux allégations formulées par le député de Lanark—Frontenac—Lennox and Addington, selon lesquelles les documents étaient déjà emballés et prêts à être acheminés. La seule boîte identifiée contenait des vidéocassettes des publicités diffusées par les conservateurs lors de la campagne électorale de 2004. Tous les autres documents ont été trouvés dans des tiroirs de bureau et des classeurs. Tous ont été retournés.

Une fois de plus, je peux assurer au député que tous les documents en question ont été remis au sergent d'armes et qu'ils ont été traités avec le plus grand respect.

M. Scott Reid (Lanark—Frontenac—Lennox and Addington, PCC): Monsieur le Président, j'ai effectivement soulevé la question de privilège le 29 mars et j'aimerais aujourd'hui attirer votre attention sur des renseignements pertinents.

Étant donné que le 29 mars je ne savais rien de ce qui suit, je n'ai pu vous soumettre ces renseignements à ce moment. À mon avis, ces renseignements démontrent que des membres du personnel du bureau du chef de l'opposition sont principalement responsables du fait que les documents en question ont été conservés pendant plus d'un an, inspectés en détail et montrés en partie aux médias. Ces

employés ont agi ainsi alors que le chef de l'opposition lui-même était au courant, du moins en partie, de la situation et avec son consentement.

Monsieur le Président, j'avais mentionné le chef de l'opposition dans les lettres que je vous ai envoyées pour vous aviser le 29 mars que je soulèverais la question de privilège ce jour-là, mais je ne connaissais pas alors la mesure dans laquelle le chef de l'opposition et son personnel avaient pris l'initiative dans cette affaire. Ce degré d'intervention m'est apparu clairement depuis et je tenterai de vous aider à y voir clair.

Premièrement, il est clair qu'un ou des employés du bureau du chef de l'opposition ont conservé mon dossier en sachant fort bien qu'il contenait des renseignements personnels. De plus, ils ont examiné mon dossier comme les 33 autres en leur possession. Ce qui suit le prouve très clairement.

À la conférence de presse du 26 mars, les dossiers du personnel étaient étalés dans le foyer de l'édifice Wellington pour que les représentants des médias puissent les examiner et les caméras, les capter. La bande vidéo produite, que le Parti libéral a affichée sur son site web, montre que malgré les efforts sommaires déployés par les employés du bureau du chef de l'opposition pour cacher les renseignements vraiment personnels et exposer seulement la partie supérieure des dossiers, ceux qui ont ainsi manipulé les dossiers ont nécessairement vu ce qu'ils contiennent.

Je ne pense pas qu'il y ait jamais eu un cas dans l'histoire du Canada où des documents personnels ont été traités d'une façon aussi douteuse. On a vu très clairement et à maintes reprises le mot « confidentiel » clairement indiqué en haut des documents que les libéraux montraient aux caméras, ainsi que les noms des personnes qui faisaient l'objet de l'examen et, dans certains cas, le nom de l'examineur et certains autres détails. Je devrais souligner que le chef de l'opposition a permis que cette séquence vidéo soit affichée sur le site Internet de son parti pendant plusieurs semaines. Elle s'y trouve toujours à l'heure actuelle.

En fait, ce matin, le Parti libéral a lancé son nouveau site Internet en grande pompe et a veillé à conserver et à continuer d'afficher ces documents confidentiels personnels. Ce nouveau site contient une nouvelle fonction permettant aux utilisateurs d'agrandir l'image et d'examiner les parties visibles des documents à l'aide de résolutions plus précises.

Privilège

Lors de la conférence de presse du 26 mars, le député d'Ajax—Pickering, le principal porte-parole des libéraux dans cette affaire, a offert la description précise suivante du contenu des dossiers, ce qu'il n'aurait jamais pu faire si les dossiers eux-mêmes n'avaient pas été examinés en profondeur. Voici ce qu'il a dit: « Nous remettons aujourd'hui, entre autres, 174 dossiers d'évaluation du personnel couvrant une période de cinq ans et concernant 34 employés différents. Ces dossiers contiennent des renseignements hautement personnels. À notre avis, le gouvernement a fait preuve de grossière négligence en laissant 174 dossiers d'évaluations personnelles contenant des renseignements précis sur des employés ainsi que des commentaires de leurs gestionnaires, des chercheurs, de 10 députés et d'anciens députés. »

Par contre, nous ne devrions pas conclure que le député est le principal coupable. Le *Hill Times*, dans un article paru le 26 mars, rapporte les paroles de l'adjointe administrative du député, qui a déclaré que quelques dossiers tirés des 30 boîtes de documents n'ont été remis au député que le 21 mars. Il semblerait que ces dossiers lui ont été remis parce que le député a la réputation d'être agressif. C'est le terme employé par son adjointe administrative.

De plus, dans un communiqué daté du 4 avril et affiché sur son site Internet, le député d'Ajax—Pickering a fait la déclaration suivante: « Je n'ai pris connaissance du contenu d'aucun dossier personnel. En fait, je n'ai eu aucun contact avec ces dossiers, sauf lors de la conférence de presse. On m'a dit qu'on avait trouvé ces dossiers dans des tiroirs et qu'ils ont été mis de côté sans être lus lorsque les chercheurs ont compris en quoi ils consistaient. »

Bien entendu, le député a fait un commentaire en ce sens à la Chambre aujourd'hui.

Si le député n'a jamais pris connaissance du contenu de ces dossiers personnels et qu'il n'a eu accès aux documents conservateurs retrouvés que pendant cinq jours, soit du 21 au 26 mars, alors il n'a pu obtenir des renseignements aussi détaillés au sujet du contenu de ces dossiers personnels que si les chercheurs du chef de l'opposition les avaient lus et lui avaient fourni les renseignements qu'il a répétés devant les caméras. Cela signifie, bien entendu, que quand ces mêmes chercheurs ont dit au député qu'ils avaient mis les dossiers personnels de côté sans les avoir lus, ils ne disaient pas la vérité.

•(1010)

La façon dont les dossiers ont été découverts par les libéraux a une grande importance. Ouvrir des boîtes adressées à une autre personne et en parcourir le contenu ressemble étrangement au fait d'intercepter et de lire le courrier d'autrui, ce qui est évidemment illégal. C'est probablement pourquoi le whip libéral a déclaré ceci à Mike Duffy, le 26 mars dernier:

Ce n'est pas du courrier mal acheminé qu'on a ouvert secrètement. Ce sont des notes de service qui traînaient là...

Il n'est absolument pas prouvé que ces documents traînaient simplement là.

Nous sommes ici aux prises avec trois versions contradictoires concernant la façon dont les documents ont abouti entre les mains des libéraux. Ces trois versions ont toutes été fournies par le député d'Ajax—Pickering. Dans la première version, tous les dossiers ont été trouvés dans des boîtes. Dans la deuxième version, certains des documents étaient dans des boîtes, d'autres non. Dans la troisième version, aucun document ne se trouvait dans une boîte.

Voici la première version, telle que résumée sur le site PoliticsWatch.com le 26 mars. Le rapport dit ceci:

Les libéraux ont découvert les documents dans le bureau de recherche que les conservateurs avaient libéré « trois mois » après les élections, selon le [député d'Ajax—Pickering].

[Le député d'Ajax—Pickering] a déclaré que les libéraux n'avaient pas eu le temps de parcourir les boîtes de documents abandonnées jusqu'à récemment puisque cela n'était pas prioritaire à l'époque.

Les libéraux ont supposé à tort que les boîtes ne contenaient rien d'autre que des déchets.

Voilà qui est en contradiction directe avec ce qu'il a déclaré aujourd'hui.

Et voici la version deux selon le rapport de Juliette O'Neil de CanWest à la suite de la conférence de presse du 26 mars durant laquelle les boîtes de documents ont été montrées aux médias. Elle a déclaré ceci:

Les libéraux ont dit que certains des documents avaient été trouvés dans les tiroirs de bureaux abandonnés par les conservateurs et que d'autres étaient dans des boîtes.

Voici la troisième version, sous la forme d'une citation directe du député d'Ajax—Pickering relevée dans le numéro du 2 avril du *Hill Times*:

Il s'agit de dossiers et de documents trouvés dans des classeurs et des bureaux. Les boîtes dans lesquelles ils étaient placés ont été laissées comme boîtes vides qui ont pu être utilisées, mais la plupart des documents étaient tout simplement des dossiers laissés dans des tiroirs, sur des tables, et dans le bureau, un peu au hasard.

Par souci de précision, je soumetts une quatrième version.

Le 22 mars, alors que personne ne savait encore que les libéraux étaient en possession de boîtes de documents des conservateurs, le député d'Ajax—Pickering a publié un communiqué de presse, encore affiché sur son site web, je crois, dans lequel il déclarait « se fonder sur les documents qui lui sont parvenus de source anonyme ».

Je pense que nous pouvons tout simplement écarter cette quatrième version en la qualifiant de pure invention étant donné que, dans les jours suivant la déclaration concernant des sources anonymes, l'adjoint exécutif du député se vantait du fait que des chercheurs de l'opposition avaient remis ces documents à son patron en raison de sa réputation d'agressivité.

Je ne sais pas au juste laquelle des trois autres versions est la bonne. Je ne crois pas vraiment que l'on puisse se fier à la franchise des parties responsables pour ce qui est de dire si la loi a été enfreinte et par qui, à moins qu'un comité de la Chambre ne les oblige à dire la vérité.

Je dois dire, cependant, que la version la plus plausible me semble être celle selon laquelle l'ensemble, sinon la totalité, des dossiers étaient dans des boîtes. Vraisemblablement, me semble-t-il, durant le processus d'échange des locaux à bureaux pour chercheurs, entre le gouvernement sortant et le nouveau gouvernement, les déménageurs ont fait une erreur et certaines des boîtes ont été réacheminées à leur point d'origine au lieu d'être livrées à destination.

J'ai participé à un tel échange de bureaux en 1997, quand le personnel de recherche du Parti réformiste et du Bloc Québécois ont échangé leurs bureaux. Je me souviens que le va et vient de boîtes créait en soi de la confusion. Étant donné que les bureaux d'un parti devaient être vidés avant qu'on puisse y amener les affaires de l'autre, il a fallu laisser les boîtes toute une nuit sur des palettes dans des aires de triage situées dans l'entrée de l'édifice Wellington, où leur seule protection était la pellicule rétractable dans laquelle elles étaient emballées.

Privilège

À l'époque, j'étais chercheur affecté au dossier de l'unité nationale et j'avais en ma possession des documents qui me semblaient confidentiels. En fin de compte, pour être sûr de ne pas les perdre, j'ai enfilé des jeans, trouvé un chariot et déménagé mes boîtes moi-même.

En février 2006, afin d'assurer un déménagement efficace au cours duquel aucun document ne serait oublié, le gestionnaire des bureaux des conservateurs a pris certaines précautions à cette fin. Tout juste avant de quitter définitivement les lieux, une petite équipe du personnel conservateur a procédé à une dernière inspection des bureaux de l'édifice Wellington que les conservateurs quittaient. J'ai appris qu'ils avaient fait l'inspection systématique des classeurs et des tiroirs des meubles, apposant un feuillet autocollant sur l'avant de chaque tiroir après inspection pour confirmer qu'il était vide et se confirmant de vive voix que chaque bureau avait été complètement vidé.

Un membre de l'équipe raconte comment elle a même pris soin de ramasser les vêtements qui traînaient et de les faire parvenir à leurs propriétaires. Cette même personne dit reconnaître sa propre écriture sur l'étiquette-adresse apposée sur l'une des boîtes qui a été retournée par les libéraux.

• (1015)

À moins que les gens qui m'ont décrit le processus m'aient menti, les documents qu'ont trouvés les libéraux sont en fait, pour reprendre les paroles du whip libéral, « du courrier mal acheminé » qui a été « ouvert sous le couvert de l'obscurité ». Cela veut dire que le cabinet du chef de l'opposition, qui était en possession de biens volés, a enfreint la loi.

Dans ces circonstances, ce n'est pas seulement de dossiers personnels dont il faut répondre. J'ai eu l'occasion, la semaine dernière, d'examiner le contenu de certaines boîtes qui nous avaient été retournées, non pas celles des dossiers personnels, mais les autres boîtes. Dans l'une d'elles, j'ai trouvé un certain nombre de documents confidentiels que j'ai rédigés après être devenu député.

Ce ne sont pas des documents qu'auraient dû voir les libéraux. Ceux-ci n'avaient pas le droit d'examiner les documents même s'ils avaient été oubliés à cause du genre de « négligence grave » dont les députés d'Ajax—Pickering et de Notre-Dame-de-Grâce—Lachine ont parlé lors de la conférence de presse qu'ils ont donnée au moment de retourner les boîtes.

Soyons clairs: il s'agissait de lettres et de notes privées. Par conséquent, il est étonnant que personne chez les libéraux ne nie que leur parti les a parcourues. En effet, d'après un reportage du 26 mars, « un recherchiste, que le cabinet du chef de l'opposition refuse de nommer, a parcouru lentement les milliers de pages de documents laissés par les conservateurs ».

La lecture de ces lettres représente une autre violation illégale de ma vie privée. Je m'inquiète également à un autre égard. L'un des comptes rendus médiatiques de la conférence de presse du 26 mars indique ce qui suit:

[Le député d'Ajax—Pickering] a déclaré que les libéraux gardaient environ dix autres boîtes de documents laissés par les conservateurs [...] Quant aux dix boîtes qui restent, [le député] a dit que les libéraux continueraient à en examiner le contenu afin de vérifier s'il y a quelque chose qui relève de « l'intérêt public ».

À moins que je me trompe sur la façon dont ces boîtes sont tombées entre les mains des libéraux, il s'agit là aussi de possession de biens volés. Par ailleurs, il est fort probable que ces documents ne puissent être examinés sans qu'on enfreigne les droits en matière de protection des renseignements personnels, tout comme mes notes ne pouvaient pas être lues sans qu'on viole ma vie privée. De plus, tout

cela se fait au vu et au su du chef de l'opposition. Ce sont des membres de son personnel qui procèdent à la lecture des documents, et ce, dans des lieux qui relèvent de sa responsabilité.

C'est dire que, en ce moment même, le chef de l'opposition se rend coupable de faciliter des gestes qui constituent un outrage au Parlement. À moins, bien entendu, que, comme le député d'Ajax—Pickering le dit, contredisant une déclaration faite antérieurement à la Chambre, il n'y ait pas d'autres boîtes de documents, et que ces dix boîtes ne soient qu'une invention de son cru, le 26 mars. Je me permets d'ajouter que le chef de l'opposition n'a jamais essayé de réfuter quoi que ce soit ni, que je sache, essayé de vérifier quoi que ce soit non plus. Il est vrai que je ne suis pas au courant de tout ce qui se passe de ce côté-là.

Monsieur le Président, il est une dernière raison qui devrait vous inciter, selon moi, à renvoyer cette affaire au Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre comme une question qui met en cause les privilèges et constitue un outrage au Parlement. Ceux-là même qui ont conservé ces documents pendant plus d'un an, qui les ont qualifiés de très personnels et qui ont dit que cette perte non intentionnelle de documents constituait une négligence grave et un motif sérieux d'inquiétude, se sont permis de garder les documents et d'en faire une utilisation abusive.

Dans sa conférence de presse du 26 mars, le député d'Ajax—Pickering est allé jusqu'à dire: « Si j'étais l'une des 34 personnes dont les dossiers personnels ont été oubliés de la sorte, je me poserais bien des questions et je serais profondément indigné. »

Je suis l'une de ces 34 personnes. Je suis profondément indigné et j'ai beaucoup de questions à poser.

Plus précisément, je me pose les sept questions suivantes qui ne pourront recevoir de réponse que si les parties en cause sont contraintes de comparaître devant un comité parlementaire pour fournir des réponses sensées, au lieu des comptes rendus contradictoires que nous a donnés jusqu'à maintenant le député d'Ajax—Pickering.

Première question: les dossiers personnels ont-ils été trouvés dans des tiroirs, comme il le prétend maintenant, auquel cas leur caractère confidentiel aurait été d'emblée évident? Dans l'affirmative, pourquoi avoir conservé ces dossiers pendant une année entière en pleine connaissance de cause?

Deuxième question: certains des documents, notamment des lettres de moi destinées à d'autres députés, ont-ils été trouvés dans des boîtes, auquel cas les attachés de recherche ont en fait intercepté et lu des lettres qui ont été mal acheminées?

Troisième question: quels attachés de recherche ont participé à ces actes et quels membres du personnel du chef de l'opposition étaient au courant de ce qui se passait et se sont abstenus d'intervenir pour que cela cesse?

Quatrième question: des documents ont-ils été photocopiés, numérisés ou reproduits par d'autres moyens?

Cinquième question: quand le chef de l'opposition a-t-il appris que son personnel avait en sa possession ces documents confidentiels et pourquoi, lorsqu'il l'a appris, n'a-t-il rien fait?

Affaires courantes

Sixième question: pourquoi le chef de l'opposition tolère-t-il que son personnel continue en ce moment de lire de la correspondance privée... à moins que la dernière version des faits présentée par le député d'Ajax—Pickering ne soit la bonne? Dans ce cas, il faudrait qu'il explique pourquoi il a laissé entendre que les libéraux avaient en main des documents compromettants qu'ils étudiaient dans l'intérêt public?

• (1020)

Septième question: pourquoi le chef de l'opposition permet-il que des images de documents confidentiels soient affichées sur son site web? Les fera-t-il retirer immédiatement?

Monsieur le Président, si vous concluez qu'il y a présomption d'atteinte à mes privilèges par le chef de l'opposition ou des membres de son personnel ou que leurs actes peuvent constituer un outrage au Parlement, je serai disposé à proposer la motion qui s'impose.

Le Président: La présidence remercie le député de Lanark—Frontenac—Lennox and Addington d'avoir soulevé cette question et le député de Ajax—Pickering d'être intervenu dans ce dossier.

J'examinerai les arguments qu'ont présentés les deux députés et j'essaierai de voir certains des documents qui ont apparemment été divulgués publiquement, mais je dois dire d'entrée de jeu que, à mon avis, il semble qu'il s'agit là d'une plainte, et je n'ai pas entendu le député parler abondamment du privilège parlementaire auquel on aurait porté atteinte.

Il a peut-être une plainte personnelle à formuler parce que des documents privés auraient été divulgués publiquement, mais, si je comprends bien les règles régissant la question de privilège, il n'y a pas matière ici à soulever la question de privilège. Ce dossier me préoccupe donc quelque peu. Je peux assurer au député que je l'examinerai, mais je ferai observer dès maintenant que je n'ai pas entendu beaucoup d'arguments selon lesquels on aurait porté atteinte à l'un des privilèges dont jouissent les députés, et c'est ce que je voudrais déterminer.

Une violation de la loi ne constitue pas une atteinte au privilège des députés. Il s'agit là de questions distinctes. Le député peut affirmer que la loi a été violée dans un certain sens, ce qu'il a fait valoir fréquemment, je crois, au cours de ses observations, mais je ne suis pas certain que cette violation de la loi constitue nécessairement une atteinte aux privilèges des députés, seul aspect sur lequel je peux trancher et être en mesure d'aider le député à conclure que la question de privilège est fondée et, partant, que le dossier pourrait être renvoyé au comité.

Dans les circonstances, comme je l'ai dit, j'examinerai tous les arguments qu'a présentés le député. J'estime disposer de suffisamment d'éléments d'information pour le moment, car le député est intervenu à deux reprises sur le sujet. Le député de Ajax—Pickering a fait ses observations. Je crois que nous allons en rester là. Je vais tâcher d'examiner les documents dont il a parlé et je ferai connaître ma décision à la Chambre en temps opportun.

AFFAIRES COURANTES

[Traduction]

LA CONDITION FÉMININE

L'hon. Bev Oda (ministre du Patrimoine canadien et de la Condition féminine, PCC): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je prends la parole ce matin pour traiter de l'importance

d'encourager une plus grande participation des femmes à notre système de gouvernement démocratique.

Dans un pays démocratique, les élus doivent s'efforcer d'être le reflet de la population qu'ils sont chargés de représenter, et pour mieux servir la diversité canadienne, il faut observer la même diversité à la Chambre. Nous serons tous enrichis par l'apport d'un éventail représentatif d'expériences, de bagages et de compétences que possèdent nos citoyens.

Il faut promouvoir et encourager la reconnaissance de la contribution des femmes au gouvernement. Les Canadiennes ont contribué à bâtir notre pays d'innombrables manières. Elles ont joué un rôle considérable dans notre histoire et doivent jouer un rôle clé pour ce qui est de façonner notre avenir.

En conséquence, nous appuyons aujourd'hui les efforts visant à promouvoir l'augmentation du nombre de femmes élues à des charges publiques. Nous devons travailler ensemble à des mesures non partisans pour faire en sorte que les femmes aient des chances égales quand il s'agit de servir la population dans la vie publique.

Les Canadiennes ont les compétences et les connaissances voulues pour contribuer utilement aux activités gouvernementales à tous les niveaux. Elles ont le droit d'avoir des chances égales de se faire élire à la Chambre, non pas grâce à des dispenses spéciales, mais en raison de leur mérite.

Le gouvernement doit appuyer tous les efforts sincères visant à accroître la représentation des femmes et leur participation à la vie politique. Nous reconnaissons l'apport des femmes dans cette sphère d'activité et nous y sommes favorables, puisque c'est le Parti conservateur qui a fait élire la première femme à la Chambre des communes, ainsi que la première femme première ministre.

En travaillant ensemble et en conjuguant nos efforts pour encourager un plus grand nombre de femmes à se présenter aux élections, nous devons aussi donner à tous les Canadiens l'assurance que notre gouvernement est conscient de notre responsabilité de répondre aux besoins des femmes.

C'est pourquoi notre ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien travaille pour donner aux femmes autochtones le droit aux biens matrimoniaux et pour faire reconnaître leurs droits en vertu de la Charte. C'est pourquoi notre ministre de la Santé a consacré 300 millions de dollars dans notre budget pour appuyer un programme national de vaccination en vue de protéger les Canadiennes contre le cancer du col de l'utérus. C'est pourquoi le budget de Condition féminine Canada consacré aux programmes pour les femmes a été augmenté à 20 millions de dollars, niveau le plus élevé depuis la création du programme.

Tout en déployant des efforts pour promouvoir une plus grande participation des Canadiennes au gouvernement, nous devons toujours être conscients que c'est la responsabilité de l'ensemble du gouvernement et la responsabilité de chaque député de servir tous les Canadiens et toutes les Canadiennes.

• (1025)

L'hon. Maria Minna (Beaches—East York, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureuse de pouvoir prendre la parole au sujet de la déclaration de la ministre sur le défi canadien d'À voix égales.

Affaires courantes

Il y a 25 ans, des femmes se sont battues pour faire reconnaître l'égalité des femmes en vertu de la Charte des droits et libertés; les femmes jouissent effectivement de l'égalité devant la loi, mais cela ne se traduit pas automatiquement par l'égalité dans toutes les sphères de la société. En fait, c'est plutôt le contraire.

Il n'en demeure pas moins que la situation se détériore à cause du gouvernement conservateur. En effet, le gouvernement a retiré l'égalité du mandat du Programme de promotion de la femme, programme qui finançait autrefois des organismes de défense et de promotion de l'égalité. Le gouvernement a retiré les droits politiques et juridiques du mandat de ce programme. Cette décision prouve bien que le gouvernement ne relèvera pas le défi consistant à faire élire plus de femmes qu'a lancé À voix égales.

Le Parti conservateur ne compte que 11 p. 100 de femmes, moins que tout autre parti représenté à la Chambre des communes où, de toute façon, la représentation féminine n'est que de 21 p. 100. Selon l'ONU, il faut qu'elle soit d'au moins 30 p. 100 pour influencer de façon significative les politiques publiques relatives aux femmes.

Le chef libéral s'est engagé à dépasser ce pourcentage. Le chef libéral est allé encore plus loin dans son engagement envers l'égalité pour les femmes, promettant de nommer plus de femmes au Cabinet, d'assurer une représentation égale des femmes et des hommes au Sénat et de veiller à ce qu'un plus grand nombre des femmes occupent des postes de direction au sein des sociétés d'État.

Le Parti libéral du Canada est le parti à l'origine de la Charte des droits et libertés et de la Commission royale d'enquête de 1970 sur la situation de la femme. Il est le parti qui a créé le ministère de la Situation de la femme. Nous avons une fière tradition d'appui à la promotion des droits de la femme et de revendication d'une égalité réelle.

Les Canadiennes peuvent compter sur le Parti libéral du Canada. Le Parti libéral du Canada sera de la lutte pour les droits des femmes opprimées partout dans le monde. Le Parti libéral du Canada relèvera le défi canadien.

[Français]

Mme Nicole Demers (Laval, BQ): Monsieur le Président, il faut se réjouir puisque l'intervention de l'organisme « À voix égales » nous donne aujourd'hui l'occasion d'aborder la question de la participation des femmes à la vie politique. C'est malheureusement la seule raison de se réjouir quand on aborde cette question.

La faible participation des femmes à la vie politique est particulièrement inquiétante, et nous ne pouvons pas, en tant que démocrates, nous limiter à observer le phénomène. Nous avons tous l'obligation d'agir, et ce, rapidement.

La déclaration de la ministre de la Condition féminine relève du cynisme. Entendre louer ce parti qui a présenté à peine plus de 10 p. 100 de candidates, soit 38 sur 308 candidats, lors des dernières élections, démontre le peu d'importance qu'il accorde aux femmes en politique. Ce parti, non satisfait de ne pas encourager la participation des femmes à la vie politique, les bâillonne désormais en les empêchant de défendre leurs droits et d'exprimer leurs revendications face à ce gouvernement rétrograde. Ce parti, avec 11,2 p. 100 de femmes élues, entrave la progression de la Chambre des communes vers la parité.

Alors que les pays progressistes, comme la Suède et la Norvège, ont atteint des niveaux de représentation de 45,3 p. 100 et de 37,9 p. 100, le Canada, par la faute des conservateurs, a glissé au 48^e rang, avec à peine 20 p. 100.

Avec son caucus composé de femmes dans une proportion de 33 p. 100, le Bloc québécois est le parti fédéral au Québec qui a fait élire le plus important contingent de candidates lors des dernières élections. Toutefois, ce n'est pas suffisant. Notre parti travaille activement à augmenter le contingent de députées et présentera plus de candidates lors des prochaines élections. C'est l'engagement que nous prenons aujourd'hui.

L'organisation multipartite « À voix égales » rappelle que: « Les partis politiques peuvent être des catalyseurs du changement. Il faut tout simplement une volonté politique de la part des chefs de partis pour faire la différence. »

Or, la volonté politique des conservateurs n'a été que de museler les femmes par l'abolition du Programme de contestation judiciaire et par les modifications des critères d'admissibilité au Programme de promotion de la femme. S'ils veulent relever le défi d'« À voix égales », et nous les enjoignons à le faire, que les conservateurs remettent aussi en vigueur ces deux programmes tels qu'ils étaient à l'arrivée des conservateurs au pouvoir. On verra alors le sérieux de leur volonté politique. Cette volonté politique, nous l'avons au Bloc québécois, et nous nous engageons à faire la différence et à stimuler plus que jamais la participation essentielle des femmes à la vie politique en ayant en tête cet objectif de parité qui semble audacieux mais qui, au fond, n'est que naturel.

• (1030)

[Traduction]

Mme Irene Mathysen (London—Fanshawe, NPD): Monsieur le Président, j'aimerais bien remercier la ministre pour sa déclaration, mais, malheureusement, après tout ce qu'elle a fait pour s'attaquer aux droits des femmes au Canada, je ne serais pas sincère. En réalité, la ministre a fermé 12 bureaux régionaux de Condition féminine Canada, aboli le Fonds de recherche en matière de politiques, retiré le mot « égalité » du mandat du Programme de promotion de la femme et imposé d'importantes restrictions à l'accès des femmes à du financement, et son gouvernement a aboli le Programme de contestation judiciaire.

Je ne puis qu'espérer qu'elle croit vraiment en ce qu'elle vient d'affirmer, à savoir que l'élection d'un plus grand nombre de femmes est une priorité et que les conservateurs prennent cette question au sérieux. J'ai mes doutes là-dessus, mais je suppose qu'il y a quand même lieu d'espérer que ce soit le cas.

Je suis fière de confirmer que, plus tard cet après-midi, lors de la période consacrée aux déclarations de députés, le chef du NPD cautionnera lui aussi le programme Défi Canada. Notre parti a fait de grands progrès à cet égard en présentant des femmes candidates, en les appuyant et en les faisant élire à la Chambre des communes. Les statuts du NPD prévoient que toute course à l'investiture dans notre parti doit compter au moins une candidature féminine. Notre équipe de campagne exige que des femmes puissent se présenter dans des circonscriptions où elles peuvent remporter l'élection, et nous avons obtenu d'excellents résultats jusqu'ici sur ce plan.

Les femmes forment 41 p. 100 de notre caucus. À ce jour, 42 p. 100 de nos candidats sont des femmes. Pour ce qui est des postes importants à la Chambre, le chef de notre parti a nommé, pour la première fois dans l'histoire du NPD, une femme comme leader parlementaire, une femme comme porte-parole en matière de finances et une femme comme porte-parole en matière de défense. Les députés du NPD se sont battus avec succès en faveur de la création d'un comité permanent de la condition féminine.

Affaires courantes

Je me dois également de faire une mise au point. La ministre a continué à prétendre, comme le font habituellement les conservateurs, que la première femme élue à la Chambre des communes était une conservatrice. En réalité, l'histoire et le hasard confirment qu'Agnes Macphail n'était certainement pas une conservatrice. Ardente pacifiste et progressiste, elle s'est battue en faveur des pensions pour les aînés, des droits des agriculteurs et de diverses causes sociales-démocrates, comme la réforme des prisons. Elle a été membre fondatrice du CCF. La plupart des gens oublient qu'elle a également été l'une des deux premières femmes à être élues au Parlement ontarien. J'espère bien que la ministre vérifiera ses dires dans les livres d'histoire et cessera de ternir l'excellente réputation d'Agnes Macphail, qui était une fière sociale-démocrate.

Plus que jamais auparavant, les Canadiennes et nos soeurs du monde entier font sauter la barrière des genres grâce à leurs compétences et à leur esprit d'innovation. Nous investissons les sphères d'activités traditionnellement dominées par les hommes et accomplissons de grandes réussites aux plus hauts niveaux dans les secteurs tant public que privé.

Plus tard cet après-midi, la Chambre entendra tous les chefs de parti s'engager à faire élire davantage de femmes. C'est un pas dans la bonne direction, mais cela ne suffit pas. Il nous faut plus que des belles paroles prononcées à la Chambre. Il nous faut des actions concrètes. Pour rétablir l'équilibre, il ne suffira pas de désigner des femmes candidates.

La participation des femmes doit faire partie de la structure et des grands objectifs de nos formations politiques. Je presse chaque député de la Chambre des communes d'aider les femmes à se faire élire en plus grand nombre, d'intervenir auprès des groupes de jeunes femmes pour les intéresser à la politique active, de se lancer à la recherche de femmes qui auraient la trempe de siéger avec nous, de les aider à recevoir l'investiture de leur parti et à obtenir la victoire.

Quant au NPD, je sais pertinemment qu'il n'aura de cesse qu'il n'obtienne que 51 p. 100 de nos candidats soient des femmes.

* * *

● (1035)

LA LOI SUR LA CONCURRENCE

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD) demande à présenter le projet de loi C-425, Loi modifiant la Loi sur la concurrence et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) (droit de réparer).

— Monsieur le Président, je suis fier de présenter un projet de loi que tous les députés, à mon avis, pourront appuyer. C'est le projet de loi sur le droit de réparer et il touche deux lois différentes: la Loi sur la concurrence et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement.

Ce projet de loi est important en raison du changement survenu dans le secteur automobile en ce qui concerne le matériel de diagnostic embarqué. Ce changement a mené à des exigences d'entretien qui sont nécessaires.

Je dirais que les conséquences de ce projet de loi ne toucheront pas que le seul secteur canadien de l'automobile. Des mesures législatives semblables aux États-Unis et en Europe ont permis d'adopter des techniques différentes pour tenir compte du fait que ce nouveau type de technologie cause des problèmes aux consommateurs et autres personnes qui font faire des travaux d'entretien ou de réparation sur leur véhicule. Ainsi, ce projet de loi permettrait d'instaurer les méthodes et procédés voulus afin que les associations

automobiles indépendantes puissent se procurer l'information, les outils et les matériaux nécessaires pour réparer les véhicules.

Cela est important pour la concurrence et pour l'environnement. C'est l'une des raisons pour lesquelles Pollution Probe et l'Association canadienne des automobilistes sont en faveur de ce projet de loi. J'invite tous les députés de la Chambre à l'appuyer afin de permettre un changement qui apporterait vraiment une amélioration.

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

* * *

[Français]

LA LOI SUR LA PREUVE AU CANADA

M. Serge Ménard (Marc-Aurèle-Fortin, BQ) demande à présenter le projet de loi C-426, Loi modifiant la Loi sur la preuve au Canada (protection des sources journalistiques et mandats de perquisition).

— Monsieur le Président, c'est toujours un grand honneur que de présenter pour la première fois son projet de loi émanant des députés.

J'ai choisi un sujet qui me préoccupe depuis la fin des années 1960 et qui, malheureusement, est encore d'actualité. Il s'agit de la protection des sources journalistiques et d'une façon civilisée de conduire les perquisitions qui doivent parfois avoir lieu dans les locaux des médias.

Le texte vise à protéger la confidentialité des sources journalistiques. Il permet aux journalistes de ne pas divulguer des renseignements ou de ne pas communiquer des documents qui n'ont pas été publiés, à moins que ceux-ci aient une importance déterminante et qu'ils ne puissent être mis en preuve par un autre moyen.

Il établit des conditions précises qui doivent être remplies pour qu'un juge puisse décerner un mandat de perquisition pour des renseignements et des documents que possède un journaliste, et prévoit la façon dont la perquisition doit être conduite pour protéger ce qui doit l'être.

Il permet également aux journalistes de ne pas révéler la source de l'information qu'ils collectent, rédigent, produisent ou diffusent par l'entremise d'un média à l'intention du public, ni de communiquer des renseignements ou documents susceptibles d'identifier une source.

Un juge peut néanmoins ordonner qu'un journaliste divulgue la source de l'information, s'il estime que l'intérêt public l'exige, en tenant compte de la conclusion du litige, de la liberté de l'information et des conséquences du témoignage du journaliste pour la source.

En conclusion, le but de ce projet de loi n'est pas de faire du journaliste un citoyen privilégié, mais bien de protéger l'activité journalistique qui est essentielle pour assurer une société juste et véritablement démocratique.

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

* * *

●(1040)

[Traduction]

PÉTITIONS

LES VISAS DE SÉJOUR

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Monsieur le Président, j'ai trois pétitions à présenter à la Chambre des communes aujourd'hui.

La première pétition porte sur les visas pour la République de Pologne. En vertu de la politique actuelle, il existe des restrictions et les pétitionnaires demandent au Parlement d'abolir les exigences relatives aux visas pour la République de Pologne.

Il est important de signaler que l'Union européenne englobe une partie de la République de Pologne. En fait, des soldats polonais combattent aux côtés des Canadiens en Afghanistan.

Les pétitionnaires demandent au Canada d'abolir les exigences relatives aux visas. La ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration pourrait résoudre rapidement la question avec le consentement de la Chambre.

LE RECYCLAGE D'AUTOMOBILES

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Monsieur le Président, la deuxième pétition porte sur le recyclage d'automobiles.

Les automobiles contiennent un ensemble de produits chimiques, et des résidus demeurent après leur déchetage. Ces produits chimiques contaminent notre environnement. Les pétitionnaires demandent que les automobiles soient démontées et recyclées. Il est très important de remercier les TCA pour cette pétition. Le recyclage d'automobiles crée des emplois pour les Canadiens et contribue à protéger l'environnement. C'est une bonne pratique qui est utilisée dans un grand nombre d'autres pays.

LES PERSONNES ÂGÉES

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Monsieur le Président, la dernière pétition englobe des centaines de pétitions dans lesquelles on demande au gouvernement d'accorder un plus grand soutien aux personnes âgées. Les pétitionnaires demandent que l'on supprime le caractère discriminatoire des conditions d'admissibilité. Plus particulièrement, les pétitionnaires veulent que l'on modifie les règlements et les politiques de la Loi sur la sécurité de la vieillesse afin d'éliminer l'exigence qui oblige les personnes âgées à avoir vécu au Canada au moins dix ans afin de pouvoir toucher la Sécurité de la vieillesse et le Supplément de revenu garanti.

Les pétitionnaires savent très bien qu'il existe un problème de pauvreté croissant au Canada, et que les personnes âgées sont durement touchées. Ils demandent au gouvernement d'agir. Cela serait conforme à la motion présentée par le Nouveau Parti démocratique qui demandait la mise en place d'une charte des droits des personnes âgées et qui a été adoptée par la Chambre.

[Français]

LE PROGRAMME PLACEMENT CARRIÈRE-ÉTÉ

Mme Carole Lavallée (Saint-Bruno—Saint-Hubert, BQ): Monsieur le Président, j'ai une pétition à déposer ce matin. Toutefois, je dois dire que ce n'est pas de gaieté de coeur que je le fais. Cela concerne le programme Placement carrière-été.

Affaires courantes

Ce n'est pas de gaieté de coeur que je le fais parce que les gens de mon comté, dans cette pétition, dénoncent par leur signature les changements du programme Placement carrière-été, et plus particulièrement les coupes de 10 millions de dollars de cette année, ainsi que les autres coupes qui sont appréhendées.

C'était un excellent programme parce qu'il permettait aux jeunes de se trouver un emploi pour l'été dans leur secteur d'expertise. Voilà que maintenant on a tout changé, y compris la façon de prendre la décision. Je sais que même le ministre du Travail, dans sa région du Saguenay—Lac-Saint-Jean, a dénoncé le nouveau programme Emploi d'été Canada parce que dorénavant, les décisions sur l'attribution de subventions ne se prendront plus dans les comtés et dans les régions, mais bien à Montréal et à Ottawa.

Voilà donc une centaine de signatures, encore une fois, contre le nouveau programme.

[Traduction]

LES VISAS DE VISITEUR

Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NPD): Monsieur le Président, j'ai le plaisir de présenter deux pétitions. La première a été signée par 65 membres de la communauté canado-polonaise de ma circonscription. Cette pétition demande la levée de l'exigence du visa de visiteur pour les personnes en provenance de la Pologne. En effet, la Pologne fait maintenant partie de l'Union européenne. Elle utilise donc les mêmes passeports biométriques et autres techniques d'identification sécuritaire que les autres pays de l'UE.

La levée de l'exigence d'un visa accroîtrait les visites familiales, le tourisme, les échanges culturels et les missions commerciales. Cette mesure bénéficie du large appui de ma circonscription, qui est caractérisée par une importante composante canado-polonaise.

LE SALAIRE MINIMUM FÉDÉRAL

Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NPD): Monsieur le Président, la deuxième pétition a été signée par 387 pétitionnaires. Ils demandent que le salaire minimum fédéral soit rétabli et porté à 10 \$ l'heure. Le salaire minimum a été aboli en 1996, sous le gouvernement libéral précédent. Un salaire minimum de 10 \$ l'heure ne représente même pas tout à fait le seuil de pauvreté pour une personne seule. Si un salaire minimum était établi à l'échelle fédérale, l'influence de cette mesure rayonnerait au-delà des travailleurs du secteur fédéral, car elle servirait de pratique exemplaire pour les normes du travail à la grandeur du pays. La pétition demande l'adoption de mon projet de loi C-375, relatif au salaire minimum.

[Français]

LE PROGRAMME PLACEMENT CARRIÈRE-ÉTÉ

M. Christian Ouellet (Brome—Missisquoi, BQ): Monsieur le Président, je dépose ce matin une pétition provenant d'organismes sans but lucratif de mon comté, Brome—Missisquoi, en particulier de l'Association québécoise des troubles d'apprentissage, de comités des loisirs et de comités d'action bénévole de plusieurs villes de mon comté.

Cette pétition comporte 143 noms de membres d'OSBL qui trouvent très dommage la perte d'emplois pour les jeunes, ou que ces emplois soient directement jugés par des fonctionnaires pour l'ensemble du Québec et non pas dans chaque région, car celles-ci connaissent davantage le choix qui doit être fait pour chaque étudiant.

Donc, ces gens sont très déçus du nouveau programme et demandent qu'on revienne à l'ancien programme.

Article 57 du Règlement

•(1045)

[Traduction]

QUESTIONS AU FEUILLETON

M. Tom Lukiwski (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, je demande que toutes les questions restent au *Feuilleton*.

Le Président: D'accord?

Des voix: D'accord.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LOI SUR LE MAINTIEN DES SERVICES FERROVIAIRES

MOTION PORTANT QUE LE DÉBAT NE SOIT PLUS AJOURNÉ

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, relativement à l'étude de l'initiative ministérielle n° 15, je propose:

Que le débat ne soit plus ajourné.

Le Président: Conformément à l'article 67.1 du Règlement, il y aura maintenant une période de questions de 30 minutes. J'invite les députés qui souhaitent poser des questions à se lever pour que la présidence ait une idée du nombre de députés qui désirent participer à cette période de questions.

La première question sera posée par le député de Davenport.

M. Mario Silva (Davenport, Lib.): Monsieur le Président, d'entrée de jeu, permettez-moi de dire que nous appuyerons la motion présentée conformément à l'article 57 du Règlement ainsi que le projet de loi C-46, mais que nous avons de sérieuses préoccupations quant à la façon dont le gouvernement a traité la situation. De toute évidence, nous craignons tous que la prolongation de la grève du CN n'ait de graves conséquences économiques sur le Canada. Le service ferroviaire est très important pour de nombreuses collectivités.

La grève dure depuis assez longtemps déjà et nous voulons savoir ce que le gouvernement faisait. Où était le ministre. Apparemment, il a brillé par son inaction alors qu'il aurait dû faire en sorte que les deux parties se réunissent pour en arriver à une solution dès le début, pour éviter la situation dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui. Le fait que nous votions sur cette motion de clôture et, ensuite, sur le projet de loi C-46 montre à plusieurs égards que le gouvernement n'a pas réussi à mettre fin à la grève.

J'aimerais savoir quelles mesures le ministre a prises. Combien de fois a-t-il rencontré les deux parties? Qu'a-t-il tenté pour régler ce conflit?

[Français]

L'hon. Jean-Pierre Blackburn (ministre du Travail et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, PCC): Monsieur le Président, le principe de la libre négociation dans les conventions collectives est un principe qui est accepté par tous les parlementaires. Cependant, lorsqu'on constate qu'après 14 jours de grève, alors que l'économie canadienne a été sérieusement paralysée, alors que l'on parle de 1 milliard de dollars de réduction de nos exportations au cours du mois de février à la suite de la grève du Canadien National et du conflit entre le Canadien National et les Travailleurs unis des transports, il est de la

responsabilité de notre gouvernement d'agir lorsqu'il voit que les parties ne semblent pas pouvoir arriver à une entente. Nous rappellerons que le projet de loi C-46 a été adopté un peu plus tôt, et qu'à la suite de son dépôt en première lecture, les parties en étaient d'ailleurs venues à un accord de principe.

Cependant, les membres ont décidé de ne pas ratifier ledit accord dans une proportion de près de 80 p. 100, ce qui fait qu'on se retrouve devant une situation où certaines grèves rotatives prévalent au pays. De plus, nous avons les demandes de plusieurs intervenants de compagnies et d'entreprises qui sont affectées par des grèves rotatives et qui ont également des craintes quant à l'obtention de leur propre marchandise à l'intérieur de leur entreprise.

Dans les circonstances, combien de temps doit-on attendre? Doit-on attendre que se soient déroulées 5, 10, 20 ou 30 grèves rotatives? Combien de temps le gouvernement doit-il attendre et laisser la situation économique se détériorer avant d'agir? Nous avons dit aux parties que le gouvernement prendrait ses responsabilités compte tenu qu'il ne semble pas possible d'avoir d'entente. Eh bien, nous allons procéder avec cette loi.

Rien n'empêche le syndicat de s'entendre avec la partie patronale. Malgré le projet de loi qui entrera en vigueur, les parties peuvent toujours s'entendre, et s'il y a cette entente entre les parties, elle prévaudra. Mais nous avons pour principe de protéger la santé de l'économie canadienne.

•(1050)

[Traduction]

Mme Libby Davies (Vancouver-Est, NPD): Monsieur le Président, je dois dire qu'à chaque fois que nous prenons la parole au Parlement durant la période des questions portant sur un sujet ayant trait à l'imposition de la clôture sur un projet de loi dont la Chambre est saisie, ou sera bientôt saisie, nous devrions traiter cela très sérieusement parce que, en tant que parlementaires, nous sommes ici pour débattre les mesures législatives. Nous sommes ici pour promouvoir le débat public. Nous sommes ici pour présenter divers points de vue et perspectives.

Lorsqu'un gouvernement présente une motion de clôture, comme c'est le cas maintenant, pour faire adopter de force une mesure dans un acte de désespoir, nous disposons d'une période de 30 minutes comme celle-ci pour demander au ministre et au gouvernement pourquoi ils ont recours à la clôture pour le projet de loi de retour au travail.

Une question doit être posée. Une loi de retour au travail est une question très sérieuse. Le conflit entre le CN et ses employés dure depuis des mois. Les syndiqués ont des revendications très légitimes en ce qui concerne la santé et la sécurité, dont nous discuterons lorsque nous débattons le projet de loi. Toutefois, priver les travailleurs du droit légitime de négocier et de s'asseoir à la table de négociation, forcer l'adoption d'une loi, par la clôture en plus, en quelques heures, ce qui se produira aujourd'hui à moins que nous ne réussissions à l'empêcher, c'est très grave.

Je voudrais poser au gouvernement une question sur le principe et les fondements du processus démocratique. Le gouvernement a recours à cette procédure expéditive et impérieuse qu'est la clôture pour forcer l'adoption d'une loi qui privera les travailleurs de leur droit de négocier de bonne foi.

Nous avons vu le CN mettre ses employés en lock-out. Nous avons vu les membres du syndicat rejeter de façon légitime un accord préliminaire. Ils ont le droit de le faire. Cela fait partie du Code du travail. Cela fait partie des négociations collectives équitables que les membres aient le droit de décider par eux-mêmes si un accord préliminaire leur convient ou non.

Les membres ont décidé qu'ils n'aimaient pas l'accord préliminaire et ils l'ont rejeté de façon catégorique. Ils ont maintenant le droit, selon moi, de relancer le processus et reprendre les négociations; le bureau du ministre et le gouvernement devraient favoriser ces démarches. Ils devraient affecter toutes leurs ressources à cette fin au lieu de donner un coup de marteau en disant: « Nous baissons les bras maintenant dans ce dossier. Nous allons simplement nous conformer à la volonté du CN. Nous allons présenter ce projet de loi de retour au travail et, de plus, nous allons donner un second coup de marteau en imposant la clôture pour qu'il franchisse toutes les étapes au Parlement le plus rapidement possible. »

Nous, les néo-démocrates, trouvons par principe que cette façon de procéder est scandaleuse. Nous la trouvons anti-démocratique. Nous trouvons qu'elle transgresse les principes de base du pays en matière d'équité au travail.

J'aimerais que le gouvernement nous dise comment il justifie ce qu'il propose actuellement à la Chambre, ces mesures vraiment draconiennes visant à expédier l'adoption du projet de loi.

[Français]

L'hon. Jean-Pierre Blackburn: Monsieur le Président, les parlementaires doivent comprendre qu'il y a maintenant 19 mois que les parties discutent entre elles. En cours de route, nous avons mis en place notre équipe de médiateurs pour soutenir les parties. Au cours du mois de février, une entente a été conclue entre le Canadien National et les Travailleurs unis des transports avec l'aide de nos médiateurs.

À la suite de l'entente, les employés sont retournés au travail sans délai. Nous apprécions cette façon de faire, qui est toute à leur honneur. Toutefois, à partir du moment où, de façon démocratique, les syndiqués décident de ne pas accepter l'entente négociée par leurs leaders, le gouvernement ne peut pas laisser l'économie paralysée chaque jour à cause d'une grève rotative qui à lieu à un endroit ou à un autre. Lorsque qu'il y a une grève rotative à un endroit, il n'y a pas que cet endroit qui en subisse l'impact. En fait, elle a un impact à l'échelle canadienne.

Samedi, les parties ont continué de négocier, et on voit qu'il n'y a pas de lumière au bout du tunnel. Dans les circonstances, c'est la responsabilité des parlementaires d'agir et d'adopter une loi puisqu'ils voient que les parties ne peuvent arriver à une entente pour le moment. Ainsi, les parties pourront négocier. Au cours des trois prochains mois, s'ils en arrivent à une entente, cette dernière prévaudra. S'il n'y a pas d'entente, notre arbitre demandera à chacune des parties de lui faire connaître son point de vue en ce qui a trait à cette convention. Enfin, notre arbitre décidera entre A et B, et pas au milieu. Il décidera entre A et B. Nous pensons que c'est ce que nous devons faire pour régler ce problème.

Depuis 1999, le Code canadien du travail a été révisé. Le Parlement, d'aucune façon, n'a dû intervenir de nouveau pour adopter une loi de retour au travail. En 2000, le Canadien National avait ratifié une entente. Il en a aussi ratifié une en 2003. Actuellement, cela ne semble pas possible. En février, il y a eu 14 jours de grève, ce qui est extrêmement long, tout cela en raison d'un conflit entre un syndicat américain et le syndicat canadien dont les deux parties ne s'entendent pas. Qui a fait les frais de cette

situation difficile? C'est l'économie du Canada et ce sont les employés qui ont perdu leur salaire.

La loi que nous adopterons est dans l'intérêt de l'économie de notre pays, dans l'intérêt des employés et dans l'intérêt du bon fonctionnement de notre service ferroviaire. Elle permettra aussi aux États-Unis et aux autres pays de constater que notre pays fonctionne bien et qu'ils peuvent compter sur un service de transport tout à fait valable.

● (1055)

[Traduction]

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Monsieur le Président, je voudrais dire, au nom du Parti libéral, que nous sommes tous frustrés de nous trouver dans cette situation particulière. Sur le plan des principes, nous aurions tous voulu que la négociation collective aboutisse à des résultats sans intervention du gouvernement du Canada dans une situation qui est à la fois locale et nationale.

J'ai écouté les réponses du ministre. Je me souviens du temps où nous siégeons au comité de la main-d'œuvre et de l'immigration et cherchions à régler une foule de questions liées aux ressources humaines. Je sais qu'il a bon cœur et qu'il souhaite prendre les mesures voulues. Je me suis départi de tout esprit partisan pour dire cela. J'hésite un peu à lui faire un compliment, même s'il le mérite bien.

Il doit être aussi frustré que moi de voir que ses alliés d'antan du côté néo-démocrate, qui se targuent de toujours respecter les principes, ont manqué l'occasion qui s'offrait à eux de considérer l'intérêt supérieur des gens qui travaillent partout dans le pays. Il doit en être extrêmement déçu. J'en suis désolé pour lui.

Avant de commencer à verser une larme, je voudrais lui dire qu'il devrait, la prochaine fois qu'il sera assis à la table du Cabinet, jeter un coup d'œil de l'autre côté — je ne sais pas comment les ministres sont placés autour de la table — pour regarder un autre ancien allié, le ministre des Transports, qui s'est tout simplement déchargé de la responsabilité de répondre aux besoins d'infrastructure du pays, ce qui a donné lieu à ce conflit entre le CN et ses employés.

Je ne prendrai la part d'aucune des deux parties. Comme je l'ai dit, nous sommes d'avis que le pays a besoin d'une intervention urgente du Parlement dans une situation qui a des répercussions nationales étendues. Même si nous ne voulons pas voir le gouvernement intervenir d'une façon trop directe, nous avons l'obligation, à ce stade, de nous mêler de cette affaire. Allons-nous, oui ou non, veiller à ce que les parties reviennent à la table de négociation? Je crois que c'est ce que le NPD voudrait nous voir faire.

J'espère que le ministre du Travail convient que les mesures qu'il est sur le point de prendre visent à amener les parties à reprendre les négociations et à réévaluer leur position. Ce n'est pas ce que les néo-démocrates moralisateurs souhaitent, mais ils se sont déjà trompés auparavant à maintes reprises. Il n'y a donc là rien de nouveau.

Article 57 du Règlement

Je me demande si le ministre a fait ce qu'il faut pour avertir les deux parties que le Parlement s'attend à ce qu'elles accordent une attention immédiate à la mesure qu'il envisage de prendre aujourd'hui. Ainsi, nous pourrions continuer à nous occuper des affaires du pays, avec leur collaboration, contrairement à leurs anciens alliés de gauche.

• (1100)

[Français]

L'hon. Jean-Pierre Blackburn: Monsieur le Président, quelle entente y a-t-il eu entre les parties en février dernier? Elles avaient convenu d'une augmentation de 3 p. 100, d'un montant forfaitaire de 1 000 \$, et elles devaient prendre un an pour négocier leur convention collective. C'est le droit des employés, des syndiqués, de ne pas accepter cette offre et de trouver qu'elle ne correspond pas à leurs attentes.

Cependant, nous, en tant que parlementaires, à quoi doit-on penser? On doit penser qu'on ne peut pas être dans une situation où, un matin, on arrête telle partie, le lendemain matin, telle autre partie, et attendre encore le surlendemain et ainsi indéfiniment. On se doit d'agir. On ne force pas, on n'oblige pas au regard d'une convention collective. Ce sont les deux parties qui doivent s'asseoir ensemble et trouver l'entente qui peut leur convenir.

Voici ce qu'on dit: après trois mois, si les parties ne s'entendent toujours pas, l'arbitre demandera à chacune d'elle ce qu'elle veut, et il choisira entre l'une ou l'autre des deux propositions, pas au centre, mais entre *A* et *B*. Les gens peuvent tout à fait s'entendre. S'ils arrivent à un accord mutuel, cela ne pose aucun problème, car c'est ce qui est préférable. Cependant, notre responsabilité est de nous assurer que le train roule, qu'il livre la marchandise dans les entreprises, que nos ports de mer sont capables d'exporter et que, d'un bout à l'autre du pays, cela fonctionne.

Permettez-moi de nommer quelques-unes de ces entreprises. Juste hier, à nos bureaux, nous avons reçu 78 appels téléphoniques d'entrepreneurs et d'entreprises nous demandant d'agir. C'est comme cela depuis quelques jours, depuis que les gens ont décidé qu'ils pouvaient faire des grèves rotatives. Il y a eu Superior Propane à Calgary, Western Grain Elevator Association à Winnipeg, Nutrinor à Saint-Bruno, Keystone Agricultural Producers à Winnipeg, Tembec en Abitibi, Campotex à Saskatoon, Canadian Federation of Agriculture à Ottawa, Canadian Grain and Oilseed Exporters Association à Winnipeg, le port de Halifax. Et il y en a d'autres comme cela.

Je comprends le Parti libéral de nous appuyer, parce qu'effectivement, tout le monde constate qu'à un moment donné, c'est notre responsabilité d'agir. C'est ce qu'on fait dans le meilleur intérêt des employés, de notre économie et du fonctionnement du transport ferroviaire au Canada.

[Traduction]

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement ce qu'a dit le ministre. Toute cette idée du gouvernement qui est là pour « protéger la santé de l'économie canadienne » m'inquiète beaucoup. C'est à croire que cette loi est la seule à pouvoir être traitée rapidement, mais elle risque de porter atteinte aux droits des travailleurs. Ce sont-là des principes chers à notre parti.

Chaque fois que le député libéral d'Eglinton—Lawrence prend la parole pour dénoncer les divagations moralistes du NPD, on dirait qu'il ne fait que porter un peu plus atteinte à sa crédibilité, surtout quand on songe qu'il était disposé à accepter les contributions

d'enfants pour sa course au leadership. Chaque fois qu'il prend la parole à la Chambre, il instaure un fossé entre lui et nous sur le plan de la crédibilité, fossé qui atteint presque les dimensions de l'écart de prospérité au Canada.

Il faut souligner que ses propos ne reflètent absolument pas ce que dit le NPD. Nous parlons d'un ensemble de principes et de règles concernant les travailleurs qui se présentent sous la forme d'une loi qui sera adoptée par la Chambre. Il n'est pas insignifiant que le ministre propose une loi comme celle-ci et limite la durée des débats.

Ce qui m'inquiète, c'est ce qui s'est passé depuis que les travailleurs sont retournés au travail, après que les dernières tentatives de négociations eurent échouées. Il y a eu des grèves tentantes et des lock-out décrétés par le CN.

Dans le monde des affaires, certains ont émis des réserves très importantes. Toutes ces opinions sont très sincères à bien des égards et elles sont le reflet de ce que pensent nombre d'entreprises et de consommateurs canadiens, mais il faut que les choses soient équilibrées. Le CN a mis en lock-out un grand nombre de travailleurs.

Vous voulez parler de la santé de l'économie canadienne? Eh bien, jetons alors un coup d'oeil sur le dernier budget. Par exemple, j'ai récemment rencontré des fabricants automobiles canadiens. Ils insistent pour que le gouvernement interrompe ses négociations commerciales avec la Corée. C'est important pour eux. Cela étant, pourquoi ne pas adopter une loi destinée à protéger la santé de l'économie canadienne dans le secteur de l'automobile?

Pourquoi accepte-t-on que la Corée nous envoie une délégation, mercredi, quand on sait qu'à cause du budget du gouvernement, General Motors a cessé d'investir au Canada? Les tarifs que les ministres de l'Industrie et des Finances ont adoptés pénalisent les constructeurs automobiles canadiens et représentent une subvention massive accordée à Toyota, surtout pour la RX, aux dépens des véhicules fabriqués au Canada. General Motors a réagi en annonçant qu'elle n'investirait pas au Canada actuellement. Tout est en suspens à cause des politiques du ministre.

Que veut-il faire avec cette loi, le ministre? Est-il vraiment conscient que ce n'est pas le seul dossier dans lequel il convient d'intervenir?

S'agissant du rôle du CN, le ministre a-t-il fait preuve d'une diligence raisonnable en demandant à la compagnie ce qu'elle a fait et pourquoi elle a décrété le lock-out en certains endroits? C'est important. On dirait que la compagnie a tout mis sur le dos des travailleurs, tandis que ceux-ci ne font qu'exercer leurs droits. Le CN est pourtant tenu de s'expliquer au sujet de ce lock-out, et c'est important. C'est de cela dont nous parlons. En fin de compte, la loi a été supplantée par la mesure actuelle.

• (1105)

[Français]

L'hon. Jean-Pierre Blackburn: Monsieur le Président, que veut le Nouveau Parti démocratique? Lorsqu'on s'aperçoit que deux groupes ne peuvent pas arriver à une entente, du moins pas dans un avenir prévisible, et qu'à chaque jour, l'économie canadienne se retrouve un peu plus paralysée parce qu'il y a justement ces grèves rotatives, il est de notre responsabilité d'agir.

Je veux rappeler qu'au mois de février, la grève a duré 14 jours. Pourquoi? Que s'est-il passé dans les faits? Il y a avait un conflit entre le syndicat américain et le syndicat canadien des Travailleurs unis des transports. Lorsque la grève a été déclenchée, le Canadien National est allé devant le Conseil canadien des relations industrielles pour dire que le président du syndicat canadien n'avait pas le droit de déclencher la grève, que seul le syndicat américain pouvait le faire.

Lorsqu'on est arrivé devant le Conseil canadien des relations industrielles, les gens des États-Unis ne reconnaissaient pas l'avocat qui négociait. Ils ont demandé d'avoir leur propre avocat. Il a fallu attendre un délai de cinq jours avant que l'avocat représentant la partie du syndicat américain puisse se préparer; cinq jours où l'économie du Canada a été paralysée, en attente de savoir ce qui se passerait au bout de cinq jours, de savoir si la grève était légale ou non. Il a résulté de ces 14 jours de grève une diminution de nos exportations de l'ordre de 1 milliard de dollars. C'est ce que ça a coûté à l'économie du Canada. À partir du moment où l'on voit qu'il n'y a pas de solution pour les parties, on ne peut pas laisser ça continuer ainsi.

En ce qui concerne les grèves rotatives, doit-on attendre au 32^e jour, au 64^e jour, au 100^e jour? C'est maintenant qu'il faut agir. On le sait, on voit la situation qui se détériore. Notre responsabilité est d'agir, et nous le faisons dans le meilleur intérêt pour toutes les parties, dans l'intérêt des employés et dans l'intérêt du bon fonctionnement de l'économie de notre pays.

[Traduction]

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. C'est par politesse que j'ai attendu la fin de l'intervention du ministre avant d'interrompre le débat, car le ministre s'est comporté comme un gentilhomme. Je ne peux pas en dire autant d'autres collègues, particulièrement depuis que le député de Windsor-Ouest a commencé à faire du salissage.

Élections Canada, une organisation indépendante qui surveille ce que font les députés lors des élections, a examiné l'allégation en question et je suis prêt à déposer la lettre qui émane de cette organisation. Il est malséant de la part d'un député de laisser entendre qu'un collègue a eu un comportement déshonorant. Je vais déposer la lettre d'Élections Canada dans laquelle il est question de l'âge des donateurs et des présomptions légales concernant les relations familiales ou l'adresse commune de donateurs. Cette lettre confirme la conformité des activités de financement de ma campagne à la direction de mon parti.

J'invite le député à se montrer à la hauteur du mot « honorable » et à s'abstenir de formuler de tels propos diffamatoires. Ce genre de dénigrement n'aide personne. Si le député est un gentleman, il va retirer ses commentaires. Sinon, il devra en prendre son parti.

• (1110)

Le vice-président: Le député sait qu'il ne peut pas simplement déposer un document. Il doit d'abord obtenir le consentement unanime de la Chambre pour le faire.

Le député a invoqué le Règlement. Il veut déposer un document. Y a-t-il consentement unanime pour qu'il dépose le document?

Des voix: D'accord.

Une voix: Non.

La députée de Parkdale—High Park a la parole.

Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NPD): Monsieur le Président, lorsqu'il y a un conflit de travail, à l'évidence, il y a des

facteurs qui compliquent la situation. Si tout était simple et clair, les parties arriveraient à s'entendre, sans aide.

Ici, nous sommes en présence d'une société privée au coeur d'une négociation très difficile avec son agent négociateur. Il va sans dire que, dans un cas où les deux parties n'arrivent pas à s'entendre et où cela se répercute sur l'économie, la réaction appropriée du gouvernement n'est pas de sortir l'artillerie lourde. La réaction indiquée de sa part est d'aider les parties à cerner les obstacles et, dans toute la mesure du possible, à parvenir à une convention collective négociée librement.

Si un conflit de travail n'avait pas de répercussions économiques, je suppose qu'il faudrait se demander quelles pressions pense pouvoir exercer l'une ou l'autre des parties en optant pour un lockout ou pour la grève. Un conflit de travail n'est jamais sans conséquences.

Il faut cependant se demander si ces parties auront le droit, comme dans toute bonne démocratie, de trouver une solution négociée librement avec, idéalement, l'aide du gouvernement, ou si le gouvernement va intervenir de manière inopportune et court-circuiter le processus démocratique en imposant ce vote par la force de la clôture aujourd'hui.

Ce n'est pas un bon précédent pour le gouvernement que d'adopter cette ligne de conduite et je lui recommande vivement d'y repenser.

[Français]

L'hon. Jean-Pierre Blackburn: Monsieur le Président, je rappellerai à nouveau les conséquences économiques graves qui ont touché le pays entier à la suite de la grève de 14 jours.

Il y a eu des conséquences graves pour la Commission canadienne du blé, pour les producteurs de substances chimiques, pour le port de Vancouver, pour les fabricants d'automobiles, pour les producteurs agricoles et pour les intervenants du domaine forestier. Tous ces intervenants de notre économie ont été extrêmement touchés par la dernière grève qui a eu lieu en février.

Je rappellerai également que la députée du NPD trouve que le Canadien National négocie à la dure. Peut-être. D'autres trouvent que le syndicat en demande trop. Peut-être. À un certain moment, il faut qu'une décision soit rendue. On ne peut pas laisser les parties hypothéquer l'économie de notre pays à cause de ce conflit.

Notre choix, c'est que les parties s'entendent. Notre loi les forcera à discuter ensemble. Elles ont trois mois pour en arriver à une entente. Si elles n'y arrivent pas, l'arbitre demandera à la partie *A*, comme à la partie *B*, de lui faire son offre et il prendra une décision. C'est ce qu'on appelle l'offre finale. L'arbitre choisira entre *A* et *B*. Il ne peut rien choisir entre les deux; c'est *A* ou *B*. Lorsque vous inscrivez cela dans un projet de loi, cela exerce une espèce de pression sur les parties pour qu'elles arrivent à une entente. Nous pensons que la loi est dans le bon intérêt de nos employés, le bon intérêt de l'économie canadienne et le bon intérêt du transporteur qu'est le Canadien National.

Je rappelle à nouveau que nous aurions souhaité que les parties s'entendent. Toutefois, comme il ne semble pas y avoir de possibilités à cet égard, le gouvernement se doit de prendre ses responsabilités et d'agir.

Article 57 du Règlement

[Traduction]

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Monsieur le Président, je suis cette grève de très près, car ma région dépend des chemins de fer. Nous devons transporter divers produits de la forêt. Nous devons aussi transporter de l'acide sulfurique provenant des fonderies Horne, à Rouyn-Noranda, et Kidd Creek, à Timmins.

La semaine dernière, un déraillement majeur s'est produit dans notre région. La rivière Blanche a été contaminée lorsque de nombreux wagons contenant de l'acide sulfurique se sont renversés. L'accident s'est produit sur une ligne de la Ontario Northland, qui relève de la province. Nous avons déjà eu d'autres déraillements de trains transportant de l'acide, ce qui inquiète beaucoup la population de ma région.

Je me suis penché sur les problèmes de sécurité des transports. Depuis 2002, nous assistons à un accroissement énorme du nombre de déraillements. Le Bureau de la sécurité des transports a effectué très peu d'études en profondeur de ces accidents, et très peu de poursuites ont été intentées. De sérieuses questions ont été soulevées au sujet des moyens pris par une entreprise comme le CN pour engranger de tels profits. On se demande si les équipes travaillant sur les lignes ferroviaires suffisent à la tâche et si des mesures adéquates ont été prises pour qu'un personnel suffisant s'occupe des très grands trains de marchandises, qui parcourent le pays, de manière à garantir la sécurité publique.

Ainsi, lorsque nous parlons d'ordonner aux travailleurs de rentrer au travail, il ne faut pas oublier qu'ils ont, en fait, joué le rôle des canaris dans une mine de charbon, comme on le dit parfois. Ce sont eux qui ont constamment pris la parole pour dénoncer le manque de coopération de la part du CN pour assurer la sécurité sur le terrain avec des effectifs suffisants.

Qu'a fait le présent gouvernement dans tout cela? Il est demeuré sur la touche sans intervenir dans le différend.

Nous sommes en train de parler de problèmes de sécurité publique. Nous voulons nous assurer que les travailleurs du CN ne sont pas abandonnés à eux-mêmes. Y a-t-il assez de travailleurs sur le terrain pour garantir la sécurité du transport ferroviaire au pays?

•(1115)

[Français]

L'hon. Jean-Pierre Blackburn: Monsieur le Président, je rappellerai à nouveau l'importance des impacts qui ont été portés à l'économie canadienne, à nos fermiers, à nos intervenants du domaine forestier, aux producteurs automobiles et à l'ensemble du secteur chimique et pétrolier. Certaines communautés éloignées ne recevaient même plus de nourriture et d'essence, qui étaient essentielles au bon fonctionnement.

Dans un tel contexte, notre gouvernement se doit d'agir. Il se doit d'agir à partir du moment où les parties ont rejeté l'entente et puisqu'on ne voit pas poindre à l'horizon le règlement du conflit et la bonne entente des parties. C'est dans ce contexte que je demande aux partis d'opposition, le Bloc québécois, le Parti libéral et le Nouveau Parti démocratique, de même qu'aux députés indépendants d'appuyer le gouvernement.

C'est évident et c'est clair qu'on ne peut pas laisser cette situation durer. C'est dans l'intérêt de tout le monde. De plus, les parties auront le temps de discuter et de négocier en vue d'en arriver à un accord au cours des prochains mois.

[Traduction]

Le vice-président: La période réservée aux questions sur la motion de clôture est expirée.

M. David Christopherson (Hamilton-Centre, NPD): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Nous aimerions faire valoir que la mise aux voix de cette motion est intempestive et contraire au Règlement. Mon rappel au Règlement repose sur ce qui suit.

Aux termes de la motion, on devrait disposer du projet de loi:

[...] de la manière suivante [...] : a) dès la première lecture du projet de loi et ce jusqu'à ce que le projet de loi soit lu une troisième fois, la Chambre ne s'ajournera pas, sauf en conformité d'une motion présentée par un ministre de la Couronne [...]

Monsieur le Président, ce qui nous gêne, c'est que si cette motion est adoptée, la Chambre devra procéder à toutes les étapes sans interruption, jusqu'à la conclusion de l'étude.

Selon nous, le problème est que le projet de loi a déjà franchi l'étape de la première lecture le 23 février; la Chambre s'est donc déjà ajournée après ce qui était, techniquement et officiellement, l'étape de la première lecture, et nous en sommes techniquement à l'étape de la deuxième lecture. Il est donc impossible pour la Chambre de respecter la motion étant donné qu'elle s'est déjà ajournée en contravention des dispositions du processus prévu pour l'étude du projet de loi.

Pour étayer mon argument, monsieur le Président, j'aimerais attirer votre attention sur le chapitre 12 du Marleau et Montpetit, à la page 474, qui dit, relativement à l'exigence qui incombe au Président de veiller au respect de la procédure: « [...] et que celle-ci [la motion] ne contient pas de termes inacceptables ».

Le libellé de la motion n'étant pas conforme, il est impossible qu'il soit acceptable. En bref, le libellé de la motion est imparfait. Les projets de loi imparfaits sont rejetés.

Par conséquent, monsieur le Président, à la lumière de ces deux arguments et des preuves à l'appui, nous vous demandons de juger que le projet de loi est irrecevable et de rendre une décision en conséquence.

•(1120)

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, la question dont la Chambre est saisie à l'heure actuelle ne porte pas sur le projet de loi lui-même, mais plutôt sur la motion déposée et sur la tenue d'un vote sur la motion de procédure connexe. Je ne vois donc rien qui puisse appuyer l'argument que vient de faire mon collègue ou qui puisse nous empêcher de poursuivre le débat sur cette question.

Le vice-président: Quelqu'un d'autre voudrait-il intervenir sur ce recours au Règlement?

La présidence prend note de ce recours au Règlement. Il a un lien non pas avec la motion dont la Chambre est actuellement saisie, mais avec celle à laquelle elle renvoie. La présidence aura donc l'occasion de rendre une décision sur le recours au Règlement et sur l'admissibilité de la motion en temps opportun, mais ne se prononcera pas maintenant. La présidence doit maintenant passer au vote sur la motion actuellement à l'étude.

Article 57 du Règlement

Le vote porte sur la motion. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le vice-président: Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

Le vice-président: Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

Le vice-président: À mon avis, les oui l'emportent.

Et cinq députés ou plus s'étant levés:

Le vice-président: Convoquez les députés.

• (1210)

Après le vote:

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Il s'est passé une chose inhabituelle que je n'avais encore jamais vue au cours de mon expérience limitée à la Chambre.

Le député de Bramalea—Gore—Malton a voté, mais il n'était pas assis à son siège. Son siège a été déplacé. Il ne le savait pas et je viens tout juste de l'apprendre. Par conséquent, pourrais-je proposer que, dans les circonstances, le vote du député soit pris en compte, étant donné qu'il s'agit d'une erreur de bonne foi de sa part et évidemment de la mienne? Disons que le député aurait dû être assis plus loin, dans un autre siège, et étant donné que l'emplacement du siège n'est pas particulièrement important dans ce cas-ci, nous pourrions lui permettre de voter, même si le Règlement exige qu'un député doit être assis dans son propre siège pour voter. C'est la raison pour laquelle je vous fais part des aspects techniques de la situation.

Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

Le Président: Dans ce cas, nous allons écouter les résultats du vote.

[Français]

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

(Vote n° 152)

POUR

Députés

Abbott
Albrecht
Allen
Ambrose
Anderson
Arthur
Bachand
Baird
Barnes
Bell (North Vancouver)
Bernier
Blais
Bonsant
Boucher
Breitkreuz
Brown (Leeds—Grenville)
Bruinooge
Byrne
Cannan (Kelowna—Lake Country)
Cannon (Pontiac)
Carrie
Casson
Chong
Coderre
Crête

Ablonczy
Alghabra
Allison
Anders
André
Asselin
Bagnell
Barbot
Beaumier
Benoit
Blackburn
Blaney
Bouchard
Bourgeois
Brisson
Brown (Barrie)
Brunelle
Calkins
Cannis
Cardin
Carrier
Chan
Clement
Cotler
Cummins

Cuzner
Davidson
DeBellefeuille
Demers
Devolin
Dhalla
Doyle
Duceppe
Epp
Faille
Finley
Flaherty
Folco
Fry
Galipeau
Gauthier
Goldring
Goodyear
Gravel
Guarnieri
Guergis
Hanger
Harvey
Hearn
Hill
Holland
Jaffer
Jennings
Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)
Keddy (South Shore—St. Margaret's)
Kenney (Calgary Southeast)
Komarnicki
Kramp (Prince Edward—Hastings)
Laframboise
Lalonde
Lavallée
Lee
Lemieux
Lévesque
Lunn
Lussier
MacKay (Central Nova)
Malhi
Maloney
Mark
Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)
Mayes
McGuinty
McKay (Scarborough—Guildwood)
Ménard (Hochelaga)
Menzies
Merrifield
Minna
Moore (Fundy Royal)
Murphy (Moncton—Riverview—Dieppe)
Nadeau
Nicholson
O'Connor
Oda
Owen
Pallister
Paradis
Pearson
Petit
Plamondon
Prentice
Proulx
Ratansi
Regan
Richardson
Robillard
Rota
Russell
Scarpaleggia
Schellenberger
Sgro
Silva
D'Amours
Day
Del Mastro
Deschamps
Dhaliwal
Dion
Dryden
Dykstra
Eyking
Fast
Fitzpatrick
Fletcher
Freeman
Gagnon
Gallant
Godfrey
Goodale
Gourde
Grewal
Guay
Guimond
Harper
Hawn
Hiebert
Hinton
Ignatieff
Jean
Kadis
Karetak-Lindell
Keeper
Khan
Kotto
Laforest
Lake
Lauzon
LeBlanc
Lemay
Lessard
Lukiwski
Lunney
MacAulay
MacKenzie
Malo
Manning
Marleau
Matthews
McCallum
McGuire
McTeague
Ménard (Marc-Aurèle-Fortin)
Merasty
Mills
Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)
Mourani
Murphy (Charlottetown)
Neville
Norlock
Obhrai
Ouellet
Pacetti
Paquette
Patry
Perron
Picard
Poilievre
Preston
Rajotte
Redman
Reid
Ritz
Rodriguez
Roy
Savage
Scheer
Scott
Shipley
Simard

Article 57 du Règlement

Simms	Skelton
Smith	Solberg
Sorenson	St-Cyr
St-Hilaire	St. Amand
St. Denis	Stanton
Storseth	Strahl
Sweet	Szabo
Telegdi	Temelkovski
Thibault (West Nova)	Thompson (New Brunswick Southwest)
Toews	Tonks
Trost	Turner
Tweed	Valley
Van Kesteren	Van Loan
Vellacott	Verner
Vincent	Volpe
Wallace	Warawa
Warkentin	Watson
Wilfert	Williams
Wilson	Wrzesnewskyj
Yelich	Zed- — 244

CONTRE

Députés

Angus	Bell (Vancouver Island North)
Bevington	Black
Blaikie	Charlton
Chow	Christopherson
Comartin	Crowder
Cullen (Skeena—Bulkley Valley)	Dewar
Godin	Julian
Layton	Marston
Martin (Winnipeg Centre)	Martin (Sault Ste. Marie)
Masse	Mathyssen
McDonough	Nash
Priddy	Savoie
Siksay	Stoffer
Wasylycia-Leis- — 27	

PAIRÉS

Députés

Emerson	Gaudet- — 2
---------	-------------

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

[Traduction]

AFFAIRE DU GOUVERNEMENT N^o 15

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 23 février, de la motion.

Le Président: La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote.

Le Président: Le vote porte sur la motion. 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 sont contre veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

Le Président: À mon avis, les oui l'emportent.

Et cinq députés ou plus s'étant levés:

Le Président: Convoquez les députés.

● (1300)

[Français]

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

(Vote n^o 153)

POUR

Députés

Abbott	Ablonczy
Albrecht	Alghabra
Allen	Allison
Ambrose	Anders
Anderson	André
Arthur	Asselin
Bachand	Bagnell
Baird	Barnes
Batters	Beaumier
Bell (North Vancouver)	Benoit
Bemier	Blackburn
Blais	Blaney
Bonsant	Bouchard
Boucher	Bourgeois
Breitkreuz	Brison
Brown (Leeds—Grenville)	Brown (Barrie)
Bruinooge	Brunelle
Byrne	Calkins
Cannan (Kelowna—Lake Country)	Cannis
Cannon (Pontiac)	Cardin
Carrie	Carrier
Casson	Chan
Chong	Clement
Coderre	Cotler
Crête	Cummins
Cuzner	D'Amours
Davidson	Day
DeBellefeuille	Del Mastro
Deschamps	Devolin
Dhaliwal	Dhalla
Dion	Doyle
Dryden	Duceppe
Dykstra	Epp
Eyking	Faille
Fast	Finley
Fitzpatrick	Flaherty
Fletcher	Folco
Freeman	Fry
Gagnon	Galipeau
Gallant	Gauthier
Godfrey	Goldring
Goodale	Goodyear
Gourde	Gravel
Grewal	Guarnieri
Guay	Guergis
Guimond	Hanger
Harper	Harvey
Hawn	Hearn
Hiebert	Hill
Hinton	Holland
Ignatieff	Jaffer
Jean	Jennings
Kadis	Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)
Karetak-Lindell	Keddy (South Shore—St. Margaret's)
Kenney (Calgary Southeast)	Khan
Komarnicki	Kotto
Kramp (Prince Edward—Hastings)	Laforest
Laframboise	Lake
Lalonde	Lauzon
Lavallée	LeBlanc
Lee	Lemay
Lemieux	Lessard
Lévesque	Lukiwski
Lunn	Lunney
Lussier	MacAulay
MacKay (Central Nova)	MacKenzie
Malhi	Malo
Maloney	Manning
Mark	Marleau

Initiatives ministérielles

Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)	Matthews
Mayes	McCallum
McGuinty	McGuire
McKay (Scarborough—Guildwood)	McTeague
Ménard (Hochelaga)	Ménard (Marc-Aurèle-Fortin)
Menzies	Merasty
Merrifield	Mills
Minna	Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)
Moore (Fundy Royal)	Mourani
Murphy (Moncton—Riverview—Dieppe)	Murphy (Charlottetown)
Nadeau	Neville
Nicholson	Norlock
O'Connor	Obhrai
Oda	Ouellet
Owen	Pacetti
Pallister	Paquette
Paradis	Pearson
Perron	Petit
Picard	Plamondon
Poilievre	Prentice
Preston	Proulx
Rajotte	Ratansi
Redman	Regan
Reid	Richardson
Ritz	Robillard
Rodriguez	Rota
Roy	Russell
Savage	Scarpaleggia
Scheer	Schellenberger
Scott	Sgro
Shipley	Silva
Simard	Simms
Skelton	Smith
Solberg	Sorenson
St-Cyr	St-Hilaire
St. Amand	St. Denis
Stanton	Storseth
Strahl	Sweet
Szabo	Telegdi
Temelkovski	Thibault (West Nova)
Thompson (New Brunswick Southwest)	Toews
Tonks	Trost
Tweed	Valley
Van Kesteren	Van Loan
Vellacott	Verner
Vincent	Volpe
Wallace	Warawa
Warkentin	Watson
Wilfert	Williams
Wilson	Wrzesnewskyj
Yelich	Zed- — 240

CONTRE

Députés

Angus	Bell (Vancouver Island North)
Bevington	Black
Blaikie	Boshcoff
Charlton	Chow
Christopherson	Comartin
Crowder	Cullen (Skeena—Bulkley Valley)
Dewar	Godin
Julian	Keeper
Layton	Marston
Martin (Winnipeg Centre)	Martin (Sault Ste. Marie)
Masse	Mathysen
McDonough	Nash
Priddy	Savoie
Siksay	Stoffer
Wasylcia-Leis- — 29	

PAIRÉS

Députés

Emerson	Gaudet- — 2
---------	-------------

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

* * *

LOI DE 2007 SUR LE MAINTIEN DES SERVICES FERROVIAIRES

L'hon. Jean-Pierre Blackburn (ministre du Travail et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les

régions du Québec, PCC) propose que le projet de loi C-46, Loi prévoyant la reprise et le maintien des services ferroviaires, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

— Monsieur le Président, le Code canadien du travail et notre législation en matière de travail nous permettent d'atteindre un équilibre entre les droits des parties à la négociation collective, ainsi que le recours à des outils comme la grève et le lock-out. Or, lorsque les parties n'arrivent pas à s'entendre dans un délai raisonnable, et que cela a des conséquences graves sur l'économie canadienne, non seulement le gouvernement se doit d'intervenir, mais il en a la responsabilité. Nous en sommes rendus là.

Vous n'êtes pas sans savoir que l'entente de règlement préliminaire conclue le 24 février dernier entre le Canadien National et le syndicat des Travailleurs unis des transports n'a pas été ratifiée par 79,44 p. 100 des employés. Je me vois donc dans l'obligation, aujourd'hui, de présenter la Loi de 2007 sur le maintien des services ferroviaires. Cette loi prévoit la reprise immédiate ou le maintien des services ferroviaires de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada de façon continue.

Les députés de cette Chambre savent que l'impact de la grève des 2 800 membres du syndicat des Travailleurs unis des transports au Canadien National, au mois de février dernier, a été énorme. Cet arrêt de travail a eu en effet des conséquences économiques graves à la grandeur du pays. La Commission canadienne du blé, les producteurs de substances chimiques, le port de Vancouver, les fabricants d'automobiles, les producteurs agricoles, les mines de potasse, les intervenants du domaine forestier, les intervenants du secteur automobile, tous nous ont fait part des répercussions de la grève sur leurs opérations.

Aussi, il m'est difficile de poser ce geste aujourd'hui. J'aurais préféré que les parties puissent elles-mêmes en arriver à une entente. D'ailleurs, c'est pourquoi j'ai déployé toutes les ressources nécessaires afin d'aider le Canadien National et le syndicat dans leurs négociations. Toutefois, comme plusieurs députés le savent bien, les négociations ont été longues et complexes: elles ont duré 19 mois. Aussi, j'aimerais prendre quelques instants pour en décrire les étapes.

Les conventions collectives en question visent 2 800 conducteurs, chefs de triage et agents de train et triage. Les négociations pour le renouvellement de ces conventions collectives se poursuivent depuis le 1^{er} septembre 2006, date à laquelle l'avis de négociation a été donné. J'ai nommé deux conciliateurs le 20 novembre 2006, et des rencontres ont eu lieu à partir du 14 décembre dernier. Les conventions collectives ont pris fin le 31 décembre 2006 et, à défaut d'une entente, les parties ont été libérées du processus de conciliation le 19 janvier 2007, soit il y a trois mois. J'ai alors nommé deux médiateurs pour tenter d'aider les parties à conclure une entente, avant qu'elles n'acquiescent le droit de grève ou de lock-out. Cependant, le 5 février 2007, le syndicat a annoncé que les membres avaient voté en faveur de la grève pour appuyer les demandes syndicales, et la grève a été déclenchée le 10 février.

Initiatives ministérielles

Le personnel-cadre du Canadien National s'est alors efforcé de continuer à offrir les services essentiels, tels que la livraison de nourriture et de carburant dans les régions éloignées, mais le tout s'est fait avec difficulté. Le 20 février, j'ai décidé d'envoyer notre médiateur principal à Montréal et j'ai demandé aux parties de travailler avec elle pour tenter de parvenir une entente. Je fais référence à Mme Elizabeth MacPherson. Après 14 jours de grève, les parties ont trouvé un terrain d'entente avec notre autre médiateur, M. Laurent Lessard, et Mme MacPherson, et les travailleurs ont alors repris le travail. Nous apprécions qu'ils aient agi promptement dans l'intérêt du bon fonctionnement du transport ferroviaire et pour la reprise de notre activité économique. Ils n'ont pas traîné et nous l'avons remarqué.

• (1305)

[Traduction]

Cependant, la semaine dernière, le 10 avril, la majorité des membres du syndicat ont rejeté une entente provisoire intervenue entre les parties. Par la suite, les travailleurs du rail du CN ont repris leurs mouvements de pression en faisant des grèves tournantes.

Beaucoup d'entreprises canadiennes qui se débattent pour se remettre de la dernière grève devront une fois de plus faire face à des perturbations coûteuses. Nous savons tous qu'en seulement quelques jours, en février, la grève a été ressentie dans tout le pays.

Dans la région du Pacifique, les propriétaires de scieries ont manqué de matière première ou n'avaient pas de moyen d'expédier leurs produits finis. Dans le Nord, des travailleurs, des propriétaires et des investisseurs du secteur minier ont attendu fébrilement les livraisons de carburant dont ils ont tant besoin. Dans les Prairies, où les producteurs de grain se remettaient d'un automne et d'un hiver difficiles, la grève a complètement paralysé le transport du grain.

En Ontario et au Québec, des manufactures et des industries ont fait des pieds et des mains pour trouver le moyen de gérer l'accumulation des stocks et le ralentissement des approvisionnements. Dans certains cas, des travailleurs ont été mis à pied ou ont dû travailler des semaines réduites. L'incertitude des approvisionnements est le problème que nous voulons régler en raison du rejet de l'entente provisoire.

Il semble que les chances de ratifier un accord rapidement soient très minces. Le gouvernement et les millions de Canadiens qui sont déjà touchés par le conflit de travail à CN Rail n'accepteront plus de perturbation de l'économie et de nos moyens de subsistance.

La mesure législative que nous avons proposée, la Loi de 2007 sur le maintien des services ferroviaires, assure le fonctionnement de CN Rail. La loi prolonge également toutes les conventions collectives en vigueur entre le CN et les Travailleurs unis des transports jusqu'à ce que de nouvelles ne soient adoptées pour les remplacer.

[Français]

Le projet de loi prévoit également l'arbitrage d'une offre finale comme mode de règlement des questions qui font l'objet d'un différend entre les parties. Qu'est-ce qu'une offre finale? À la suite de trois mois de négociations entre les parties, s'il y a encore des points de désaccord, l'arbitre va demander à l'une et l'autre des parties de faire leur offre, et l'arbitre choisira entre la proposition syndicale et la proposition patronale. Ce ne sera pas un amalgame des deux propositions, ce sera l'une ou l'autre.

Cela force les parties à arriver à une entente. C'est ce que nous appelons l'offre finale. Je le répète, l'arbitre doit alors choisir entre l'offre finale de l'employeur et celle du syndicat. La décision de l'arbitre devient la nouvelle convention collective. Cependant, il faut

noter que l'adoption de cette loi n'empêche nullement les parties de continuer à négocier et de parvenir à une entente. En effet, le projet de loi prévoit expressément que les parties peuvent à tout moment s'entendre pour conclure de nouvelles conventions collectives. Nous souhaitons que les parties continuent à négocier pour résoudre ce conflit avant que l'arbitre n'ait à trancher la question, mais sans paralyser l'économie et tout en continuant à effectuer le travail pour le bien-être de tout le monde.

En outre, il est prévu que les coûts de l'arbitrage sont recouvrables à part égale auprès de l'employeur et du syndicat. D'autre part, cette loi prévoit ceci: en cas de non-respect de la loi, des amendes pourront être imposées. Celles-ci pourront aller jusqu'à 1 000 \$ pour les individus, jusqu'à 50 000 \$ pour les dirigeants des deux parties, et jusqu'à 100 000 \$ pour l'employeur et le syndicat s'ils ne respectent pas les conditions prévues.

Enfin, la loi entrerait en vigueur 24 heures après la sanction royale, permettant ainsi aux travailleurs d'être bien informés des exigences et des conséquences de cette loi. Je voudrais m'assurer que les députés de cette Chambre comprennent bien que notre gouvernement appuie le processus de négociation collective qui est bien encadré par les dispositions actuelles du Code canadien du travail. Un règlement négocié entre les parties est toujours préférable à une solution imposée par le gouvernement. Mais, lorsque rien ne va plus, il est de notre devoir et de notre responsabilité d'agir dans l'intérêt du bien commun et dans l'intérêt du bon fonctionnement de la santé économique du pays.

Aussi, l'exemple qui est présentement devant nous illustre très bien l'importance d'assurer un cadre législatif équilibré et stable. Le Code canadien du travail a été révisé en profondeur en 1999. Les parties patronales et syndicales ont participé pleinement à l'exercice qui a mené aux modifications adoptées en 1999. Les dispositions actuelles du code représentent le résultat de compromis et de consensus, et forment un tout bien équilibré dans le Code canadien du travail à la partie I. Le résultat est clair: le gouvernement n'a pas eu à utiliser une loi de retour au travail depuis ce temps. Avant que ne soient apportées ces modifications, avant 1999, cet outil de dernière instance, c'est-à-dire une loi de retour au travail, était utilisé beaucoup plus fréquemment. En effet, le Canadien National et les Travailleurs unis des transports ont déjà réussi à renouveler leur convention collective sans arrêt de travail.

En 2000, ils ont conclu une entente à la suite du processus de conciliation. De même, en 2003, ils ont conclu une entente avec l'aide de la médiation. Mais la situation actuelle est devenue exceptionnelle, et c'est pourquoi nous devons agir. Les services ferroviaires sont critiques pour l'économie canadienne et pour le bien-être de tous les Canadiens et Canadiennes. Les services ferroviaires sont devenus essentiels, non au sens du Code canadien du travail, puisque ça ne concerne pas toujours la santé et le bien-être physique de la personne, mais au sens du bon fonctionnement de l'économie. Ils sont devenus d'une importance cruciale pour le fonctionnement de l'économie du Canada. Aussi, notre gouvernement est déterminé à faire en sorte que la réputation du Canada, en tant que leader économique mondial, ne soit pas entachée, et que notre pays continue d'être perçu comme un endroit où les entreprises peuvent compter sur un réseau ferroviaire fiable et efficace dans le domaine du transport.

Initiatives ministérielles

● (1310)

C'est notre responsabilité d'intervenir lorsque la stabilité de notre économie et le gagne-pain de milliers de travailleurs sont menacés. L'intervention du gouvernement dans ce conflit est devenue inévitable. C'est pourquoi nous proposons aujourd'hui ce projet de loi. Les dispositions de celui-ci offrent une méthode de règlement des différends juste et rapide. Notre message est clair: nous avons fait tous les efforts possibles pour permettre un règlement par la négociation collective, mais nous ne sommes pas prêts à laisser cet arrêt de travail mettre en péril l'économie canadienne.

J'exhorte tous les députés de cette Chambre, tous les partis, le Parti libéral, le Bloc québécois, le Nouveau Parti démocratique, et les députés indépendants à appuyer cette position de sorte que l'adoption de ce projet de loi se fasse le plus rapidement possible.

Je rappelle que malgré cette loi, rien n'empêche les parties à s'entendre entre elles. Si elles arrivent à conclure une entente, cette dernière prévaudra. Nous devons agir. On ne peut pas continuer à avoir des grèves tournantes. Les 14 jours de grève en février représentent 1 milliard de dollars de moins en exportation. C'est donc 1 milliard de dollars sur 5 milliards de dollars pour le mois de février.

Je répète notre appui au Canadien National, aux employés et au syndicat pour qu'ils puissent négocier et s'entendre entre eux. Nous devons agir dans l'intérêt du bon fonctionnement de la santé économique du pays.

● (1315)

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, le NPD ne pourra pas voter en faveur de ce projet de loi, parce qu'il constitue un chèque en blanc pour les gestionnaires du CN. On a vu ce que cette mauvaise gestion a entraîné pour les communautés partout au pays; j'en reparlerai plus tard.

Ma question est simple. Le gouvernement avait un choix à faire. On sait très bien que la sécurité de notre réseau ferroviaire est le point principal des différends entre les travailleurs de cette entreprise et les gestionnaires.

La question que je désire adressée au ministre est simple. A-t-il eu des discussions avec le ministre des Transports pour régler les problèmes de sécurité ferroviaire auxquels les communautés ont dû faire face depuis des années? Ont-ils tenté de trouver des règlements pour satisfaire les travailleurs qui s'inquiètent de cette escalade des accidents partout au pays?

Puisque le problème principal, c'est la sécurité, a-t-il discuté avec le ministre des Transports des interventions que le gouvernement pourrait faire pour résoudre le différend sur la sécurité? Car tel est le problème. Les problèmes soulevés par le ministre ne sont pas au coeur du problème, il s'agit plutôt du problème de sécurité de notre réseau ferroviaire. Les communautés sont obligées de faire face aux accidents qui arrivent partout au pays. Y a-t-il eu des discussions pour trouver une façon de régler ces différends, plutôt que de simplement dire aux compagnies qu'on imposera ce qu'elles veulent?

L'hon. Jean-Pierre Blackburn: Monsieur le Président, que veut le député? Voudrait-il que l'économie canadienne soit paralysée pendant des mois et des mois parce qu'il y a une grève, parce que sur le plan du syndical, au Canadien National, on sait qu'il y a un conflit entre le syndicat américain et le syndicat canadien? Le député souhaiterait-il que l'économie soit paralysée et qu'on attende indéfiniment?

Des gens nous ont écrit. Il y en a peut être quelques-uns qui proviennent de sa propre région.

[Traduction]

Parmi eux, il y a Potash Corporation of Saskatchewan, Sultran Ltd., de Calgary, Supérieur Propane Inc., de Calgary, Western Grain Elevator Association, West Fraser Timber, de Vancouver, Nutrinor, de Saint-Bruno, Keystone Agriculture Producers, de Winnipeg, Tembec, de l'Abitibi, Canpotex, de Saskatoon, l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, d'Ottawa, la Fédération canadienne de l'agriculture, d'Ottawa, et bien d'autres.

Hier seulement, notre bureau a reçu 78 appels téléphoniques de personnes nous demandant d'adopter la loi. Ils ont besoin de la sûreté dans le transport et ils ont besoin que l'économie fonctionne bien. Nous avons répondu à des Canadiens de partout. Nous avons déclaré que c'était leur responsabilité, la mienne et la nôtre d'agir pour assurer la bonne santé du Canada.

[Français]

Mme Carole Lavallée (Saint-Bruno—Saint-Hubert, BQ): Monsieur le Président, j'ai une importante question à poser au ministre concernant son projet de loi.

Lorsqu'il est venu parler contre le projet de loi C-257 au Comité permanent du développement des ressources humaines, l'un de ses arguments était le suivant: « Vous voyez comment ma loi actuelle, contenue dans Code canadien du travail, fonctionne bien au sujet des travailleurs de remplacement. On n'a jamais été obligés, depuis 1999 et depuis que cette loi existe, d'avoir une loi de retour au travail.»

J'aimerais que le ministre m'explique ce qui suit. Il y a toujours la même loi sur les travailleurs de remplacement, qui d'ailleurs n'en est pas vraiment une. Il suffit, on le sait, qu'un employeur fasse semblant de négocier pour embaucher autant de scabs qu'il veut. Toutefois, il a utilisé cet argument. Aujourd'hui, il a toujours sa même loi. Il n'y a malheureusement pas encore de projet de loi antibrisseurs de grève, mais le ministre est obligé de présenter une loi de retour au travail.

L'hon. Jean-Pierre Blackburn: Monsieur le Président, si la Loi antibrisseurs de grève présentée par le député avait eu force de loi, bien qu'autour du 24 février il y ait eu une entente de principe entre les parties, entre le 24 février et le 10 avril, les employés n'auraient même pas pu retourner au travail parce qu'il aurait fallu qu'ils attendent que le résultat du vote soit connu. On aurait alors été pendant deux mois sans train.

Comment ce pays fonctionnerait-il sans train? La députée peut-elle expliquer à cette Chambre le bien-fondé de sa volonté qu'il en soit ainsi? Bien qu'on puisse utiliser des travailleurs de remplacement, on ne trouve pas toujours ces derniers comme on le veut. En effet, les gens n'ont pas nécessairement les compétences pour accomplir les fonctions. Cela ne se trouve pas facilement. D'où l'importance de garder l'équilibre entre les employeurs et les employés dans le domaine du Code canadien du travail. Et cela fonctionne.

Malgré tout, il arrive des situations où, à un moment donné, lorsqu'on constate que les parties ne veulent pas en arriver à une entente et qu'on ne peut pas assurer le bon fonctionnement du service pour le pays et pour la santé économique, nous devons prendre nos responsabilités. C'est ce que nous faisons.

Initiatives ministérielles

● (1320)

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NDP): Monsieur le Président, le ministre parle de situations où il n'y aurait pas de trains et de bons services. Pourtant, c'est justement le cas de tous les problèmes qu'on constate au CN à cause de la mauvaise gestion.

Le gouvernement n'a pas été encourageant et il n'y a pas eu de discussions avec le ministre des Transports. C'est absolument absurde. Qu'a-t-on vu alors depuis quelques semaines? Pas de train à Kamloops, à Pickering, à Montmagny, ni à Fraser Canyon, et ce, à cause justement de cette mauvaise gestion et de ce manque de sécurité dans le système ferroviaire.

Ce que j'entends de la part du ministre, c'est que les conservateurs n'ont absolument rien fait pour régler le litige relatif à ces discussions et ces différends avec les travailleurs qui veulent justement avoir un réseau ferroviaire sécuritaire. Les gestionnaires des compagnies aux États-Unis veulent simplement faire de gros profits. Il ont alors la responsabilité de prendre des mesures qui auraient pu résoudre ces différends.

Si je comprends bien, il n'y a pas eu une seule discussion sur la question de la sécurité et sur cette escalade des accidents que l'on voit partout. Ce qu'il est en train de faire, c'est de donner justement un chèque en blanc pour encourager plus d'accidents, pour encourager l'arrêt et la fermeture du réseau ferroviaire à travers le pays, car on aura encore plus d'accidents puisqu'ils n'ont pas réglé l'essentiel.

Pourquoi n'ont-ils pas eu une seule discussion pour régler l'essentiel de ces différends qui est la sécurité de notre réseau ferroviaire?

L'hon. Jean-Pierre Blackburn: Monsieur le Président, le Code canadien du travail permet à des employés de faire la grève. Il permet également aux patrons de pouvoir décréter un lock-out. C'est le principe de l'équilibre contenu dans cette loi. Lorsqu'il y a une grève, que les syndicats ont droit de la faire et qu'ils la déclarent, nous avons la possibilité de faire de la conciliation, suivie de la médiation, et enfin, de l'arbitrage. Actuellement, c'est dans la loi et c'est ce que nous allons faire. Nous allons permettre aux parties de le faire. Nous allons les forcer à négocier pour qu'elles arrivent à une entente.

Si l'une ou l'autre des parties veut abuser de ses pouvoirs, pensant forcer l'autre à abonder vers son point de vue, elle risque de frapper un noeud. Pourquoi? Parce qu'en vertu de notre loi, au bout de trois mois, si les parties ne se sont pas entendues, si elles n'en sont pas venues à un accord, elles devront déposer leur offre. Le syndicat déposera la sienne selon ce qu'il veut, la gestion du CN déposera également la sienne, et l'arbitre tranchera la question. Il prendra l'offre A ou B, mais pas entre les deux.

Personne n'a envie de se retrouver dans cette situation. Nous croyons qu'il est dans l'intérêt des parties de s'asseoir, de négocier et de s'entendre, tout en faisant fonctionner notre économie. C'est ce que notre loi prévoit, à savoir un bon fonctionnement de notre système.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Monsieur le Président, je voudrais poser une question au ministre du Travail. On a vu dans sa présentation et dans ses réponses que, dans son plan, il a évidemment à coeur l'intérêt des travailleurs. Je l'espère.

Je voudrais qu'il nous donne une explication aussi brève que possible quant à savoir si son plan est compatible avec tous les règlements existants dans le libre marché concernant la résolution de difficultés en milieu de travail entre la gestion et les travailleurs de

n'importe quelle entreprise. Peut-il nous dire si le système qu'il nous présente pour considération aujourd'hui, en tant que parlementaires, est compatible avec tous les autres moyens disponibles dans le libre marché? Oui ou non?

● (1325)

L'hon. Jean-Pierre Blackburn: Monsieur le Président, au cours de ce conflit entre les deux parties, nous avons effectivement offert notre service de conciliation, suivi d'un service de médiation où nous avons offert aux parties les meilleurs personnes à notre disposition. Elles ont bien travaillé et sont arrivées à une entente entre les représentants du syndicat et ceux du Canadien National. Cependant, potentiellement en raison de ce conflit intersyndical — c'est là le droit des travailleurs —, les travailleurs ont jugé que cette entente ne faisait pas leur affaire. Ils avaient une augmentation de 3 p. 100 pour un an, ils avaient un montant forfaitaire de 1 000 \$ et ils avaient un an pour discuter. Ils ont refusé cela.

L'équilibre est important là-dedans. C'est extrêmement important. Il ne peut y avoir une partie qui écrase l'autre. Il faut que les deux parties arrivent à une entente, dans le meilleur intérêt de tous et pour le bon fonctionnement du pays. C'est dans ce contexte que, maintenant, nous devons prendre...

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Je m'excuse, mais le temps est expiré.

L'honorable député de Davenport a la parole pour la reprise du débat.

[Traduction]

M. Mario Silva (Davenport, Lib.): Monsieur le Président, je précise d'abord que le projet de loi dont nous discutons aujourd'hui est, franchement, la pire manière de résoudre un conflit de travail. Il y a cependant des fois où il est clair que les positions des parties sont tellement irréconciliables qu'il n'y a pratiquement aucune possibilité de solution du conflit.

Ce fait, à lui seul, suffit pour que le gouvernement envisage d'intervenir. Ajoutons à cela que, aujourd'hui, nous discutons d'une grève qui peut faire beaucoup de tort aux Canadiens, d'un bout à l'autre du pays, ainsi qu'à l'économie canadienne. Le gouvernement n'a pas tellement d'autre choix que d'intervenir. C'est un dernier recours, mais le moment est venu de l'utiliser.

Depuis les tout débuts de notre pays, le rêve d'un lien ferroviaire qui unirait toutes les parties du Canada était la réponse aux difficultés vraiment particulières que nous devons surmonter, sur les plans géographique et économique. Il n'y a pas de doute que nous devons pouvoir compter sur notre réseau ferroviaire national. La réalité décrite par sir John A. Macdonald, à la naissance de notre pays, est encore la même aujourd'hui. Les chemins de fer sont un facteur important du succès de ce pays et de notre prospérité économique.

J'en arrive à la grève au Canadien National, qui a commencé le 10 février. Si l'on pense à cette grève depuis ses débuts, on ne peut que constater, sans surprise, que l'intervention du gouvernement est maintenant inévitable.

En vertu du Code canadien du travail, les employeurs et leurs représentants syndicaux doivent désigner des employés essentiels avant qu'une grève soit autorisée. Dans le cas du Canadien National, cela a été fait. C'est tout simplement inconcevable que les deux parties se soient entendues pour dire qu'il n'y a pas de travailleurs essentiels au CN.

Initiatives ministérielles

Je le répète: dans ce conflit de travail, les deux parties, la direction du CN et les Travailleurs unis des transports, se sont entendues pour dire qu'il n'y avait pas de travailleurs essentiels qui seraient tenus de poursuivre le travail en cas de grève.

Comme les députés peuvent l'imaginer, cette entente a été contestée par l'ancien ministre libéral du Travail, mais en vertu de la loi et du Code canadien du travail, et compte tenu que les deux parties étaient d'accord, l'entente a été confirmée par le Conseil canadien des relations industrielles. Il n'y a pas d'employés essentiels.

Étant donné qu'il n'y aurait pas d'employés essentiels en poste en cas de grève, il était tout simplement inconcevable que le Canadien national puisse remplir ses fonctions essentielles pour les Canadiens ou pour ses entreprises clientes. Dans les faits, il y a longtemps que les dés avaient été jetés pour ce qui est de la façon dont la grève se terminerait.

On ne peut que se demander pourquoi, dans ce cas, les employeurs auraient accepté une telle entente. Si, effectivement, il ne s'agissait que d'une stratégie en vue de la demande d'une intervention gouvernementale, c'était une erreur, une position à courte vue et irresponsable.

Nous pouvons ajouter à cela les difficultés manifestes qui se présentent en ce moment au sein du syndicat représentant les employés du Canadien national. Dès le début de la grève, nous avons constaté que le syndicat au Canada était à couteaux tirés avec les dirigeants internationaux, ces derniers indiquant qu'ils n'avaient pas autorisé le déclenchement de la grève et que, de ce fait, la grève n'avait pas leur aval.

La confusion liée à cette révélation a de toute évidence aggravé la difficulté de résoudre ce conflit de travail. Je me demande également pourquoi, eu égard à la situation entre le Canadien national et le syndicat, le gouvernement a tellement tardé à s'impliquer directement dans les efforts de règlement de ce différend.

Dans un pays comme le Canada, qui est vaste et qui a une économie avancée, rares sont ceux qui pourraient raisonnablement soutenir que le réseau ferroviaire n'est pas essentiel, ce qui m'amène à aborder les motifs pour lesquels nous appuyons aujourd'hui la loi ordonnant le retour au travail. Voyons les répercussions de cette grève sur les Canadiens et sur notre économie.

La Commission canadienne du blé nous informe que la grève au CN menace l'expédition de 10 millions de tonnes de céréales. En fait, les retards ont déjà coûté 150 000 \$ par jour aux fournisseurs de céréales sous forme de frais facturés par les bateaux immobilisés dans les ports de Vancouver et de Prince Rupert, en Colombie-Britannique. Le président de la Commission canadienne du blé, M. Greg Arnason, a demandé au gouvernement de recourir à ce projet de loi ordonnant le retour au travail.

• (1330)

Lors du début de la grève, en février, une de nos principales industries a été rapidement affectée. En février dernier, il n'a fallu que quelques jours avant que la Ford Motor Company ne soit forcée de fermer son usine de St. Thomas, en Ontario. Ford et les autres principaux constructeurs d'automobiles indiquent que la reprise de la grève leur impose les mêmes pressions.

L'Association minière du Canada a exprimé des préoccupations semblables. En raison de la nature de ses activités et de l'endroit où celles-ci se déroulent, l'industrie minière dépend énormément du transport ferroviaire.

Les producteurs d'engrais du pays ont également fait part de leurs préoccupations à l'approche du printemps, période où la demande pour leurs produits est la plus forte.

On se rappellera également que la grève du secteur ferroviaire a causé une augmentation du prix de l'essence en février, en raison de la pression imposée par la grève sur le marché. La situation se répétera sans doute.

Dans ma ville d'origine, Toronto, on se pose des questions au sujet du réseau GO, qui transporte des centaines de milliers d'utilisateurs chaque jour. Même si une entente visant à maintenir les employés du Canadien National en poste pendant la grève est intervenue, l'incertitude ronge quand même les utilisateurs de ce chemin de fer de banlieue.

De nombreuses collectivités du Canada, notamment les collectivités plus petites et plus éloignées, dépendent du transport ferroviaire pour un grand nombre de services, pour leur approvisionnement et pour leurs besoins en matière de transports.

Ce ne sont que quelques exemples de la dépendance des Canadiens et des industries du Canada au transport ferroviaire. Il s'agit d'un service vital pour notre économie.

Comme je l'ai dit, l'adoption d'un projet de loi forçant le retour au travail est notre dernier recours. Cependant, ce n'est pas sans précédent. En fait, depuis 1950, le gouvernement fédéral a promulgué plus de 30 lois sur le retour au travail. Dans six de ces cas, ces lois visaient l'industrie ferroviaire.

Au fil des ans, les gouvernements ont clairement reconnu l'importance de l'industrie ferroviaire pour les intérêts personnels et économiques des Canadiens. L'importance de cette approche législative est renforcée par les déclarations des intervenants eux-mêmes.

Hier, le Canadien National a publié un communiqué précisant que le CN a déterminé qu'il était impossible de négocier une convention collective nationale avec le TUT. Pour sa part, le syndicat a dit en fin de semaine que le TUT n'avait d'autre choix que de faire pression en déclenchant une grève sélective et ciblée.

Il semble évident qu'aucune des deux parties ne veut assouplir sa position. Un côté affirme qu'il n'y a aucun espoir de signer une convention collective, et l'autre parle d'intensifier ses moyens de pression. Franchement, les Canadiens et l'économie canadienne ne peuvent continuer de tolérer ces comportements.

Cela étant dit, je dois avouer que je suis déçu de la façon dont le gouvernement a traité la question. Bien avant le début de la grève le 10 février, le ministre et le gouvernement comprenaient la nature essentielle des services ferroviaires au Canada.

Initiatives ministérielles

Comme je l'ai déjà dit aujourd'hui, il y a des questions à poser au gouvernement. Pourquoi a-t-il attendu à la dernière minute, pour ainsi dire, avant de s'occuper de cette question? Pourquoi le gouvernement a-t-il laissé la politique de la corde raide atteindre ce point critique avant d'amener les deux parties à la table pour trouver une solution qui aurait pu prévenir la situation dans laquelle nous nous retrouvons actuellement? Ce sont là des questions importantes auxquelles le gouvernement doit répondre.

Cependant, notre décision d'appuyer cette loi de retour au travail reflète avant tout notre détermination à faire passer les Canadiens en premier. Nous aurions de loin préféré voir le conflit entre le Canadien National et ses employés se régler par la voie normale de la négociation collective, mais il est clairement trop tard pour cela.

Nous appuyons le projet de loi présenté par le gouvernement non pas parce que c'est un geste prudent de la part du gouvernement, mais bien parce que c'est un dernier recours qui ne peut être évité. Bien que nous soyons en faveur de l'adoption de cette mesure législative, nous encourageons le gouvernement à être plus prudent à l'avenir avant que des conflits de travail ne mènent à des grèves comme celle-ci.

Aujourd'hui, nous appuyerons ce projet de loi parce qu'il sert les intérêts des Canadiens et qu'il empêchera une perturbation massive de nos intérêts économiques. J'espère que cette question sera réglée de façon juste et équitable suivant le processus établi dans le projet de loi. Nous continuerons certainement de suivre ce dossier de près.

• (1335)

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement le discours de mon collègue de même que le discours du ministre du Travail concernant le retour au travail des employés du CN. La raison du projet de loi, celle qui est dite officiellement, est qu'il s'agit de ne pas nuire davantage à l'économie du pays. En principe, c'est un argument valable. Or, je suis membre du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités et nous commençons justement l'étude de la sécurité ferroviaire. On y apprend que par souci de rentabilité, bien souvent, les travailleurs sont réduits au strict minimum sur les trains et toutes les décisions sont prises en fonction des bénéfices que les compagnies ferroviaires peuvent en tirer. Tout cela, avec l'assentiment ou l'absence de surveillance du ministère des Transports, qui est chargé de faire respecter la sécurité. Encore une fois, c'est l'élément monétaire, l'élément relatif à l'argent, qui prime au-dessus de tout.

Je demanderais à mon collègue comment il peut trouver logique d'appuyer un tel projet de loi qui force simplement des travailleurs à rentrer au travail malgré la situation dangereuse qui existe sur les chemins de fer, plutôt que d'avoir un projet de loi ou un gouvernement qui s'attellerait à la tâche afin d'améliorer la sécurité de notre système ferroviaire. Cela empêcherait le sacrifice inutile de vies, à la fois sur les chemins de fer et dans les municipalités qui sont traversées par ces chemins de fer, comme on l'a justement appris au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Je cède la parole à mon collègue afin qu'il réponde à cette question.

M. Mario Silva: Monsieur le Président, je tiens à remercier mon collègue d'avoir posé cette question. Premièrement, j'ai beaucoup de respect pour les employés du CN et l'excellent travail qu'ils ont fait pour notre pays et, bien sûr, pour le développement de notre économie et de notre marché.

Toutefois, honnêtement, nous nous retrouvons maintenant dans une situation très difficile et il ne nous reste que le choix d'appuyer ce projet de loi. Ce n'est pas seulement notre économie qui court un risque, mais la situation est également vraiment insupportable au regard du débat qui existe actuellement entre l'employeur et les employés.

La situation actuelle est donc difficile et, en tant que députés de cette Chambre, c'est notre devoir de prendre nos responsabilités et d'adopter ce projet de loi.

[Traduction]

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, je ne comprends pas la position des libéraux sur cette question. Je n'arrive tout simplement pas à comprendre.

Le député devrait savoir que, à cause de la façon déplorable dont le CN est administré, il se produit des déraillements, des collisions, des incendies et des explosions, et ce, à raison maintenant de trois ou quatre par jour. Nous sommes dans cette situation parce que les libéraux et les conservateurs ont simplement aboli les normes de sécurité.

Les employés du CN en ont assez. Ils réclament le rétablissement des normes de sécurité. Pendant ce temps, nous avons trois partis à la Chambre qui ne s'en font pas trop, qui ne veulent pas resserrer les normes et qui refusent de se pencher sur les questions de sécurité. Ils préfèrent donner carte blanche à la direction du CN et lui permettre d'imposer son point de vue.

Je n'arrive pas à comprendre pourquoi les libéraux appuient la position des conservateurs, alors que nous savons qu'elle plongera le réseau ferroviaire dans un état de perpétuelle incertitude. Chacun des trois ou quatre accidents qui surviennent chaque jour risque d'entraîner la fermeture de tronçons dans le réseau. Lorsque les employés ont contesté et réclamé que la situation soit réglée, les conservateurs ont dit qu'ils ne se pencheraient pas sur les questions de sécurité, mais qu'ils allaient plutôt donner carte blanche à Hunter Harrison et aux gestionnaires américains du CN.

Pourquoi les libéraux et le Bloc souscrivent-ils à ces mesures, qui plongeront le réseau ferroviaire dans un état de perpétuelle insécurité?

La population canadienne s'attend à ce que nous prenions des décisions intelligentes, basées sur les faits. Les déraillements et les problèmes de sécurité sont de plus en plus fréquents. Les employés veulent que cette situation soit réglée, mais le gouvernement a choisi d'imposer un règlement et, essentiellement, d'imposer la décision de la direction du CN aux employés, malgré les problèmes qu'elle entraînera dans tout le pays.

Pourquoi les libéraux souscrivent-ils à cette mauvaise politique gouvernementale des conservateurs, qui nuira non seulement aux collectivités des quatre coins du pays, mais aussi aux employés du CN, qui veulent que les problèmes de sécurité soient finalement réglés?

• (1340)

M. Mario Silva: Monsieur le Président, siéger sous la bannière néo-démocrate à la Chambre, c'est l'avoir facile. Les néo-démocrates n'ont jamais à assumer la responsabilité de quoi que ce soit, ils peuvent critiquer tout ce qui se fait et ils n'ont pas à se préoccuper de ce qui va arriver à l'économie du pays, ou des décisions qui seront prises.

Initiatives ministérielles

Si le député est vraiment préoccupé par l'idée de donner un chèque en blanc, il pourrait peut-être proposer un amendement, ou son parti pourrait peut-être présenter un projet de loi d'initiative privée visant à interdire toute loi de retour au travail, ce qu'il n'a pas encore fait. Le NPD pourrait peut-être dire que, s'il n'y a aucun règlement d'ici trois à cinq mois, il va appuyer une loi de retour au travail. Au lieu de cela, les néo-démocrates préfèrent opter pour la solution facile.

Ils ne vont pas proposer d'amendements du genre et ils ne vont pas prendre de telles décisions. Tout ce que les néo-démocrates aiment faire, c'est de critiquer ce qui se passe à la Chambre. Ils disent essentiellement qu'il faut laisser les choses suivre leur cours et que même si cela prend une année ou deux, il n'y a rien qu'on puisse faire. Ils ne veulent pas se comporter de façon responsable à la Chambre.

On peut parfois prendre le temps de se pencher sur des dossiers, mais dans ce cas-ci il faut se demander combien de temps la situation va perdurer. Nous avons un problème. Même si je suis parfaitement d'accord avec le député au sujet de la sécurité et sur le fait que le CN est à blâmer, ce dernier n'est pas le seul en cause. Blâmer une seule des deux parties est tout à fait injuste.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Monsieur le Président, je me demande si le député de Davenport a compris que le ministre estimait que le médiateur ne retiendrait que la version de l'une des parties. En matière d'arbitrage des propositions finales, le député a-t-il compris que le ministre affirmait que le gouvernement se rangerait du côté de la compagnie ou a-t-il compris que le processus en était un où l'arbitre privilégierait une partie plutôt que l'autre et rendrait une décision en tenant compte de l'ensemble des éléments mais en faveur d'une seule des deux parties et que cette décision pourrait être favorable au syndicat, autrement dit, aux employés?

Le député estime-t-il à la lecture de la mesure législative et à la lumière de l'exposé du ministre que la position du médiateur n'a pas encore été déterminée et que nous devrions attendre l'arbitrage des propositions finales? Est-ce bien ce qu'il a compris de la position?

• (1345)

M. Mario Silva: Monsieur le Président, nous comprenons évidemment tous, ici à la Chambre, le message contenu dans le projet de loi. Le député a tout à fait raison. Nous sommes devant une situation où l'arbitre, après avoir entendu l'ensemble de la preuve, a une très bonne occasion d'être d'accord avec le syndicat et les travailleurs. Il est très possible que la décision aille dans ce sens.

Le mécanisme établi sera respecté et nous devrions être fort encouragés par une telle prise de position.

[Français]

Mme Carole Lavallée (Saint-Bruno—Saint-Hubert, BQ): Monsieur le Président, avant de m'attaquer — si je puis dire — directement au projet de loi C-46, je vais vous faire quelques prolégomènes et vous expliquer comment on en est arrivés là.

Comment se fait-il qu'on arrive à proposer en cette Chambre une loi de retour au travail pour le secteur ferroviaire, alors que le ministre du Travail lui-même s'est vanté publiquement à plusieurs reprises en comité et ici, en cette Chambre, que depuis que cette Chambre avait adopté une loi sur les travailleurs de remplacement en 1999, il n'y avait plus eu de loi de retour au travail? Il disait que c'était là la preuve que cette loi sur les travailleurs de remplacement, qui est actuellement dans le Code canadien du travail, fonctionnait. Comment se fait-il que cette loi ne fonctionne plus?

La loi actuelle sur les travailleurs de remplacement est une similitude qui n'en est pas une, parce qu'il suffit qu'un employeur continue de négocier ou fasse semblant de négocier avec son syndicat pour embaucher autant de travailleurs de remplacement ou de scabs qu'il le veut. C'était l'un des arguments farfelus du ministre contre une loi antibrisseurs de grève.

Pourtant, si nous avons aujourd'hui cette loi de retour au travail, c'est justement parce qu'il n'y a pas eu de loi antibrisseurs de grève. Et je vais vous l'expliquer: c'est une question d'équilibre.

Dans une négociation, il y a deux parties: la partie patronale et la partie syndicale. Une négociation se fait à deux. Lorsqu'une des parties va chercher des travailleurs de remplacement, va chercher du nouveau monde, de nouveaux joueurs, cela déséquilibre la situation. Lorsqu'en plus, ces nouveaux joueurs, ces travailleurs de remplacement, ces briseurs de grève passent tous les matins en autobus devant les piquets de grève et qu'ils narguent les employés syndiqués qui sont aux piquets de grève et qui ont de la difficulté à payer leur loyer et leurs comptes, l'équilibre n'y est plus.

Or, lorsqu'en plus les forces policières viennent prêter main-forte aux employeurs et aux travailleurs de remplacement, c'est du trois contre un, cela ne peut pas fonctionner. La loi actuelle n'est pas équilibrée. On constate actuellement qu'il s'agit d'une autre illustration de ce manque d'équilibre. C'est également parce qu'il n'y a pas de loi antibrisseurs de grève que la direction du CN est aussi arrogante. C'est parce qu'il n'y a pas de loi antibrisseurs de grève que la direction du CN a adopté la stratégie actuelle qui n'a d'ailleurs pas fonctionné. On n'a pas négocié sérieusement parce qu'il n'y a pas de loi antibrisseurs de grève. Elle pensait pouvoir embaucher autant de travailleurs de remplacement qu'elle le voulait et elle pensait ainsi pouvoir continuer de livrer les marchandises un peu partout.

Malheureusement, ce n'est pas ce qui s'est passé. Le CN avait misé toute sa stratégie sur l'embauche éventuelle de travailleurs de remplacement qu'il pensait pouvoir recruter parmi ses retraités et les travailleurs américains. Or cette stratégie s'est avouée inefficace. De plus, c'est parce qu'il n'y a pas de loi antibrisseurs de grève que la direction du CN a embauché des scabs, a constaté son échec et qu'elle demande aujourd'hui une loi de retour au travail pour pallier sa stratégie déficiente de négociation basée sur l'arrogance face à ses syndiqués, l'affrontement avec ses travailleurs, le mépris du travail qu'ils accomplissent et de leur sécurité.

La direction du CN est venue au Comité permanent des ressources humaines, du développement social et de la condition des personnes handicapées parler contre la Loi antibrisseurs de grève: elle s'y opposait. Elle faisait valoir ses appréhensions. Déjà, on constatait que son discours était plus antisindical qu'antibrisseurs de grève. On lui a répondu que, de toute façon, elle ne pouvait pas avoir de travailleurs de remplacement, parce que ses travailleurs étaient trop spécialisés. En fait, lorsque la direction du CN s'oppose à la Loi antibrisseurs de grève, ses appréhensions sont faussées par son discours antisindical.

Initiatives ministérielles

Ce n'est pas une loi antibrisseurs de grève que la direction du CN craint, c'est en fait un conflit de travail. Mais la solution, ce n'est pas une loi spéciale; la solution, c'est l'équilibre des forces entre le patronat et le syndicat; la solution, c'est le respect des travailleurs et de leurs représentants syndicaux; la solution, c'est la négociation dans le respect de chacun, et c'est ce que permet une loi antibrisseurs de grève, et c'est ainsi que le Québec a trouvé une paix syndicale depuis 30 ans, tout simplement. Je fais une petite parenthèse pour me faire plaisir: je dois dire que les libéraux, vu leur position en faveur de cette loi de retour au travail et contre la Loi antibrisseurs de grève, ont la même logique prosyndicale que le gouvernement conservateur.

Le Bloc québécois n'est pas favorable au principe du projet de loi C-46. Pour le Bloc québécois, toute entente négociée est préférable à une entente imposée. À cet égard, le Bloc québécois espère toujours que les employés et l'employeur en arriveront à un règlement satisfaisant pour les deux parties. Le Bloc québécois suit d'ailleurs avec attention les différentes étapes des négociations et note qu'il n'y a pas eu une rupture totale des liens entre les parties.

• (1350)

Lorsqu'un conflit s'étire et que les négociations piétinent, il est parfois préférable de mettre en oeuvre un processus pour régler le conflit avant qu'il ne s'enlise pour de bon, mais nous ne sommes pas dans cette situation pour le moment.

Le Bloc québécois s'était justement opposé, en 1995, à une loi de retour au travail visant les employés du CN et des autres compagnies de chemins de fer, parce qu'elle ne comportait pas de mécanismes de médiation véritable, qu'elle ne laissait pas aux employés la chance de faire valoir leur point de vue, ce qui est fondamental lorsqu'une question les touche de manière aussi cruciale, et que la loi interdisait aux employés et à l'employeur de s'entendre eux-mêmes sur une nouvelle convention collective.

Bien que le projet de loi C-46 soit différent, le Bloc québécois constate qu'il comporte des lacunes similaires, puisqu'il instaurerait immédiatement un processus d'arbitrage alors que les négociations sont toujours possibles. De manière générale, le Bloc québécois juge qu'il doit exister un juste rapport de forces entre employés et employeur. C'est ce juste équilibre entre les deux parties qui les incite à négocier de manière sérieuse. Or le projet de loi ne prévoit pas de négociations.

Le Bloc québécois désire s'assurer que les travailleurs ne seront pas les perdants de l'exercice. Enfin, le Bloc québécois constate que le ministre du Travail, à l'instar de son gouvernement dans de nombreux dossiers comme l'environnement, où le gouvernement a instauré de nouveau sous une forme édulcorée les programmes qu'il avait lui-même abolis, et l'agriculture, où le gouvernement a rejeté la solution du Bloc québécois concernant l'importation des protéines laitières avant de s'approprier de nouveau la mesure, revient sur la position exprimée, à savoir qu'il n'interviendrait pas dans ce conflit en cours.

Le projet de loi C-46, la Loi prévoyant la reprise et le maintien des services ferroviaires, bien que son titre ne soit pas aussi précis, ne vise qu'un objectif: mettre fin au conflit de travail, le régler. En fait, le projet de loi, dès son entrée en vigueur, instaure un mécanisme d'arbitrage durant lequel aucune des parties intéressées ne peut se prévaloir de ces moyens de pression. Le projet de loi prévoit donc une interdiction de grève et de lock-out jusqu'à la détermination d'une nouvelle convention collective par un arbitre.

Le Bloc québécois est loin d'être insensible aux inconvénients logistiques et économiques qui résultent des conflits de travail,

particulièrement dans le domaine ferroviaire. Cependant, il faut constater que, dans le cas présent, ces inconvénients demeurent pour le moment assez faibles. Par exemple, le transport des personnes dans les régions urbaines de Montréal et de Toronto est maintenu, le syndicat ayant donné à la compagnie des assurances verbales qu'il allait continuer de protéger les services de train de banlieue des deux régions pendant leur grève tournante.

Il en est de même pour ce que nous pourrions qualifier de service essentiel quant au transport de marchandises, puisque les cadres assument une partie importante du service. Le CN a signalé à plusieurs reprises qu'il allait tout mettre en oeuvre pour maintenir le service à ses clients, même si cela n'exclut pas des perturbations. Nous sommes donc loin d'une paralysie totale et même d'une paralysie.

Évidemment, la question économique est importante. Les inquiétudes des différentes industries, pour ne nommer que la Commission canadienne du blé, l'Association des transporteurs de l'Ouest du Canada et l'Association industrielle des produits chimiques du Canada, sont légitimes, mais il faut aussi être réaliste. Les conflits de travail quels qu'ils soient ont tous des répercussions économiques.

Lorsque le ministre du Travail a reçu les 78 appels de représentants d'entreprises lui demandant d'intervenir pour faire cette loi spéciale, j'ose espérer qu'il les a réacheminés à la direction du CN pour lui demander de négocier de bonne foi.

Il n'y a pas seulement des impacts économiques qu'il faut considérer. Il y a la nécessité de respecter le droit de chacun. Parmi ceux-là se trouve le droit de grève des employés. La précipitation du ministre du Travail dans ce dossier, sa volonté de faire adopter, dès aujourd'hui, une loi de retour au travail alors que les négociations sont toujours envisageables laissent perplexe, surtout que ce même ministre indiquait qu'il existe actuellement un équilibre, dans le Code canadien du travail, entre les employés et les employeurs. Maintenant, au premier signe de difficulté, il désire intervenir dans le conflit afin de le régler par loi d'exception.

Pourtant, tout le régime du droit canadien dans le domaine des relations de travail, à l'exception du droit de recourir à des travailleurs de remplacement, repose sur la libre négociation. Le ministre du Travail devrait, plutôt que d'imposer sans délai un mécanisme d'arbitrage qui risque de ne plaire à personne, profiter de l'ouverture de l'employeur pour accentuer les efforts de médiation, voire à les encadrer davantage. La médiation est la voie qui mène à terme à une convention collective négociée et, donc, aux meilleures relations de travail entre les employés et leur employeur.

• (1355)

Le ministre peut-il vraiment écarter cette avenue après seulement une vingtaine de jours de grève véritable, alors qu'il reste toujours un espoir d'en arriver à une entente de gré à gré? Il apparaît plutôt qu'il préconise la même solution que celle prise par les libéraux en 1995 en imposant immédiatement un processus d'arbitrage. Le ministre du Travail arrive de toute façon bien trop tard dans tout ce gâchis. Il aurait dû faire preuve de leadership bien avant et obliger les parties à négocier de bonne foi. La responsabilité du gouvernement n'est pas seulement d'intervenir, c'est aussi de voir venir et de prendre les mesures nécessaires pour éviter les gâchis comme celui d'aujourd'hui. L'une de ces mesures aurait évidemment été de voter en faveur d'une loi antibrisseurs de grève qui aurait créé un équilibre entre les rapports de force. Maintenant, il est trop tard. Enfin, pour le moment, il est trop tard.

Déclarations de députés

[Traduction]

M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD): Monsieur le Président, ayant eu l'occasion de faire appel à l'arbitrage des propositions finales dans le cadre de négociations, à titre de dirigeant d'un syndicat, je tiens à signaler un aspect concernant le choix de cette formule d'arbitrage par un tiers.

Si l'impasse résulte d'une question très simple, qui se borne, par exemple, à l'aspect salarial, alors il peut s'agir d'un instrument très efficace. Si l'impasse concerne par contre des règles de travail très complexes, la santé et la sécurité au travail, ou des avantages sociaux comme la garde d'enfants ou un régime dentaire, alors l'arbitrage des propositions finales est un instrument trop grossier. Lorsque l'arbitre doit trancher en faveur de l'une des parties sans pouvoir ménager la chèvre et le chou, et que le syndicat fait des revendications en matière de santé et de sécurité au travail alors que la compagnie offre une augmentation salariale de 5 ¢, il n'est plus question de pommes et de pommes, mais très certainement de pommes et d'oranges. Il est alors difficile pour l'arbitre de rendre une décision simple.

Je ne vois pas comment le Bloc peut appuyer le recours à l'arbitrage des propositions finales alors qu'une forme d'arbitrage des différends serait plus appropriée pour ce genre d'impasse en matière de relations de travail.

[Français]

Mme Carole Lavallée: Monsieur le Président, je crois que ce n'est pas une bonne journée pour le NPD aujourd'hui. Non seulement ont-ils manqué plus tôt le moment où ils avaient droit de parole, mais ils nous ont fait voter deux fois de suite. Voilà maintenant que le député du NPD qui vient de s'exprimer et l'autre auparavant — je m'excuse, je ne me souviens pas du nom de leur circonscription — croient que le Bloc québécois appuiera le projet de loi sur le retour au travail du ministre du Travail. Je sais que les services d'interprétation sont excellents ici et que, normalement, quand je parle français, je suis très bien traduite. Je vais donc répéter, pour le bénéfice du député du NPD qui vient de s'exprimer, que le Bloc québécois n'a pas l'intention d'appuyer le projet de loi sur le retour au travail du gouvernement conservateur. Peut-être veut-il poser une autre question allant dans le même sens, mais je le répète en espérant que cette fois-ci, il ait compris.

[Traduction]

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Nous passons maintenant aux déclarations de députés. Après la période des questions, il restera huit minutes à la députée de Saint-Bruno—Saint-Hubert pour les questions et observations.

Le député de Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission a la parole.

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

GEORGE MUSSALLEM

M. Randy Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission, PCC): Monsieur le Président, j'interviens aujourd'hui pour saluer la vie de George Mussallem, une figure de proue de la collectivité de Maple Ridge, qui est décédé il y a une semaine, à l'âge de 99 ans.

À l'instar de son père Solomon, George s'est dévoué pendant longtemps pour notre collectivité. Il a été actif dans le mouvement scout qu'il a mis en place à Maple Ridge et Pitt Meadows en 1947. Il a également été directeur de l'école du dimanche à l'Église Unie locale. De plus, entre 1966 et 1983, il a été élu quatre fois comme

député provincial du Crédit social et il a rempli ses mandats avec distinction.

George a fait figure de modèle pour les politiciens qui l'ont suivi; il a toujours accordé la priorité aux intérêts des électeurs. La porte de son bureau de circonscription nous était toujours ouverte. Son bureau était situé dans un endroit unique, plus précisément dans les locaux de l'entreprise familiale de vente de voitures Mussallem Chevrolet Cadillac Limited, qui a été un point de repère sur la route Loughheed pendant 87 ans.

Je sais que mes collègues se joindront à moi pour offrir leurs condoléances à la famille et aux amis de George. Grâce à la contribution de George, notre collectivité et notre province sont de bien meilleurs endroits pour vivre et nous pleurons la perte de ce grand homme avec nos concitoyens.

* * *

● (1400)

LE PROGRAMME DE CONTESTATION JUDICIAIRE

L'hon. Andrew Telegdi (Kitchener—Waterloo, Lib.): Monsieur le Président, en ce 25^e anniversaire de la Charte canadienne des droits et libertés aujourd'hui, nous devons garder à l'esprit que la Charte appartient aux Canadiens, non aux gouvernements.

Il est regrettable que, de nos jours, des lois archaïques non conformes à la Charte continuent d'empêcher que justice soit rendue et de priver des centaines de milliers de Canadiens du droit à la citoyenneté. Il est scandaleux que le gouvernement refuse d'abroger des lois qui privent des Canadiens de leurs droits.

La juge en chef de la Cour suprême du Canada, Beverley McLachlin, a déclaré que de nombreux Canadiens étaient incapables, principalement pour des raisons financières, d'accéder au système de justice du Canada.

Le Programme de contestation judiciaire permettait aux Canadiens de contester des lois ou des mesures législatives. En l'éliminant, l'actuel gouvernement néo-conservateur nie à la majorité des Canadiens des droits conférés par la Charte.

Il est honteux qu'en ce 25^e anniversaire de la Charte, le gouvernement croie que la justice au Canada dépend de l'épaisseur du portefeuille plutôt que du bien-fondé de la cause.

* * *

[Français]

L'UNIVERSITÉ VIRGINIA TECH

Mme Monique Guay (Rivière-du-Nord, BQ): Monsieur le Président, le 16 avril demeurera une journée sombre de l'histoire. En effet, cette date sera celle où 32 personnes, dont une enseignante du Québec, Jocelyne Couture-Nowak, ont été assassinées à l'université Virginia Tech de Blacksburg, en Virginie. L'auteur de ces assassinats s'est enlevé la vie. Cette fusillade sur un campus est considérée comme la plus meurtrière des États-Unis. Elle fait suite à une série de fusillades dans des établissements d'enseignement à travers le monde: rappelons-nous celle du Collège Dawson, à Montréal, en septembre dernier.

Rien ne peut expliquer de tels gestes de violence qui ne laissent que tristesse, incompréhension et amertume. Il faut réfléchir et trouver une solution pour que nos étudiants puissent circuler en toute sécurité dans leurs établissements scolaires. Il s'agit d'un autre geste de violence qui semble lié à l'accès facile aux armes s'inscrivant dans la lignée du combat mené par le Bloc québécois pour le maintien du registre des armes à feu.

Déclarations de députés

Mes collègues et moi-même offrons nos condoléances aux familles et aux amis durement éprouvés par cette difficile épreuve.

* * *

[Traduction]

À VOIX ÉGALES

L'hon. Jack Layton (Toronto—Danforth, NPD): Monsieur le Président, je prends aujourd'hui la parole pour offrir mon soutien au défi À voix égales Canada. Les Canadiens veulent qu'il y ait autant de femmes que d'hommes à la Chambre des communes.

Je suis fier du bilan du NPD à ce chapitre. La première femme à siéger à la Chambre était une députée sociale-démocrate. Le NPD est le premier parti à avoir adopté une stratégie globale relative à l'élection des femmes.

Les femmes sont indispensables à la Chambre des communes, où elles peuvent faire connaître les enjeux importants de leurs collectivités. La voix des femmes a une incidence sur l'ordre du jour politique. Il faut que tous les partis se dotent de la volonté politique, du leadership et des mesures concrètes nécessaires pour favoriser l'élection des femmes. Les partis politiques et la Chambre des communes devraient être constitués à 50 p. 100 de femmes.

Au sein du NPD, les hommes et les femmes ont fait preuve d'un tel leadership. À l'heure actuelle, 41 p. 100 des députés du caucus néo-démocrate sont des femmes. C'est du jamais vu. Pour atteindre notre objectif, il nous en faut encore 10 p. 100 de plus, et nous sommes sur la bonne voie. Je peux percevoir la différence. Nous avons une façon différente de faire les choses.

Pourquoi les libéraux et les conservateurs ne feraient-ils pas la même chose? Je suis persuadé qu'ils pourraient faire passer les femmes en premier, comme l'a fait le NPD. S'ils le faisaient, la Chambre des communes et même le Canada dans son ensemble en bénéficieraient.

En outre, l'initiative du NPD en faveur d'une réforme électorale en profondeur nous aiderait à atteindre cet objectif.

* * *

L'UKRAINE

M. Peter Goldring (Edmonton-Est, PCC): Monsieur le Président, il y a 15 ans, les Ukrainiens décidaient très majoritairement de former de nouveau une nation indépendante. Le lendemain, le Canada, sous la gouverne de notre premier ministre, le très honorable Brian Mulroney, devenait le premier pays à reconnaître le nouvel État souverain d'Ukraine.

Ce mercredi soir, l'Ordre de Kniaz Iaroslav le Sage sera décerné au très honorable Brian Mulroney par le président ukrainien Viktor Iouchtchenko pour « son rôle personnel déterminant dans la reconnaissance de l'indépendance de l'Ukraine par le Canada et la contribution considérable de ce pays dans le développement des relations canado-ukrainiennes ».

Les Ukrainiens ont constamment solidifié leurs institutions démocratiques en s'appuyant sur les assises de l'indépendance.

Je souhaite féliciter le très honorable Brian Mulroney pour cet honneur et le peuple ukrainien pour ce moment historique, il y a 15 ans, ainsi que pour sa détermination sans faille à envisager l'avenir parmi les nations démocratiques.

●(1405)

LA CHARTE CANADIENNE DES DROITS ET LIBERTÉS

Mme Nancy Karetak-Lindell (Nunavut, Lib.): Monsieur le Président, le 25^e anniversaire de la Charte canadienne des droits et libertés constitue certes un heureux événement pour tous les Canadiens. Cependant, il est malheureux que le gouvernement conservateur ne partage pas la fierté et l'enthousiasme des Canadiens pour ce document, qui reconnaît leurs droits et les protège tous.

À maintes reprises, la Charte a été la cible d'attaques de la part de députés conservateurs, qui considèrent ce document vital comme un obstacle plutôt que comme l'expression des valeurs qui placent le Canada parmi les pays les plus progressistes du monde.

Il est malheureux que la juge en chef de la Cour suprême soit forcée de défendre publiquement la Charte parce que l'actuel ministre de la Justice et son gouvernement semblent ne pas vouloir prendre position contre ceux qui s'attaquent à la magistrature et suppriment des programmes essentiels qui assurent le nécessaire accès à notre système de justice.

L'opposition officielle réaffirme qu'elle soutient la Charte des droits et libertés et attend avec impatience le jour où le gouvernement du Canada respectera les droits de tous les Canadiens qui sont garantis par la Charte.

* * *

LES DROITS DE LA PERSONNE

M. Colin Mayes (Okanagan—Shuswap, PCC): Monsieur le Président, les droits de la personne sont le fondement des valeurs canadiennes. Certains Canadiens pensent que le Canada a défini les droits de la personne, mais en fait, ce sont les droits de la personne qui définissent le Canada.

Des gens arrivent au Canada en provenance du monde entier pour échapper à l'oppression politique et à la discrimination religieuse. Ils veulent s'ouvrir des horizons qui ne leur sont pas permis dans leur pays d'origine. Les gens qui sont venus s'établir dans notre pays ont défini nos droits et nos valeurs. Ils ont contribué à structurer notre société, qui doit être fondée sur la primauté du droit et la liberté de chaque citoyen de vivre selon ses aspirations.

Malheureusement, les gens qui ont accueilli les nouveaux venus, c'est-à-dire les premiers occupants du territoire, ne bénéficient pas des libertés propres au pays neuf qu'est le Canada. La Loi sur les Indiens est discriminatoire envers les premiers habitants de notre pays. Le Canada, pays neuf, s'est employé à changer la culture et la langue des premiers occupants.

Notre gouvernement a déposé le projet de loi C-44, piloté par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, en vue de modifier l'article 67 de la Loi canadienne sur les droits de la personne, de manière à ce que les Autochtones jouissent des mêmes droits qu'ont les autres citoyens canadiens depuis la naissance de la Confédération.

Je demande à tous les députés d'appuyer le projet de loi pour que nous puissions remédier à cette injustice envers les Autochtones.

* * *

[Français]

LE RAPATRIEMENT DE LA CONSTITUTION

Mme Vivian Barbot (Papineau, BQ): Monsieur le Président, il y a exactement 25 ans aujourd'hui, le Québec se faisait imposer une loi fondamentale de force.

Déclarations de députés

À l'époque, à l'exception de Louis Duclos, député fédéral de Montmorency — un nom qui mérite de rester dans nos mémoires —, les députés québécois de cette Chambre ont voté en faveur de cette loi, démontrant ainsi que la défense de leur propre peuple était secondaire pour eux. Heureusement, maintenant, il y a les députés du Bloc québécois pour qui c'est le Québec d'abord.

Nos prédécesseurs se sont battus pour que notre peuple soit reconnu et que les deux peuples fondateurs du Canada soient égaux. Au lieu de cela, le Canada a voulu imposer sa Constitution au Québec. Aujourd'hui, la balle est dans le camp des fédéralistes. Nous, les souverainistes québécois, voulons tous les pouvoirs d'un pays souverain. D'ici là, nous reprendrons tous les pouvoirs que le Québec pourra obtenir. Les Québécois ont pris goût à la liberté, et qui goûte à ce fruit n'est jamais rassasié.

* * *

[Traduction]

LA MESURE LÉGISLATIVE SUR LES CONSULTATIONS CONCERNANT LA NOMINATION DES SÉNATEURS

M. Guy Lauzon (Stormont—Dundas—South Glengarry, PCC): Monsieur le Président, on célèbre aujourd'hui le 25^e anniversaire de la Charte canadienne des droits et libertés. La Charte garantit, entre autres, les droits démocratiques de tous les citoyens canadiens.

J'aimerais donc parler aujourd'hui du projet de loi C-43. Ce projet de loi vise à permettre aux électeurs de choisir qui ils souhaiteraient voir les représenter au Sénat. Si la Charte canadienne des droits et libertés garantit les droits démocratiques de tous les citoyens canadiens, pourquoi alors aurait-on la moindre réserve à l'égard du projet de loi C-43?

Les Canadiens d'un océan aux autres devraient avoir le droit démocratique de faire connaître leurs préférences quant aux personnes qui siègent au Sénat du Canada. Le projet de loi C-43 leur donnerait ce droit.

J'invite chacun de mes 307 collègues à appuyer ce projet de loi visant à moderniser notre démocratie, pour que notre beau grand pays soit véritablement représentatif de ce que ses habitants souhaitent.

* * *

[Français]

LA CHARTE CANADIENNE DES DROITS ET LIBERTÉS

M. Brian Murphy (Moncton—Riverview—Dieppe, Lib.): Monsieur le Président, c'est épouvantable que le premier ministre et son ministre de la Justice aient manqué le colloque en hommage à la Charte canadienne des droits et libertés, qui a aujourd'hui 25 ans.

Elle fait partie intégrante de l'identité canadienne. Enchâssée dans notre Constitution, la Charte est la loi fondamentale du pays. Elle constitue une garantie essentielle des droits et libertés des Canadiens et des Canadiennes. Grâce à elle, nous tous, en ce grand et beau pays qu'est le Canada, pouvons vivre en paix sachant que notre gouvernement a l'obligation et le devoir de nous protéger de toute menace à nos libertés et à nos droits fondamentaux. C'est dans le plein exercice de ces droits et de cette liberté que nous avons pu bâtir une société au sein de laquelle il fait bon vivre.

La Charte nous protège des abus. Nous tous en cette Chambre avons le devoir et la tâche de la protéger de ceux qui voudraient l'affaiblir pour restreindre nos droits et notre liberté.

●(1410)

[Traduction]

LES AFFAIRES AUTOCHTONES

M. Rod Bruinooge (Winnipeg-Sud, PCC): Monsieur le Président, en ce 25^e anniversaire de l'adoption de la Charte canadienne des droits et libertés, je suis très heureux de souligner les grands progrès qui ont réalisés par le gouvernement actuel en matière de droits de la personne, particulièrement en ce qui concerne les Autochtones.

Nous avons, par exemple, déposé le projet de loi C-44, Loi modifiant la Loi canadienne sur les droits de la personne. Le projet de loi C-44 propose une approche juste et réaliste visant à mettre fin à près de 30 années de discrimination qui, dans bien des cas, a empêché les Autochtones vivant et travaillant dans des réserves de déposer des plaintes aux termes de la Loi canadienne sur les droits de la personne.

J'aimerais également parler des progrès que nous réalisons dans le difficile dossier des biens immobiliers matrimoniaux dans les réserves. Il s'agit là d'une grave injustice qui engendre souvent beaucoup de souffrance pour les femmes et les enfants des Premières nations.

Un processus de consultations devant permettre de trouver une solution par voie législative a été entrepris l'automne dernier sous la direction de Mme Wendy Grant-John. Les travaux sont maintenant terminés et le rapport de Mme Grant-John sera bientôt rendu public.

Je suis très fier de ces initiatives. Nous avons l'intention de poursuivre les travaux afin d'assurer le respect des droits de tous les Canadiens.

* * *

LE COMMERCE

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Monsieur le Président, je presse le ministre de l'Industrie et le ministre du Travail de passer à l'action et d'appliquer la loi au nom de la protection des Canadiens.

Ce que nous avons de plus important à faire, c'est de protéger les emplois contre l'accord commercial imminent avec la Corée. Nous devons nous pencher sur la protection de la loi sur les faillites dans le cadre d'une coalition.

Cette loi existe et le gouvernement doit passer à l'action. Chaque année, entre 10 000 et 20 000 travailleurs perdent leur emploi sans être payés et sans que leur retraite ne soit protégée. Le gouvernement doit passer à l'action immédiatement avec cette loi.

Cela s'impose, car le ministre de l'Industrie n'a pas traité le secteur manufacturier avec le respect qui lui est dû. Nous avons perdu 200 000 emplois en Ontario et au Québec, et le ministre n'a établi aucune stratégie.

Nous voulons aujourd'hui l'assurance que l'on mettra en oeuvre une stratégie comme la stratégie en faveur d'automobiles écologiques proposée par le NPD, une stratégie qui protégerait nos emplois et assurerait que les automobiles seraient fabriquées au Canada. Nous voulons aussi l'assurance que le ministre veillera à ce que l'accord commercial avec la Corée ne touche pas les travailleurs de l'automobile et à ce que cet accord soit équitable.

Déclarations de députés

Un accord commercial équitable signifie simplement qu'on protégera mieux les emplois des travailleurs canadiens comparativement à ce que le gouvernement fait actuellement, c'est-à-dire délocaliser nos emplois. Les affectations budgétaires actuelles ont pour effet d'expédier des fonds canadiens outre-mer. C'est inacceptable et c'est pour cela que General Motors annule maintenant les annonces qu'elle devait faire au Canada.

* * *

[Français]

LA CHARTE CANADIENNE DES DROITS ET LIBERTÉS

M. Anthony Rota (Nipissing—Timiskaming, Lib.): Monsieur le Président, nous célébrons aujourd'hui le 25^e anniversaire de la Charte canadienne des droits et libertés. Il s'agit d'un jalon de notre histoire duquel tous les Canadiens et Canadiennes peuvent se réjouir.

Depuis ce jour historique de 1982, la Charte est devenue l'un des plus puissants symboles de l'identité canadienne.

[Traduction]

Les droits et libertés que protège la Charte sont garantis à tous les Canadiens, indépendamment de leur âge, de leur race, de leur sexe, de leur origine nationale ou ethnique, de leurs capacités mentales ou physiques, ou de leur orientation sexuelle. Ce ne sont pas tous les pays qui bénéficient de ce privilège.

Bien que nombreux parmi nous soient ceux qui tiennent ces droits et libertés pour acquis, nous devons toujours nous efforcer d'être à la hauteur des normes que nous nous sommes fixées.

En notre qualité de Canadiens, nous avons la responsabilité de prendre le temps de réfléchir à l'importance de ce jour et à l'héritage qu'il nous a légué, et particulièrement de célébrer une des plus grandes réalisations canadiennes.

* * *

[Français]

LE FESTIVAL DU CINÉMA INTERNATIONAL EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

M. Marc Lemay (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Monsieur le Président, le 11 avril dernier, le Festival du cinéma international en Abitibi-Témiscamingue s'est mérité le prix Les Mercuriades décerné par la Fédération des chambres de commerce du Québec.

Le festival s'est distingué dans la catégorie « Loisirs et culture » pour la qualité supérieure de son contenu, l'originalité des événements produits et par la mise en valeur du talent et des ressources de la société québécoise.

Au cours des 25 dernières années, le Festival du cinéma international en Abitibi-Témiscamingue est devenu un indispensable pour les artistes et artisans du septième art, tant sur la scène québécoise qu'internationale. Des films du monde entier y sont présentés pour un public de cinéphiles assidu. Les organisateurs visionnaires de ce festival du cinéma en région avaient raison puisqu'il est maintenant devenu une réalité incontournable.

Mes collègues du Bloc québécois et moi-même offrons toutes nos félicitations à Jacques Matte, Louis Dallaire et Guy Parent, les fondateurs du Festival du cinéma international en Abitibi-Témiscamingue qui en ont fait une réussite.

● (1415)

LA CHARTE CANADIENNE DES DROITS ET LIBERTÉS

L'hon. Stéphane Dion (Saint-Laurent—Cartierville, Lib.): Monsieur le Président, je suis fier de diriger la parti qui, il y a 25 ans, a donné aux Canadiens la Charte canadienne des droits et libertés.

Au coeur de la Charte, il y a l'affirmation que l'égalité entre tous les Canadiens — hommes, femmes et enfants — est la clé de voûte de notre démocratie.

[Traduction]

Bien avant la Charte, les Canadiennes ont lutté pour que leurs droits soient reconnus, y compris leur droit de se faire élire, mais maintenant, la possession de ce droit ne suffit pas.

Le combat pour l'égalité commence au coeur de nos institutions démocratiques. Nous avons besoin d'un plus grand nombre de femmes au Parlement et au gouvernement pour faire en sorte que les voix de tous les Canadiens soient entendues. Le Parti libéral y est résolu.

* * *

[Français]

LE DÉPUTÉ DE SHERBROOKE

M. Luc Harvey (Louis-Hébert, PCC): Monsieur le Président, hier, on apprenait que le député de Sherbrooke utilisait les ressources de la Chambre des communes pour faire de la publicité commerciale.

En effet, 270 résidents du comté ont reçu dans les derniers jours une enveloppe adressée à leur nom provenant du bureau du député bloquiste. En ouvrant le courrier, un dépliant d'un commerce sherbrookoïse apparaissait. Le tout, payé par les contribuables canadiens.

Après avoir tant dénoncé la culture libérale « du tout m'est dû », se félicitant d'avoir posé plus de 450 questions sur le scandale des commandites sans pouvoir y mettre un terme, voilà que le Bloc québécois utilise l'argent des contribuables à des fins commerciales. La dernière chose que les Québécois et Québécoises souhaitent, c'est un moulin à paroles qui s'approprie l'argent des contribuables à des fins douteuses.

Les gens du Québec peuvent être rassurés. Grâce au gouvernement conservateur, la Loi fédérale sur la responsabilité assure une plus grande transparence et aidera les Canadiens à retrouver confiance dans l'intégrité du processus démocratique.

* * *

LA PARTICIPATION DES FEMMES À LA VIE POLITIQUE

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, la faible participation des femmes à la vie politique est un phénomène qui entache la démocratie au Canada et, du coup, au Québec. En tant que démocrates, nous ne pouvons pas nous limiter à observer le phénomène. Nous avons tous l'obligation d'agir, et d'agir rapidement.

Avec 33 p. 100 du caucus composé de femmes, le Bloc québécois est le parti fédéral au Québec qui a fait élire le plus important contingent de candidates lors des dernières élections.

Mais ce n'est pas suffisant, surtout que les conservateurs diminuent par leur inaction le pourcentage de femmes en cette Chambre, le rabaissant au 48^e rang mondial, comme le souligne l'organisation multipartite À voix égales.

Questions orales

L'organisation rappelle également que, et je la cite: « Les partis politiques peuvent être des catalyseurs du changement. Il faut tout simplement une volonté politique de la part des chefs de partis pour faire la différence. »

Cette volonté politique, nous l'avons au Bloc québécois et nous nous engageons à augmenter le nombre de candidates de notre parti lors des prochaines élections. Dans un esprit de démocratie réellement représentative, nous lançons aux autres partis le défi d'en faire autant.

QUESTIONS ORALES

[Traduction]

LES PROGRAMMES GOUVERNEMENTAUX

L'hon. Stéphane Dion (chef de l'opposition, Lib.): Monsieur le Président, la Commission du droit, le Programme de contestation judiciaire, les fonds fédéraux pour l'aide juridique et un processus de sélection des juges juste et non partisan, ce sont toutes là des mesures que le premier ministre a annulées pour essayer de miner la Charte.

Pourquoi le premier ministre ne profite-t-il pas de ce jour historique pour corriger ses erreurs et rétablir ces mesures si importantes pour l'intégrité de la Charte des droits et libertés?

• (1420)

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, la question du chef de l'opposition est importante. Cependant, si vous le permettez, j'aimerais prendre un moment pour dire quelques mots au sujet de la tragédie qui s'est produite hier, en Virginie.

[Français]

Nous avons appris qu'une Canadienne était parmi les victimes d'hier en Virginie. Je crois pouvoir dire que les prières et les pensées de nous tous ici, en cette Chambre, sont avec elle et sa famille.

[Traduction]

En voyant les événements d'hier, il est presque impossible de comprendre ce qui peut amener un individu à tuer tant de personnes de cette façon avant de s'enlever la vie. Je crois que nous pouvons tous dire que nos pensées sont avec toutes les victimes, leurs familles et la collectivité.

[Français]

L'hon. Stéphane Dion (chef de l'opposition, Lib.): Monsieur le Président, l'opposition officielle se joint au gouvernement pour transmettre ses condoléances aux familles éprouvées par ce drame horrible.

[Traduction]

Je donne maintenant au premier ministre l'occasion de répondre à ma première question.

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, le chef de l'opposition sait que nous avons une divergence d'opinion sur l'efficacité de certaines de ces initiatives. Elles sont peut-être importantes pour les avocats, mais je rappelle certaines des choses que notre gouvernement a faites pour promouvoir le respect des droits dans ce pays, comme corriger l'injustice historique de la taxe d'entrée, régler le dossier des victimes de l'hépatite C et indemniser les survivants des pensionnats autochtones.

Nous avons pris des mesures pour protéger les femmes et les enfants contre la criminalité. Et, ce qui est probablement le plus important à mon avis, c'est que nous avons présenté à la Chambre une mesure législative pour protéger et élargir le droit le plus important de tous, soit le droit de voter, en proposant que les représentants au Sénat du Canada soient élus.

L'hon. Stéphane Dion (chef de l'opposition, Lib.): Monsieur le Président, le premier ministre n'a pas du tout répondu à ma question.

[Français]

Je la répéterai encore une fois. Les bienfaits de la Charte sont trop précieux pour que nous laissons faire ceux qui, par négligence ou malveillance, cherchent à la miner. Il y a trop de batailles à mener, trop de droits à acquérir.

Pourquoi donc le premier ministre veut-il enlever aux Canadiens les moyens de défendre les droits que leur confère la Charte? Profitera-t-il de l'occasion que lui offre ce jour de célébration pour restaurer le Programme de contestation judiciaire?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, ce gouvernement est d'avis qu'au lieu de payer des avocats, il faut agir pour protéger les droits des citoyens. Ce gouvernement et les précédents ont appuyé la Charte des droits et libertés, tout comme les autres partis en cette Chambre. Aujourd'hui, nous continuons de l'appuyer.

[Traduction]

Notre parti a toujours défendu les droits de la personne, non seulement avec la Charte, mais en commençant bien sûr avec la toute première mesure législative du genre, soit la Déclaration des droits présentée par M. Diefenbaker en 1960. C'est un précieux héritage que notre parti défend.

* * *

LA CHARTE DES DROITS ET LIBERTÉS

L'hon. Stéphane Dion (chef de l'opposition, Lib.): Monsieur le Président, je demanderais au premier ministre de nous montrer qu'il s'inscrit dans la tradition des conservateurs progressistes.

Le premier ministre doit trouver un moyen de célébrer la Charte au lieu de la passer sous silence. Je lui propose de dire qu'il veillera à ce que tous les Canadiens bénéficient des protections découlant de la Charte, peu importe la taille de leur portefeuille.

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, le chef de l'opposition a parlé de passer les droits sous silence. Où était-il quand il aurait fallu prendre des mesures réparatrices à propos de la taxe d'entrée imposée aux Chinois, cette injustice historique? Où était-il quand une commission d'enquête convenable sur la tragédie d'Air India aurait dû être constituée? Où était-il quand une convention relative aux pensionnats indiens aurait dû être signée? Où se trouve-t-il au moment où nous tentons de faire adopter des projets de loi pour protéger les droits des enfants et des femmes contre les criminels? Où était-il quand nous avons récemment reconnu la Déclaration des droits des personnes handicapées de l'ONU?

Notre gouvernement prend des mesures pour protéger les droits, contrairement au gouvernement précédent, dont le bilan est nul.

• (1425)

M. Michael Ignatieff (Etobicoke—Lakeshore, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole légèrement ahuri. J'attends toujours que le premier ministre dise au Canada, à la Chambre, qu'il estime que la Charte des droits et libertés renforce nos libertés. Je ne l'ai toujours pas entendu.

Questions orales

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, de toute évidence le chef adjoint du Parti libéral ne m'écoutait pas quand j'ai dit précisément cela en français. D'ailleurs, non seulement mon parti appuie-t-il la Charte, mais en plus, comme le savent certains d'entre nous, j'ai plusieurs fois défendu les droits de la personne devant les tribunaux du pays.

Je suis fier que notre gouvernement soit en mesure de faire valoir certains de ces droits.

* * *

[Français]

L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, plusieurs pays se font un devoir d'aider leur industrie aéronautique. Ainsi, Brian Mulroney, alors qu'il était premier ministre, a posé des gestes concrets pour venir en aide à l'industrie aéronautique, en particulier celle du Québec, là où elle est concentrée. Pourtant, il y a quatre représentants du Québec au conseil des ministres, et ils ne sont même pas capables de lever le petit doigt pour s'assurer que le Québec reçoit sa juste part des contrats liés à du matériel aéronautique.

Comment le premier ministre peut-il justifier que son ministre de l'Industrie, qui vient du Québec, ait fait réviser à la baisse, pour tous les contrats futurs, la part du Québec en retombées, soit 15 p. 100, alors que Boeing l'avait fixée à 30 p. 100 pour les C-17?

L'hon. Maxime Bernier (ministre de l'Industrie, PCC): Monsieur le Président, nous l'avons dit et je le répète, ce gouvernement ne dictera pas à Boeing avec qui faire affaire. Pourquoi? C'est fort simple, c'est parce que le but premier de ce gouvernement est de faire en sorte que les Forces armées canadiennes bénéficient des meilleurs équipements dont elles ont besoin, et ce, au meilleur coût possible.

Dicter à Boeing avec qui faire affaire ne serait pas économiquement rentable. Cela ferait augmenter le coût des achats militaires sur le dos des contribuables canadiens. Contrairement au Bloc québécois, se faire du capital politique sur le dos des Québécois n'est pas la façon de faire de ce gouvernement.

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, ce gouvernement ne dicte pas à Boeing comment faire, c'est Boeing qui dicte à ce gouvernement comment dépenser l'argent des contribuables. C'est cela la réalité.

Nous, nous n'avons pas peur de nous lever pour le Québec. Je reprends les paroles de Mme Sue Dabrowski, la directrice de l'Association Québécoise de l'Aérospatiale:

Et le gouvernement fédéral a une responsabilité [...] Il faut donc utiliser (les retombées économiques) pour protéger l'industrie du Québec, exactement comme le gouvernement a protégé l'industrie automobile en Ontario.

Qu'attend le premier ministre pour se lever et faire en sorte que le Québec reçoive sa juste part?

L'hon. Maxime Bernier (ministre de l'Industrie, PCC): Monsieur le Président, je suis surpris des critiques du Bloc québécois. Le Bloc québécois devrait lire son propre programme électoral lorsqu'il critique l'achat militaire que nous faisons pour nos soldats. Si on se fiait au programme électoral du Bloc québécois, les retombées industrielles pour le Québec ne seraient pas possibles, puisque le Bloc québécois est contre l'achat d'avions cargos. L'équation est très simple: pas d'avions C-17, pas de retombées économiques pour le Québec.

Le Bloc québécois manque vraiment de cohérence dans ce dossier.

Mme Paule Brunelle (Trois-Rivières, BQ): Monsieur le Président, le ministre de l'Industrie continue d'affirmer que l'industrie aéronautique québécoise pourra prendre sa place, être compétitive et obtenir les sous-contrats nécessaires pour les avions C-17 construits par Boeing.

Comment le ministre peut-il faire montre d'une telle mauvaise foi sachant que son gouvernement a donné ce contrat sans appel d'offres à Boeing, et que Boeing est bien davantage en compétition avec l'industrie québécoise qu'en complémentarité avec elle?

L'hon. Maxime Bernier (ministre de l'Industrie, PCC): Monsieur le Président, nous avons fait affaire avec Boeing, et ce, pour une simple raison: c'était la compagnie qui offrait ce dont les militaires avaient besoin.

Il est important de considérer que nous voulons que les entreprises canadiennes continuent de se positionner à long terme dans la chaîne d'approvisionnement de Boeing. Nous voulons que les retombées économiques soient bonnes et efficaces pour l'ensemble des régions du Canada.

Nous travaillons dans l'intérêt des Canadiens et surtout des contribuables canadiens, contrairement au Bloc québécois.

● (1430)

Mme Paule Brunelle (Trois-Rivières, BQ): Monsieur le Président, un porte-parole de Boeing a affirmé que son entreprise éprouvait certains problèmes à accorder des sous-contrats à ses compétiteurs québécois. En refusant d'exiger que 60 p. 100 des retombées économiques de ce contrat reviennent au Québec, le ministre de l'Industrie place l'aéronautique québécoise dans une position très difficile et doit admettre que son collègue, le ministre de la Défense nationale, est un bien meilleur lobbyiste pour l'industrie aéronautique de l'Ontario et de l'Ouest canadien que lui-même ne l'est pour l'industrie aéronautique québécoise.

L'hon. Maxime Bernier (ministre de l'Industrie, PCC): Monsieur le Président, plutôt que d'essayer de convaincre les Québécois de son utilité ici, à Ottawa, le Bloc devrait féliciter notre gouvernement pour toutes les occasions d'affaires que nous permettons aux entreprises québécoises et canadiennes de l'aéronautique. Plus de 13 milliards de dollars étalés sur 20 ans: telles sont les retombées économiques dont bénéficieront l'ensemble des Canadiens.

Avant de critiquer, le Bloc québécois devrait se demander ce qu'il aurait pu faire pour l'industrie aéronautique. La réponse est simple: rien.

* * *

L'AFGHANISTAN

L'hon. Jack Layton (Toronto—Danforth, NPD): Monsieur le Président, la tragédie de la fusillade qui a eu lieu à l'Institut universitaire Virginia Tech ravive les souvenirs liés à l'École polytechnique et au Collège Dawson. C'est vraiment choquant. Nous offrons nos condoléances à la famille de Jocelyne Couture-Nowak et aux familles de tous ceux et celles qui ont été blessés et tués à l'Institut universitaire Virginia Tech.

Lorsque le ministre de la Défense nationale parle d'un déploiement en Afghanistan qui pourrait durer 15 ans, le premier ministre a le devoir de mettre ses plans sur la table. Le premier ministre attendra-t-il encore à la dernière minute pour exposer aux Canadiens et aux Canadiennes ses plans au sujet de l'Afghanistan?

Questions orales

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, ce Parlement a approuvé la mission en Afghanistan jusqu'en février 2009. Si le gouvernement désire prolonger cette mission, il a l'intention d'obtenir l'appui du Parlement pour ce faire.

[Traduction]

L'hon. Jack Layton (Toronto—Danforth, NPD): Espérons, monsieur le Président, que les conservateurs ne procéderont pas de la même façon que la dernière fois lorsqu'ils ont présenté une motion à la dernière minute et qu'ils ont mené un débat auquel les Canadiens n'ont pas pu participer pleinement. Ce n'est pas la bonne manière d'établir ce genre de stratégie.

Nous avons déjà observé ce type d'imprévoyance. Le ministère de la Défense nationale vient de laisser passer la date limite à la Cour fédérale pour répondre à une cause intentée par Amnistie Internationale relativement au traitement des hommes faits prisonniers par les Canadiens en Afghanistan. Le gouvernement n'a même pas été capable de se conformer au simple règlement de la cour, et il doit maintenant demander une prolongation. Le ministre de la Défense nationale a déjà dû s'excuser à ce sujet.

D'après le premier ministre, s'agit-il d'une question d'incompétence ou le gouvernement tente-t-il de cacher quelque chose?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, je ne suis pas certain de bien comprendre la question.

Je veux simplement dire une chose. Nous savons que le Nouveau Parti démocratique est opposé à la mission en Afghanistan depuis son début en 2001. Le fait est que notre gouvernement, les Nations Unies et le Parlement croient que cette mission est importante pour le peuple afghan, pour les Nations Unies et pour notre pays.

Nos militaires sont là-bas dans des conditions dangereuses afin de défendre nos intérêts. Ils méritent l'appui de tous les députés de la Chambre.

* * *

LA GENDARMERIE ROYALE DU CANADA

L'hon. Sue Barnes (London-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, les témoignages entendus par le Comité des comptes publics démontrent clairement que le gouvernement doit constituer une commission d'enquête judiciaire pour faire la lumière sur le scandale du régime de pensions de la GRC. Quatre témoins différents ont présenté quatre versions différentes de l'affaire. Le comité continuera de faire son travail, mais une commission d'enquête judiciaire aurait les pouvoirs nécessaires pour aller au fond des choses, pour le bénéfice des agents de la GRC, qui ne méritent rien de moins.

Hier, le Comité des comptes publics a adopté une motion demandant une enquête complète. Quand le ministre responsable demandera-t-il une enquête judiciaire complète?

L'hon. Stockwell Day (ministre de la Sécurité publique, PCC): Monsieur le Président, je le répète, nous avons déclaré très clairement que nous voulions obtenir des réponses rapidement. Nous voulons savoir ce qui s'est passé exactement. Nous ne voulons pas suivre l'exemple du gouvernement précédent et fermer les yeux sur la situation. Un processus est en place. Un enquêteur indépendant a été nommé. Son travail commence. Il fera rapport en juin.

S'il déclare qu'il devrait y avoir une enquête formelle, il y en aura une, mais nous aimerions avoir quelques réponses tout de suite. La GRC le mérite bien et les Canadiens aussi.

L'hon. Sue Barnes (London-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, cela ne suffit pas. Plus le ministre attendra avant de constituer une commission d'enquête judiciaire, plus il faudra de temps aux agents de la GRC pour obtenir les réponses qu'ils réclament.

Hier, quatre témoins distincts, y compris un homme qui a déjà présenté des témoignages contradictoires, ont présenté quatre versions de l'affaire. Il est temps de convoquer une commission d'enquête judiciaire. La GRC le sait. Nous le savons, au Parlement. Les Canadiens le savent. Il semble que le gouvernement ne le sache pas, lui.

Quand ordonnera-t-il la tenue d'une enquête judiciaire complète? Elle est nécessaire.

• (1435)

L'hon. Stockwell Day (ministre de la Sécurité publique, PCC): Monsieur le Président, un des témoins clés entendus par le comité a déjà déclaré qu'il était satisfait que nous ayons nommé un enquêteur et il veut des réponses.

J'aimerais que nous ayons un soutien positif plutôt que les manifestations de colère que nous entendons. J'aurais aimé que la députée manifeste la même colère lorsque l'ancienne ministre de la Sécurité publique a déclaré:

[...] que tout le monde à la Chambre soit rassuré. Aucun aspect de la conduite du commissaire ne nécessite la tenue d'une enquête.

Je voudrais que la même colère eût été dirigée contre la ministre en poste à l'époque; nous aurions pu avoir les réponses à ce moment-là plutôt que maintenant.

M. Borys Wrzesnewskyj (Etobicoke-Centre, Lib.): Monsieur le Président, depuis le 28 mars, les libéraux demandent une enquête judiciaire complète concernant le scandale lié au régime de pension de la GRC. Hier, le Comité des comptes publics a avalisé cette demande même si les députés conservateurs qui y siègent se sont abstenus de voter sur la question. Or, le ministre continue de faire de l'obstruction, empêchant qu'on exige des comptes de l'organisation qui, justement, doit décider d'enquêter ou non sur lui et sur le scandale Jim Hart.

Quand le ministre fera-t-il ce qui s'impose et demandera-t-il une enquête judiciaire complète visant la GRC?

L'hon. Stockwell Day (ministre de la Sécurité publique, PCC): Monsieur le Président, cette irritation feinte venant des libéraux serait drôle si elle n'était pas si pathétique. Où étaient-ils au moment où ces événements se déroulaient et qu'ils étaient au pouvoir?

Hier, les députés conservateurs qui siègent au comité ont indiqué très clairement que, à la suite du rapport que nous obtiendrons en juin, s'il appert qu'une enquête plus officielle est nécessaire, nous en lancerons une. Toutefois, les députés, la GRC et les Canadiens désirent obtenir des réponses aussitôt que possible. Nous ne voulons pas attendre deux ou trois ans. Nous voulons avoir des réponses maintenant et c'est ce que nous avons l'intention d'obtenir.

M. Borys Wrzesnewskyj (Etobicoke-Centre, Lib.): Monsieur le Président, quelle hypocrisie. Hier, même si le député le nie, nous avons appris que M. Zaccardelli l'a mis au courant de ce qui se passait il y a des mois. Dans la revue *Maclean's*, le 29 mars, l'ancien président conservateur du Comité des comptes publics a déclaré préférer la tenue d'une enquête judiciaire.

Le témoignage hautement contradictoire d'hier renforce l'idée qu'un enquêteur qui n'est pas pleinement indépendant, qui n'a aucun pouvoir et qui relève du ministre sera incapable de faire éclater la vérité.

Questions orales

Quand le ministre de l'Obstruction exigera-t-il une enquête publique? A-t-il l'intention de faire fi de la volonté du comité?

L'hon. Stockwell Day (ministre de la Sécurité publique, PCC): Monsieur le Président, si le député d'en face, au lieu de parcourir le Moyen-Orient en militant pour qu'on retire le Hezbollah de la liste des organisations terroristes, s'était concentré sur les événements qui se produisaient ici au pays, nous aurions peut-être obtenu des réponses plus rapidement. C'est pourquoi nous avons mis en place un processus pour faire toute la lumière sur cette affaire.

Lorsque j'ai parlé avec M. Zaccardelli, qui était commissaire à l'époque, je lui ai posé des questions à ce sujet. Je ne lui ai pas donné carte blanche comme l'ancienne ministre de la Sécurité publique. Contrairement aux libéraux qui n'ont rien fait, j'ai posé des questions à ce propos lorsque la vérificatrice générale a soulevé le problème et j'ai dit qu'il y aurait un suivi.

* * *

[Français]

L'ENVIRONNEMENT

M. Marcel Lussier (Brossard—La Prairie, BQ): Monsieur le Président, le Groupe interprovincial et industriel sur les réductions de gaz à effet de serre a déposé, en février, un mémoire auprès du gouvernement, réclamant, par intérêt stratégique et financier, d'oeuvrer au sein du Protocole de Kyoto et d'assurer la mise en place sans délai d'un marché du carbone.

Comment le gouvernement, qui a ce rapport en mains depuis deux mois, peut-il encore tarder à répondre positivement aux demandes de ce groupe qui démontre clairement que même les entreprises sont en avance sur ce gouvernement pour ce qui est de la protection de l'environnement?

L'hon. John Baird (ministre de l'Environnement, PCC): Monsieur le Président, nous avons été très clairs. Nous avons un vrai plan d'action pour réduire les gaz à effet de serre.

Nous avons commencé il y a quelques mois à fournir les détails. Nous avons fait beaucoup d'annonces dans le budget, soit de 4 à 5 milliards de dollars, de l'argent nouveau, afin de soutenir notre environnement.

Nous avons dit aussi que, pour la première fois, nous ferons la réglementation de l'industrie, et nous présenterons ce plan d'action au cours des prochains jours.

● (1440)

M. Marcel Lussier (Brossard—La Prairie, BQ): Monsieur le Président, le gouvernement voudrait ramener le marché du carbone uniquement au niveau du Canada. Or, cela constituerait un handicap très sérieux pour nos entreprises qui souhaitent transiger sur le marché international.

Le gouvernement va-t-il admettre que s'il s'entête à refuser aux entreprises canadiennes l'accès au marché international du carbone, c'est parce qu'il refuse de décréter des cibles absolues respectant Kyoto, condition essentielle pour accéder au marché international?

L'hon. John Baird (ministre de l'Environnement, PCC): Monsieur le Président, je vais dire très clairement que ce n'est pas dans notre intérêt d'acheter des crédits de pays comme la Russie où il n'y a pas déjà de réductions de gaz à effet de serre. C'est quelque chose que le parti bloquiste a appuyé en cette Chambre, mais ce n'est pas notre intention de faire cela. Dans un avenir très rapproché, nous allons annoncer l'autre partie de notre programme. Les députés auront tous les détails et verront s'ils appuient notre plan qui va amener de vraies réductions des gaz à effet de serre. C'est quelque

chose qui n'est jamais arrivé avec le Bloc pendant les derniers 15 ans.

* * *

LES RESSOURCES NATURELLES

Mme Claude DeBellefeuille (Beauharnois—Salaberry, BQ): Monsieur le Président, ce gouvernement ne cesse de prétendre qu'il entend respecter les compétences du Québec et des provinces. Or, les fonctionnaires de ce gouvernement participent à des rencontres à huis clos pendant lesquelles on discute de la vente d'eau en vrac.

Le ministre des Ressources naturelles compte-t-il suivre l'avis des groupes environnementalistes qui exigent le retrait pur et simple du gouvernement de tous les pourparlers relatifs à la vente d'eau en vrac?

[Traduction]

L'hon. Gary Lunn (ministre des Ressources naturelles, PCC): Monsieur le Président, j'assure à la députée qu'il n'y a pas de rencontres secrètes ou à huis clos. Si elle détient de l'information qu'elle aimerait présenter, nous serons très heureux de l'examiner.

[Français]

Mme Claude DeBellefeuille (Beauharnois—Salaberry, BQ): Monsieur le Président, je rappelle au ministre que le Québec interdit déjà l'exportation de l'eau en vrac et que c'est de sa responsabilité.

Le ministre des Ressources naturelles peut-il nous expliquer comment il peut justifier des discussions sur un sujet qui ne relève même pas de ses champs de compétence?

[Traduction]

L'hon. Gary Lunn (ministre des Ressources naturelles, PCC): Monsieur le Président, encore une fois, je garantis qu'absolument aucune rencontre n'a lieu. Je n'ai rencontré personne; elle se trompe lourdement.

* * *

[Français]

L'AFGHANISTAN

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Monsieur le Président, on ne peut pas dire que le ministre de la Défense nationale est un modèle de clarté.

Il nous dit qu'on était en Afghanistan par vengeance, qu'on y resterait jusqu'à ce que les progrès soient irréversibles. Il nous parle maintenant de conflits violents comme en Afghanistan pour les 10 ou 15 prochaines années.

Dans sa nostalgie de l'époque de la guerre froide, il dépense 650 millions de dollars pour des tanks qu'il veut envoyer à Kandahar, erreur stratégique s'il en est.

Le ministre de la Défense nationale peut-il nous dire, au lieu d'être obligé continuellement de clarifier sa position, que sa véritable intention est que les troupes canadiennes demeurent en Afghanistan après février 2009?

[Traduction]

L'hon. Gordon O'Connor (ministre de la Défense nationale, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux que le député d'en face ait évoqué la mission. La mission de nos soldats est de contrer les talibans.

Questions orales

Aujourd'hui, à Kandahar, les talibans ont attaqué un convoi des Nations Unies et ont tué cinq personnes. Hier, ils ont attaqué un groupe d'aide humanitaire du Danemark.

Il y a ici des partis d'opposition qui veulent que nous retirions nos troupes maintenant et que nous laissons ces gens entre les mains des talibans, mais nous ne le ferons pas.

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Monsieur le Président, le Cabinet conservateur n'est pas disposé à discuter de l'avenir de la mission en Afghanistan, mais il est prêt à dépenser des milliards de dollars pour l'achat de matériel, comme des chars d'assaut, dans le cadre de la mission.

Or, il y a un problème. C'est que la majeure partie du matériel ne sera pas prêt à être utilisé par les troupes d'ici la fin de la mission. La seule façon dont elles pourraient s'en servir, c'est si elles demeurent en Afghanistan après février 2009.

Le ministre de la Défense va-t-il nous dire clairement une fois pour toutes que sa véritable intention est de garder les troupes en Afghanistan après février 2009?

L'hon. Gordon O'Connor (ministre de la Défense nationale, PCC): Monsieur le Président, contrairement au gouvernement précédent, nous sommes déterminés à reconstituer les forces armées et à fournir à nos soldats, à nos marins et à nos pilotes qui sont en Afghanistan tout le matériel dont ils ont besoin pour survivre et pour assurer leur sécurité.

L'hon. Diane Marleau (Sudbury, Lib.): Monsieur le Président, les Canadiens veulent savoir comment et quand la mission du Canada dans le Sud de l'Afghanistan prendra fin.

Hier, le ministre a tenté de dissimuler ses véritables intentions après avoir laissé échapper que nous serions coincés en Afghanistan pendant dix ans.

Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas de stratégie de désengagement cohérente à l'égard de cette mission? Le ministre a-t-il informé l'OTAN qu'elle devrait commencer à trouver des troupes en remplacement des soldats canadiens après 2009?

• (1445)

L'hon. Gordon O'Connor (ministre de la Défense nationale, PCC): Monsieur le Président, je suis ravi que la députée d'en face ait évoqué la mission.

Je souligne que, aujourd'hui, l'organisation des droits de la personne a signalé que les talibans ont tué plus de 700 Afghans et que nous ne saurions laisser ce régime meurtrier crier victoire. C'est pourquoi l'OTAN, les pays membres de l'ONU et le Canada sont l'bas pour les empêcher d'agir.

[Français]

L'hon. Diane Marleau (Sudbury, Lib.): Monsieur le Président, si le ministre de la Défense nationale est de bonne foi lorsqu'il dit que les Forces armées canadiennes quitteront le sud de l'Afghanistan en 2009, il a le devoir d'en informer nos alliés.

Le ministre a-t-il avisé l'OTAN que les troupes canadiennes se retireraient en 2009, et si non, qu'attend-il pour le faire?

Si ce gouvernement est sincère quant à ses intentions, pourquoi attendre à la dernière minute pour envoyer un message clair?

[Traduction]

L'hon. Gordon O'Connor (ministre de la Défense nationale, PCC): Monsieur le Président, au cas où je n'aurais pas parlé des talibans, ces derniers ont envahi un certain nombre de villages et ont tué tous les hommes, car ils estimaient que ceux-ci s'opposaient à leur mission. Le Canada et l'OTAN empêcheront de telles atrocités.

Nous ne laisserons pas les talibans revenir persécuter les femmes et se livrer à des exécutions publiques dans des stades de soccer.

* * *

LA COOPÉRATION INTERNATIONALE

Mme Joy Smith (Kildonan—St. Paul, PCC): Monsieur le Président, le paludisme tue chaque année plus de 1 million de personnes, dont plus de 900 000 vivent en Afrique subsaharienne. Cette maladie tue chaque année en Afrique plus d'enfants que toute autre maladie.

Ce matin, la ministre de la Coopération internationale a annoncé un programme concret visant la distribution de moustiquaires de lits sur le continent africain. La ministre pourrait-elle nous en dire plus au sujet de cette initiative très importante?

[Français]

L'hon. Josée Verner (ministre de la Coopération internationale et ministre de la Francophonie et des Langues officielles, PCC): Monsieur le Président, je remercie ma collègue de sa question.

Effectivement, la lutte contre le paludisme est une des priorités de notre gouvernement. Ce matin, j'ai annoncé que le Canada versera 20 millions de dollars à la Croix-Rouge canadienne pour un programme permettant la distribution gratuite de près de 2,5 millions de moustiquaires de lits en Afrique.

Le nouveau gouvernement du Canada a déjà investi plus de 46 millions de dollars dans la lutte contre le paludisme.

Selon les responsables de la Croix-Rouge canadienne, on estime qu'entre 53 000 et 88 000 vies pourront être sauvées grâce à ce programme.

* * *

[Traduction]

LA GENDARMERIE ROYALE DU CANADA

M. David Christopherson (Hamilton-Centre, NPD): Monsieur le Président, je crois que le ministre de la Défense a du front de prendre la parole aujourd'hui pour dire que, s'il précipite les choses au lieu de demander une enquête publique en bonne et due forme, c'est qu'il veut obtenir des réponses rapidement. En fait, il a dit qu'il voulait avoir des réponses rapidement et même maintenant et tout de suite. S'il veut tellement que les choses se fassent rapidement, pourquoi lui a-t-il fallu deux semaines pour nommer le responsable de cette enquête?

Hier, le comité permanent a dit que cette méthode particulière ne fonctionnerait pas. Le comité demande au ministre d'instituer une enquête publique en bonne et due forme. Acquiescera-t-il aujourd'hui à la demande du comité?

L'hon. Stockwell Day (ministre de la Sécurité publique, PCC): Monsieur le Président, j'apprécie que mon collègue, le ministre de la Défense, soit prêt à répondre à l'appel, puisque la question lui était adressée, mais le ministre de la Défense s'occupe, en réalité, des questions de défense. Le dossier ne relève donc pas de lui, même si je sais que cette affaire l'intéresse.

Questions orales

Je veux seulement répéter, étant donné que le NPD semble s'échauffer à cet égard, que nous agissons. Trouver, en moins de deux semaines, une personne qui ait les compétences de celle que nous avons choisie, quelqu'un qui a pu se libérer de tous ses engagements pour être à notre disposition, c'est remarquable, et je félicite cette personne d'avoir accepté le défi. Nous prenons rapidement des mesures pour régler également les autres éléments du dossier.

• (1450)

M. David Christopherson (Hamilton-Centre, NPD): Très bien, monsieur le Président, mais je veux simplement dire que rien ne peut justifier l'inaction dans ce cas.

Sam Steele doit se retourner dans sa tombe. L'enquête lancée par le gouvernement ne permet ni d'obliger les témoins à comparaître ni de les protéger. Le rapport sera remis au Parlement, et ne sera même pas rendu public. Hier, l'ancien commissaire Zaccardelli a reconnu que l'enquêteur désigné avait eu de nombreuses relations professionnelles avec des agents de la GRC haut placés. Comment peut-on parler de procédure d'enquête objective?

Le gouvernement commandera-t-il une enquête véritable, ou s'agit-il simplement d'une entreprise de camouflage du scandale des pensions?

L'hon. Stockwell Day (ministre de la Sécurité publique, PCC): Monsieur le Président, permettez-moi de faire une distinction entre différents enjeux.

Premièrement, relativement aux pensions, j'ai déposé un rapport à la Chambre hier. On peut y lire que les fonds sont en sécurité, et que le régime est solide. Il y a 13,2 milliards de dollars dans la caisse de retraite des participants. Le taux de rendement des deux organismes d'investissement est de 7,7 p. 100 et de 19,1 p. 100. Le régime se porte bien.

Que les députés n'approuvent pas la procédure que nous suivons, c'est une chose, mais je veux que ce soit bien clair que toutes les personnes rattachées à la GRC que l'enquêteur voudra convoquer seront convoquées, et que le rapport sera rendu public. Il ne pourrait pas en être autrement.

* * *

[Français]

LES TRAVAUX PUBLICS ET LES SERVICES GOUVERNEMENTAUX

M. Pablo Rodriguez (Honoré-Mercier, Lib.): Monsieur le Président, le ministre des Travaux publics s'apprête à donner un contrat de 400 millions de dollars à son ancien client et le gouvernement nous dit qu'il n'y a pas de conflit d'intérêts. Voyons donc!

Le ministre non élu des Travaux publics détient des parts dans une entreprise considérée comme partenaire stratégique de celle qui recevra le contrat. Cette même compagnie a été la cliente du ministre pendant plusieurs années. Ils ont même travaillé ensemble, notamment sur une transaction de 330 millions de dollars en 2004.

Tout cela n'est-il pas suffisant pour conclure au moins à une apparence ou à un potentiel de conflit d'intérêts?

M. James Moore (secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux et ministre de la porte d'entrée du Pacifique et des Olympiques de Vancouver-Whistler, PCC): Monsieur le Président, le ministre n'a pas participé directement ou indirectement à l'évaluation du processus pour l'attribution de ce contrat ou de tout autre contrat depuis qu'il a été

nommé ministre des Travaux publics. De plus, il ne peut pas y avoir ici un scandale, comme mon collègue le mentionne, puisque aucun contrat n'a encore été signé.

M. Pablo Rodriguez (Honoré-Mercier, Lib.): Monsieur le Président, étant donné que le ministre est un peu loin d'ici et n'a pas la chance de venir nous visiter souvent, c'est peut-être pour cela qu'il n'a pas eu l'occasion de dire à ses collègues, et en particulier à son secrétaire parlementaire, qu'il nageait en plein conflit d'intérêts.

Maintenant, j'ai compris pourquoi le ministre n'a pas le temps de se présenter à des élections partielles. Il est beaucoup trop occupé à donner des contrats à ses petits amis.

Le gouvernement mettra-t-il ses culottes et ouvrira-t-il sans délai une enquête sur ce dossier, qui sent le conflit d'intérêts à plein nez? [Traduction]

M. James Moore (secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux et ministre de la porte d'entrée du Pacifique et des Olympiques de Vancouver-Whistler, PCC): Monsieur le Président, en dépit de toute l'énergie investie dans cette question, celle-ci ne contient que très peu de données factuelles.

Il n'y a aucun problème dans ce dossier. Toutes les procédures appropriées ont été suivies par le ministre responsable. Toutes les procédures ont été respectées. Tout se déroule comme par le passé, sans aucun problème.

Nous respectons toutes les règles qui ont été mises en place et nous procédons de la manière appropriée.

* * *

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

M. Ken Boshcoff (Thunder Bay—Rainy River, Lib.): Monsieur le Président, samedi dernier, l'émission de télévision *W-FIVE* a annoncé les résultats de son enquête sur le meurtre du couple Ianiero, au Mexique.

L'enquête a confirmé que les rapports de police contenaient des contradictions. Par contre, le procureur général de Quintana Roo a déclaré que Cheryl Everall et Kimberly Kim demeuraient les principaux suspects. Le rapport stipule que les deux femmes n'ont jamais été soupçonnées et qu'aucune trace de sang n'a été trouvée dans leur chambre.

Pourquoi le premier ministre n'a-t-il pas exigé que le Mexique blanchisse la réputation de ces Canadiennes clairement innocentes?

L'hon. Peter MacKay (ministre des Affaires étrangères et ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, PCC): Monsieur le Président, comme le député le sait, j'ai rencontré ces deux personnes. Il est extrêmement malheureux qu'elles aient été mêlées à cette affaire et à cette enquête sordide qui se déroule depuis un certain temps au Mexique à la suite du meurtre de la famille Ianiero.

Par contre, comme le député le sait, le gouvernement a très peu d'emprise sur les médias et sur leur couverture de cet incident. C'est là où le bât blesse. Le député peut citer les paroles tenues par des représentants officiels présents et passés à propos de cette affaire. Il s'agit d'une enquête en cours sur un cas d'homicide et nous ne pouvons avoir prise sur la façon dont la presse en parle.

L'hon. Maurizio Bevilacqua (Vaughan, Lib.): Monsieur le Président, l'enquête approfondie sur l'affaire Ianiero menée dans le cadre de l'émission *W-FIVE* du 14 avril 2007 a révélé d'importantes incohérences entre les déclarations de Bello Melchor Rodriguez, le procureur général de l'État de Quintana Roo, et le rapport de police.

J'aimerais savoir si le ministre des Affaires étrangères est d'avis que les autorités judiciaires mexicaines agissent de bonne foi. Dans la négative, que fera-t-il pour veiller à ce que les Canadiens soient protégés et que justice soit rendue?

• (1455)

L'hon. Peter MacKay (ministre des Affaires étrangères et ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, PCC): Monsieur le Président, je remercie le député pour sa question et son intérêt sincère pour cette affaire. Évidemment, la difficulté réside dans le fait que l'enquête se déroule dans un autre pays. De la même façon que nous n'apprécierions pas que des enquêteurs étrangers viennent au Canada pour dire à nos agents comment faire leur travail, nous ne pouvons faire grand-chose si ce n'est offrir notre aide et rencontrer des représentants officiels, ce que nous avons fait aux échelons les plus élevés.

Nous avons porté cette affaire à l'attention du président du Mexique. Nous continuerons d'offrir de l'aide consulaire. Nous allons continuer de questionner les autorités mexicaines et de les inciter à faire enquête dans les règles afin qu'elle soit menée à bonne fin et que les coupables soient arrêtés.

* * *

[Français]

LE 400^E ANNIVERSAIRE DE LA VILLE DE QUÉBEC

Mme Christiane Gagnon (Québec, BQ): Monsieur le Président, le président du comité des fêtes du 400^e anniversaire de la ville de Québec soutient que le ministre des Affaires étrangères évalue la possibilité d'inviter la reine Élisabeth aux festivités. Or peu de gens au Québec souhaitent sa présence aux fêtes du 400^e, et ils ne veulent surtout pas payer pour la recevoir.

Le ministre des Affaires étrangères compte-t-il nous dire qu'il n'en est pas question?

L'hon. Bev Oda (ministre du Patrimoine canadien et de la Condition féminine, PCC): Monsieur le Président, à ce que je sache, aucune invitation n'a été envoyée par le comité à Sa Majesté la reine.

* * *

L'ENQUÊTE PAILLÉ

M. Jean-Yves Laforest (Saint-Maurice—Champlain, BQ): Monsieur le Président, en réponse à ma question d'hier sur l'étendue du mandat confié à Daniel Paillé concernant l'octroi des contrats de sondages, le secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux a répondu que le gouvernement n'avait rien à cacher.

Doit-on comprendre de la réponse du secrétaire parlementaire que dorénavant, le nouveau mandat de l'enquête Paillé couvrira tous les sondages, ceux des libéraux comme ceux des conservateurs, jusqu'en 2007 inclusivement?

M. James Moore (secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux et ministre de la porte d'entrée du Pacifique et des Olympiques de Vancouver-Whistler, PCC): Monsieur le Président, la période de temps dont on parle s'étend de 1990 jusqu'à 2003. C'est la période où se sont produits les problèmes identifiés par Sheila Fraser. C'est le mandat que nous ont donné les Canadiens. Nous tenons nos promesses faites aux contribuables du Canada.

Questions orales

[Traduction]

LES PÊCHES

L'hon. Dominic LeBlanc (Beauséjour, Lib.): Monsieur le Président, les pêcheurs de homard du détroit de Northumberland sont confrontés à une crise et le gouvernement refuse d'intervenir. Les débarquements ont chuté, les coûts sont montés en flèche et des milliers de familles sont acculées à la faillite.

La mise en place d'un plan de retrait des permis de pêche constitue la seule solution immédiate pour éviter le désastre et pour donner aux jeunes pêcheurs et aux collectivités côtières une chance de survivre. Les pêcheurs craignent également de perdre l'accès permanent qui leur a été accordé au crabe des neiges, au moment où il en ont le plus besoin.

Le ministre confirmera-t-il le maintien de la formule de partage du crabe des neiges et mettra-t-il immédiatement en oeuvre un plan de retrait des permis de pêche au homard pour sauver ces collectivités du désastre?

L'hon. Loyola Hearn (ministre des Pêches et des Océans, PCC): Monsieur le Président, le député soulève une question pertinente. Nous sommes au courant de la situation dans le détroit de Northumberland. En fait, il y a quelque temps déjà, à la demande du ministre des Pêches de l'Île-du-Prince-Édouard, demande appuyée par ses homologues de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, nous avons organisé un sommet à l'Île-du-Prince-Édouard pour nous pencher sur cette question.

De nombreux comités pertinents ont été mis sur pied pour examiner les divers aspects du problème des pêches dans le détroit et nous attendons incessamment un rapport sur la question.

Pour ce qui est de l'autre question que soulève le député, nous sommes aussi tout à fait conscients du problème et nous avons demandé conseil à cet égard. Je ferai très bientôt savoir au député...

Le Président: Le député d'Essex a la parole.

* * *

L'ENVIRONNEMENT

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Monsieur le Président, le dossier de l'air pur et de la pollution transfrontalière est très important pour la qualité de vie des électeurs de ma circonscription, Essex. La semaine dernière, le ministre de l'Environnement s'est rendu à Washington, D.C. dans sa lutte pour améliorer la qualité de l'air entre le Canada et les États-Unis.

Le ministre de l'Environnement pourrait-il parler à la Chambre de cette démarche importante visant à assainir l'air et l'environnement à l'échelle de notre continent?

L'hon. John Baird (ministre de l'Environnement, PCC): Quelle excellente question, monsieur le Président. En fait, nous cherchons à faire fond sur ce qui a été fait par le passé dans le cadre de l'Accord Canada-États-Unis sur la qualité de l'air. Nous voulons rouvrir l'accord et en renforcer les dispositions sur les particules afin que les Canadiens puissent respirer de l'air pur, de l'air sans matières particulaires.

Quand le projet de loi C-30 était à l'étude au comité, le Parti libéral en a retiré d'importantes sections pour les remplacer par sa taxe sur le carbone, ce qui n'aidera en rien les enfants asthmatiques et les aînés qui doivent rester à l'intérieur les jours de smog causés par l'inaction des libéraux.

Questions orales

●(1500)

LES MARCHÉS PUBLICS

Mme Penny Priddy (Surrey-Nord, NPD): Monsieur le Président, toutes les fois que les conservateurs parlent de la santé, les Canadiens se posent plus de questions qu'ils n'obtiennent de réponses. Nombre de gens se demandent si le marché exclusif de 300 millions de dollars pour le vaccin contre le virus du papillome humain a été accordé à Merck Frosst en raison de l'intervention d'un lobbyiste conservateur ayant déjà été au service du premier ministre.

Selon l'Agence du revenu du Canada, Merck Frosst se servait de paradis fiscaux dans les Barbades pour cacher ses bénéficiaires. Le fisc américain enquête également sur cette société, qu'il soupçonne d'évasion fiscale. Pourquoi le gouvernement conservateur fait-il cadeau de millions de dollars à Merck Frosst au lieu de percevoir les milliards de dollars qui sont dus aux contribuables canadiens...

Le Président: Le ministre des Finances a la parole.

L'hon. Jim Flaherty (ministre des Finances, PCC): Monsieur le Président, nous sommes très fiers de prévoir dans le budget une mesure grâce à laquelle les femmes et les filles du pays seront vaccinées contre ce virus. C'est en fait le premier vaccin qui préviendra le cancer. C'est un important progrès.

J'ai été heureux d'être à l'Hôpital d'Ottawa, hier, au Centre Shirley Green de santé pour les femmes, pour faire cette annonce. C'est un important pas en avant. Il y a maintenant un vaccin sur le marché. Un autre fabricant est en train d'en produire un autre.

L'important, c'est que des milliers de femmes et de filles au Canada ne mourront pas du cancer grâce à ce vaccin.

Mme Penny Priddy (Surrey-Nord, NPD): Monsieur le Président, un vaccin contre le cancer est certes une très bonne chose pour les femmes, mais pourquoi, dans le cas qui nous occupe, le gouvernement permet-il que de grandes entreprises ne paient pas leur juste part d'impôts? Pourquoi le ministre de la Santé récompense-t-il une société qui a évité de payer 2 milliards de dollars d'impôts?

Je me demande si c'est grâce à un ancien employé du Parti conservateur devenu lobbyiste, Ken Boessenkool, que Merck Frosst a eu le marché. Je sais toutefois que cette société doit plus de 2 milliards de dollars aux contribuables canadiens. Le ministre a-t-il rencontré Ken Boessenkool? Le ministre a-t-il tenu compte de la question des paradis fiscaux lorsqu'il a pris sa décision?

L'hon. Jim Flaherty (ministre des Finances, PCC): Non, monsieur le Président, je n'ai pas rencontré M. Boessenkool à ce sujet.

Je puis dire toutefois que j'ai rencontré Liz Elwood à l'hôpital hier. Mme Elwood est une victime de 24 ans du virus du papillome humain. Elle a été atteinte par ce virus et elle m'a remercié au nom des femmes et des filles au Canada et elle a remercié aussi le gouvernement et le premier ministre d'assurer la disponibilité de ce vaccin dans tout le Canada.

* * *

L'AGRICULTURE ET L'AGROALIMENTAIRE

M. Gary Merasty (Desnethé—Missinippi—Rivière Churchill, Lib.): Monsieur le Président, les agriculteurs du Sud-Ouest de la Saskatchewan ont souffert de périodes de sécheresse répétées et ils ont grandement besoin d'aide. On leur a dit toutefois qu'ils devraient attendre de voir comment se déroulerait la mise en oeuvre du programme d'aide en cas de catastrophes dont les frais seront partagés entre les gouvernements fédéral et provinciaux.

Ces producteurs ont un urgent besoin de fonds. Le ministre de l'Agriculture a le pouvoir et les fonds nécessaires pour leur fournir sans délai un financement d'urgence aux termes de la Loi sur la protection du revenu agricole.

Qu'est-ce que le ministre attend? Quand cessera-t-il de se cacher derrière un soi-disant conflit avec la province? Quand le ministre permettra-t-il à son secrétaire parlementaire de répondre aux besoins de ses électeurs?

L'hon. Chuck Strahl (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire et ministre de la Commission canadienne du blé, PCC): Monsieur le Président, le secrétaire parlementaire de la Saskatchewan fournit jour après jour et semaine après semaine les biens dont les agriculteurs de la Saskatchewan ont besoin et ces derniers devraient en remercier le ciel parce que le seul représentant du Parti libéral qui reste dans la région ne connaît pas grand chose au monde agricole.

Permettez-moi de dire au député que nous travaillons actuellement à des projets pour les régions dévastées par la sécheresse dans le Sud-Ouest de la Saskatchewan. J'ai présenté un cadre d'aide en cas de catastrophes auquel toutes les provinces ont maintenant souscrit. Nous travaillons également à la mise au point d'une formule de financement pour ce projet.

Nous sommes conscients de l'existence de ces problèmes, non seulement dans le Sud-Ouest de la Saskatchewan, mais également à Peace River ainsi que dans le Nord de l'Ontario.

* * *

LES AFFAIRES AUTOCHTONES

M. Harold Albrecht (Kitchener—Conestoga, PCC): Monsieur le Président, la porte-parole du Parti libéral en matière d'affaires autochtones critique l'engagement du gouvernement à l'égard de la Première nation Pikangikum. Elle soutient que le gouvernement est responsable de la situation dans la réserve plutôt que de reconnaître que son parti n'a rien fait pendant 13 ans.

En décembre dernier, elle s'est élevée contre la suggestion du ministre de dépêcher le Comité permanent des affaires autochtones et du développement du Grand Nord auprès de cette Première nation, alors qu'elle était favorable à ce que les membres du comité se rendent à New York.

Notre gouvernement prend des mesures concrètes pour améliorer la vie des femmes, des enfants et des familles autochtones. Le ministre des Affaires indiennes peut-il faire part à la Chambre des constatations qu'il a faites lors de sa visite à Pikangikum la semaine dernière?

●(1505)

L'hon. Jim Prentice (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et interlocuteur fédéral auprès des Métis et des Indiens non inscrits, PCC): Monsieur le Président, pas un seul Canadien ne pourrait se rendre à Pikangikum sans être ébranlé.

La collectivité compte quelque 2 000 personnes. Après 13 années de règne libéral, cette collectivité n'a pas de système d'aqueduc et d'égouts. Elle n'est pas raccordée au réseau électrique. Son école, conçue pour accueillir 300 élèves, en accueille plutôt 700.

Lors de ma visite à Pikangikum la semaine dernière, j'ai promis que le gouvernement allait s'attaquer à ces problèmes. Nous investissons 46 millions de dollars au cours des quatre prochaines années.

Je conseille à mes collègues d'en face de cesser de braire comme des ânes, car ils ont fait preuve de négligence dans ce dossier et devraient avoir honte.

* * *

[Français]

LE QUAI DE RIMOUSKI-EST

Mme Louise Thibault (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, Ind.): Monsieur le Président, la situation au quai de Rimouski-Est est problématique. Transports Canada néglige son infrastructure et Pêches et Océans Canada abandonne les utilisateurs de la portion du quai dont il est propriétaire.

Cette inaction retarde des travaux indispensables au développement économique de la circonscription et de la région. Pendant que les ministres se lancent la balle, les entreprises doivent composer avec des infrastructures fort mal adaptées aux activités économiques de notre technopole maritime.

Le gouvernement conservateur est-il prêt à financer une étude pour véritablement trouver une solution pour nos gens du milieu qui en ont besoin?

L'hon. Lawrence Cannon (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, PCC): Monsieur le Président, bien sûr, nous sommes toujours préoccupés par le développement économique de la région. J'ai été heureux de constater la présence de ma collègue, jeudi dernier, alors que le gouvernement du Canada confiait 15 millions de dollars à la Régie intermunicipale pour rebâtir à la fois les quais de Trois-Pistoles et des Escoumins.

Non seulement par mon ministère mais également par l'Agence de développement économique du Canada, nous continuons ardemment à faire des progrès substantiels pour aider notre communauté.

* * *

[Traduction]

RECOURS AU RÈGLEMENT

LES PROPOS DU DÉPUTÉ DE WINNIPEG-CENTRE — DÉCISION DE LA PRÉSIDENTE

Le Président: À l'ordre. Je suis maintenant prêt à rendre ma décision sur le rappel au Règlement soulevé par l'honorable secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes au sujet des propos supposément non parlementaires tenus le vendredi 2 mars 2007 par l'honorable député de Winnipeg-Centre.

[Français]

J'aimerais remercier l'honorable secrétaire parlementaire d'avoir soulevé cette question, ainsi que l'honorable whip en chef du gouvernement, l'honorable député d'Acadie—Bathurst et l'honorable député de Winnipeg-Centre pour leurs interventions.

[Traduction]

Le 2 mars 2007, lors du débat sur la motion d'adoption du 11^e rapport du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire, le député de Winnipeg-Centre a appelé l'honorable ministre de l'Agriculture « Il Duce », l'a comparé à Mussolini et a utilisé le terme « fascisme » pour qualifier l'intervention du ministre dans le dossier de la Commission canadienne du blé.

Le 2 mars étant le jour de séance qui précédait immédiatement le congé de deux semaines du mois de mars, le secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes a invoqué le Règlement le 21 mars 2007 pour s'élever contre les propos tenus

Décision de la présidence

par le député de Winnipeg-Centre. Le secrétaire parlementaire a cité la page 156 de la 6^e édition du *Beauchesne*, qui inclut le mot « fasciste » dans la liste des expressions non parlementaires. Il a poursuivi ainsi, et je cite un extrait de la page 7714 des *Débats*:

Le régime fasciste a commis des atrocités inouïes au cours de la Seconde Guerre mondiale. Il est absolument excessif pour un député d'en comparer un autre à un membre du régime fasciste.

Lors de son intervention, le député de Winnipeg-Centre a affirmé qu'il n'avait pas l'intention de traiter le ministre de fasciste, mais plutôt de laisser entendre qu'il avait agi comme l'un d'eux en prenant certaines décisions dans le dossier de la Commission canadienne du blé.

Citant l'extrait suivant de la 6^e édition du *Beauchesne*, page 148: « Une expression jugée contraire aux usages parlementaires aujourd'hui ne sera pas nécessairement jugée telle la semaine prochaine », il a soutenu que les mots qu'il avait utilisés n'étaient plus aussi « explosifs et chargés d'émotivité » de nos jours. Il a parlé du principe voulant qu'en pareils cas, le Président tienne compte du contexte dans lequel les propos litigieux ont été prononcés et du désordre qu'ils ont ou non semé à la Chambre.

[Français]

Je me suis alors engagé à examiner toutes les déclarations et interventions pertinentes et à faire part à la Chambre de ma décision sur le sujet.

Je cite le *Marleau et Montpetit* à la page 503, qui dit ceci: « L'un des principes fondamentaux de la procédure parlementaire est que les délibérations de la Chambre se déroulent à la manière d'une conversation libre et polie. » .

La présidence a souvent rappelé aux honorables députés leur devoir d'exercer leur liberté d'expression de manière responsable tout en faisant preuve de modération dans leur choix de mots.

• (1510)

[Traduction]

Dans le cas qui nous occupe, il ne fait aucun doute dans mon esprit que le mot « fascisme » était non parlementaire lorsqu'il a été employé pour qualifier les gestes d'un député et que les comparaisons corollaires du député au « Il Duce » et à « Mussolini » n'ont fait qu'exacerber le problème. Pour parvenir à cette conclusion, j'ai examiné attentivement le contexte dans lequel ces mots ont été prononcés et leur effet immédiat et potentiel sur la capacité de cette Chambre de tenir des délibérations qui se déroulent à la manière d'une conversation libre et polie.

Selon moi, le caractère inapproprié de ces mots n'était en rien atténué par le contexte dans lequel ils ont été employés.

Il est vrai que la réaction immédiate à ces commentaires a été plutôt tempérée, et le député de Winnipeg-Centre a attiré l'attention de la présidence sur ce point. Cependant, pour juger si les remarques faites ont semé le désordre à la Chambre, la présidence ne doit pas se limiter à la réaction immédiate des personnes présentes en Chambre.

Recours au Règlement

Dans une décision rendue le 11 décembre 1991, que l'on retrouve aux pages 6141 et 6142 des *Débats*, le Président Fraser a rappelé aux députés que des remarques offensantes peuvent avoir un effet débilissant durable sur l'échange équitable d'idées et de points de vue. Toutes les paroles prononcées dans cette enceinte ont une diffusion considérable et instantanée et laissent une impression durable. Bien que les termes offensants puissent être retirés, contredits, expliqués ou faire l'objet d'excuses, l'impression qu'ils laissent n'est pas toujours facile à faire disparaître. Il a poursuivi en disant, et je cite:

Il y a peu de choses plus susceptibles d'empoisonner l'atmosphère de la Chambre que des attaques personnelles en série, puisqu'elles laissent toujours un relent d'animosité et de malaise.

Ce « relent » est le terreau dans lequel prend racine le désordre. Il appartient à la présidence de décourager l'emploi d'un langage de nature si provocatrice qu'il alimente le désordre.

Une fois de plus, j'enjoins les honorables députés de tous les partis à faire preuve de plus de discernement dans le choix de leurs mots. Une maîtrise de soi raisonnable n'est pas un luxe; c'est une contrainte essentielle à la tenue de délibérations civilisées et à la dignité de cette Chambre.

Quelles qu'aient été les intentions du député, je suis convaincu que les termes qu'il a employés étaient provocateurs. Dans les circonstances, je les juge également non parlementaires et je prie l'honorable député de Winnipeg-Centre de retirer ses paroles immédiatement.

M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD): Monsieur le Président, jamais je ne manquerais délibérément de respect envers la Chambre des communes en tenant des propos que je sais non parlementaires. Puisque vous avez établi que, à votre avis, les propos que j'ai tenus le 2 mars étaient en fait contraires au Règlement et non parlementaires, je retire ces propos et je présente mes excuses à la Chambre des communes et plus particulièrement au ministre.

QUESTIONS ORALES

M. Paul Dewar (Ottawa-Centre, NPD): Monsieur le Président, aujourd'hui, au cours de la période des questions orales, l'une de nos députées a posé une question au ministre des Finances au sujet d'échappatoires évidentes dans les impôts rétroactifs qui n'ont pas été payés par une certaine société.

Dans sa réponse, le ministre a mentionné qu'il avait visité le centre Shirley Green hier. Je veux juste apporter une correction pour le bénéfice du ministre. Il s'agit du centre Shirley Greenberg. Cette institution est bien connue au sein de notre collectivité et je voulais simplement rectifier ce point pour le ministre.

[Français]

LES DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

M. Serge Cardin (Sherbrooke, BQ): Monsieur le Président, en ce qui a trait aux accusations du député de Louis-Hébert à mon endroit à l'effet que j'aurais utilisé l'argent des citoyens pour faire de la publicité au bénéfice d'une entreprise commerciale, j'aimerais apporter certaines précisions.

Premièrement, mentionnons que c'est à la suite d'une malencontreuse erreur que ce dépliant s'est retrouvé dans un de mes envois postaux. Deuxièmement, dès que j'ai pris connaissance de cette situation, j'ai immédiatement pris les mesures nécessaires pour rembourser à la Chambre les frais liés à cet envoi.

Malheureusement, les députés conservateurs tirent souvent trop rapidement avant de poser des questions.

● (1515)

[Traduction]

PROJET DE LOI C-52, LOI D'EXÉCUTION DU BUDGET DE 2007

M. Derek Lee (Scarborough—Rouge River, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole au sujet d'un recours au Règlement qui a trait au projet de loi C-52, c'est-à-dire la Loi portant exécution de certaines dispositions du budget.

Je suis d'avis qu'une partie de ce projet de loi est rédigée d'une façon qui ne respecte pas les pratiques de la Chambre, que le gouvernement essaie de soustraire le projet de loi à l'application de nos règles sur l'examen parlementaire des mesures législatives subordonnées, et que le projet de loi ne respecte même pas les propres règles internes du gouvernement en matière de rédaction législative.

La partie du projet de loi à laquelle je fais allusion est le paragraphe 13(1), à la ligne 39 de la page 20. Cette disposition modifie l'article 122 de la Loi de l'impôt sur le revenu. Elle se trouve au paragraphe 122.1(2) et traite des fiducies de revenu et de la façon dont celles-ci doivent se comporter aux fins de l'impôt durant les quatre prochaines années, soit jusqu'en 2011. Je signale, aux fins de consultation, que la mention qui se trouve dans la marge se lit comme suit: « Application de la définition de “ fiducie intermédiaire de placement déterminée ” ».

Un avis de motion de voies et moyens sur les fiducies de revenu a été déposé à la Chambre au cours de l'après-midi du 31 octobre 2006 et cet avis a été adopté quelques jours plus tard. Cette motion de voies et moyens visait entre autres à imposer les fiducies de revenu au taux de 31,5 p. 100, à compter de 2007. Toutefois, dans le cas des fiducies de revenu existantes, cette mesure est censée entrer en vigueur en 2011.

Le 21 décembre, le gouvernement a publié un avant-projet de loi en vue d'une consultation sur cette question. Cependant, l'article dont il est question aujourd'hui n'a jamais fait partie de cet avant-projet de loi. L'application de la motion de voies et moyens est maintenant prévue dans le projet de loi C-52, dont le paragraphe (2), à la page 20, dit ce qui suit:

[...] avant le premier jour après le 15 décembre 2006 où sa croissance excède ce qui constitue une croissance normale d'après les précisions publiées par le ministère des Finances le 15 décembre 2006, et leurs modifications successives, sauf si l'excédent découle d'une opération visée par règlement.

La disposition que je viens de lire fait partie des mesures fiscales transitoires applicables pour les quatre prochaines années à un grand segment de l'économie canadienne et à des milliards de dollars d'argent des contribuables. Pourtant, on se propose de lier cette disposition à de simples lignes directrices administratives auxquelles renvoie la loi. J'ai une copie du communiqué qui établit les lignes directrices et je suis prêt à le déposer aujourd'hui. Pire encore, selon la disposition que je viens de lire, ce communiqué peut faire l'objet de modifications successives.

Le projet de loi fait l'impasse sur tout mécanisme de modification de ces lignes directrices ou des communiqués de presse, et il n'existe pas de dépositaire officiel ou précisé de ces informations. Ce que cette disposition prévoit, en réalité, c'est la délégation du pouvoir de prendre des décrets-lois, ni par règlement, ni par directive ministérielle, mais par communiqué de presse.

Cette façon d'agir du gouvernement, consistant à imposer un fardeau fiscal ou un prélèvement à un groupe de contribuables à l'aide d'une soi-disant ligne directrice ou d'un communiqué de presse, est sans précédent. En fait, la seule mention que j'ai pu trouver d'un projet de loi d'exécution du budget recourant à des lignes directrices remonte à environ 11 ans, à 1996; il s'agissait alors du remboursement de frais liés à des économies d'énergie. En d'autres termes, l'initiative de 1996 visait à rendre de l'argent au contribuable. À l'intention de la présidence, je précise qu'il s'agissait de la disposition 66.1(6) de ce projet de loi. La situation dont la Chambre est actuellement saisie est à l'opposé.

Permettez-moi de rappeler à la Chambre que le contenu et les conséquences du recours à ce communiqué de presse ne sont pas d'ordre mineur. Ils ont une portée très large et ont des conséquences importantes pour cette large catégorie de contribuables, et des milliards de dollars sont en jeu. Le communiqué de presse lui-même indique que « L'application différée de ces mesures est toutefois conditionnelle à l'observation, par les EIPD existantes » — , et on emploie le sigle EIPD pour désigner les fiducies de revenu — , « des objectifs de politique des propositions. »

Les documents rendus publics au moment de l'annonce faite par le ministre indiquaient, par exemple, que l'expansion induite d'une fiducie de revenu existante pouvait entraîner l'annulation du report. Cela fait intervenir toute une série de conditions, dont certaines, tout au moins, semblent complètement arbitraires et auxquelles le contribuable doit satisfaire pour bénéficier de la date du report de l'obligation fiscale précisée dans le projet de loi, soit 2011, et pourtant, le projet de loi ne dit rien de ces conditions. Il n'en est fait mention à aucun endroit dans le projet de loi, seulement dans le communiqué de presse.

• (1520)

Le communiqué de presse véhiculait notamment l'idée selon laquelle le ministre pouvait, en vertu d'un pouvoir inconnu, en cas de non-respect des conditions, faire annuler le report dont bénéficie le contribuable, ce qui entraînerait effectivement pour ce dernier une augmentation d'impôt. Par ce nouveau pouvoir qui n'existe nulle part sauf dans ce communiqué de presse, le ministre pourrait annuler le report d'impôt dont bénéficie un contribuable et l'obliger à payer l'impôt plus tôt que ne le prévoit le projet de loi. Voilà qui augmente le fardeau fiscal.

Nous tentons d'éviter une situation où le ministre ou ses fonctionnaires arrivent à la conclusion, en se fondant sur un communiqué de presse ou des précisions, et non pas sur la loi, que telle ou telle stipulation du communiqué de presse ou sa modification n'est pas respectée et que, pratiquement par décision arbitraire, le report dont bénéficie un contribuable est annulé. On exigerait alors l'impôt de ce contribuable avant la date de 2011 prévue par le Parlement et il pourrait alors à juste titre se demander pourquoi et comment une telle chose a pu arriver.

La procédure et les usages de la Chambre des communes, de Marleau-Montpetit, nous rappelle ce qui suit aux pages 686 et 687:

La *Loi sur les règlements* adoptée en 1950 exige « que tous les décrets, ordonnances, règlements et proclamations [...] » soient publiés et déposés à la Chambre de manière systématique et uniforme.

Voilà donc ce qui est prévu dans la *Loi sur les règlements* de 1950. J'aimerais bien savoir comment les modalités prévues dans le projet de loi à l'étude respectent de telles pratiques. À l'évidence, ce n'est pas le cas. On tente de se soustraire à ces règles.

Recours au Règlement

Les textes parlementaires sont également définis dans certains passages de l'ouvrage d'Erskine May intitulé *Parliamentary Practice*.

Notre loi actuelle, la *Loi sur les textes réglementaires*, fournit des indications claires au sujet des décrets-lois, concernant notamment la date d'entrée en vigueur, les moyens ou instruments de mise en oeuvre de l'entrée en vigueur, la méthode de publication des décrets-lois, et même le rôle du Parlement dans l'abrogation de tout décret-loi jugé non conforme.

Encore une fois, les précisions en matière fiscale dont il est question dans le projet de loi de mise en oeuvre du budget semblent également échapper à l'examen parlementaire.

Je tiens à traiter brièvement de la question de la surveillance. Dans le Marleau-Montpetit, à la page 688, on décrit le pouvoir du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation, qui consiste à « examiner tout texte réglementaire pris à compter du 1^{er} janvier 1972 ». On y définit un texte réglementaire comme étant:

[...] tout « règlement, décret, ordonnance, proclamation, arrêté, règle, règlement administratif, résolution, instruction ou directive, formulaire, tarif de droits, de frais ou d'honoraires, lettres patentes, commission, mandat ou autre texte pris [...] dans l'exercice d'un pouvoir conféré sous le régime d'une loi fédérale ».

Il est clair que l'intention du législateur était de faire en sorte que des questions importantes comme celles qui se trouvent dans le projet de loi d'exécution du budget prennent la forme d'un texte réglementaire assujéti au contrôle du Parlement et qu'on ne se contente pas de les inscrire dans une directive ou un communiqué que tout fonctionnaire non identifié pourrait modifier à sa guise au moyen d'un ordinateur et d'une imprimante.

Je me reporte encore une fois à la Loi sur les textes réglementaires, qui prévoit que le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation a le mandat de faire rapport à la Chambre pour que celle-ci puisse vérifier que les textes réglementaires sont conformes à 13 critères de bonne gouvernance. J'attire l'attention du Président sur le critère numéro 7, qui exige la conformité à la loi pour ce qui est de la transmission, de l'enregistrement ou de la publication.

Comment les députés à la Chambre peuvent-ils savoir si l'une ou l'autre des directives du ministre, lesquelles peuvent être modifiées de temps à autre, a même été publiée, et a fortiori si elle est conforme aux règles?

Le critère numéro 11 met en garde contre l'utilisation inhabituelle ou inattendue des pouvoirs conférés dans la loi habilitante. Encore une fois, en l'occurrence, les députés n'auront pas les outils voulus pour décider si tel a été le cas parce qu'on s'est servi d'un communiqué.

• (1525)

Il est clair que dans cette disposition, et peut-être dans d'autres également, le gouvernement a tenté de créer une mesure législative subordonnée au moyen d'un communiqué, d'une manière qui ne permet pas de rendre des comptes à qui que ce soit et assurément pas au Parlement. Ce n'est pas une manière acceptable de légiférer, en particulier pour un gouvernement qui se targue d'insister sur la responsabilité ou la reddition de comptes dont il fait un attribut de son administration.

Initiatives ministérielles

Enfin, cette partie du projet de loi d'exécution du budget n'est même pas conforme aux propres règles du gouvernement en matière de rédaction législative. J'ai en main un exemplaire du document du Bureau du Conseil privé intitulé « Lois et règlements : L'essentiel », que je suis également prêt à déposer. À la page 3 du document, on décrit la bonne manière de procéder pour élaborer des mesures législatives subordonnées. Qu'il suffise de dire que ce projet de loi, ou tout au moins l'article que j'ai cité, est très loin de respecter ces règles régissant la manière de procéder. Étant donné la sévérité dont la Chambre a historiquement fait preuve en matière de mesures fiscales, ces dispositions vagues et arbitraires doivent être considérées irrecevables et nulles et non avenues. On se trouve à prélever des impôts au moyen d'un communiqué.

En conclusion, j'invite la Présidence à passer en revue ma requête et à décréter dans sa décision que cette disposition du projet de loi d'exécution du budget est irrecevable et ne peut pas être étudiée dans sa forme actuelle. Un projet de loi dans lequel on trouve des renvois de ce genre ne doit pas être accepté en principe et lu pour la deuxième fois. Cet article et tout autre article ou disposition connexe doivent être retranchés du projet de loi, et celui-ci doit être réimprimé.

Si le gouvernement insiste pour aller de l'avant et mettre en oeuvre les objectifs de cet article, aussi malavisés que peuvent être ces articles, de l'avis de certains députés, il devrait s'y prendre au moyen d'un projet de loi distinct, rédigé convenablement, traitant du régime proposé pour imposer les fiducies de revenu, régime pour lequel les règles de transition sont essentielles, ce que le gouvernement semblait de toute manière disposé à accepter en décembre dernier, un comité de la Chambre l'ayant d'ailleurs approuvé au début de l'année. Nous nous attendons évidemment à ce que le nouveau projet de loi soit bien rédigé et conforme aux règles de la Chambre.

Étant donné que le vote sur l'adoption du projet de loi C-52 à l'étape de la deuxième lecture pourrait avoir lieu bientôt, je demanderais respectueusement à la présidence de bien vouloir rendre une décision sur cette affaire à la première occasion.

M. Tom Lukiwski (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, très brièvement, le gouvernement voudra répondre à l'intervention du député et le fera le plus rapidement possible après avoir passé en revue les objections soulevées par le député de Scarborough—Rouge River.

Le Président: Je remercie le secrétaire parlementaire de son commentaire et le député de Scarborough—Rouge River de son argumentation. Le Président est heureux de disposer d'un peu de temps pour examiner cette argumentation plutôt technique. Je dois dire que j'ai la tête qui tourne après l'avoir entendue, mais je ferai de mon mieux pour la suivre en relisant les observations du député de Scarborough—Rouge River en temps et lieu. J'ai hâte d'entendre les commentaires que fera le secrétaire parlementaire lorsqu'il sera prêt.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Français]

LOI DE 2007 SUR LE MAINTIEN DES SERVICES FERROVIAIRES

La Chambre reprend l'étude de la motion portant que le projet de loi C-46, Loi prévoyant la reprise et le maintien des services ferroviaires, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

Le Président: Avant la période des questions orales, l'honorable députée de Saint-Bruno—Saint-Hubert avait la parole afin de répondre aux questions et aux commentaires conséquents à son discours.

L'honorable député de Burnaby—New Westminster a maintenant la parole.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, en Chambre aujourd'hui, le Bloc québécois et le Parti libéral sont complices des actions du gouvernement.

Le Bloc peut prétendre qu'il votera peut-être contre ce projet de loi plus tard aujourd'hui. Toutefois, on sait que la motion de clôture du gouvernement a été appuyée par le Bloc québécois. Si nous avons un débat fermé, un débat imposé et avec une très brève échéance, c'est à cause de l'appui du Bloc et du Parti libéral. Cela ne fait aucun doute.

Le Bloc ne peut pas prétendre qu'il est contre le projet de loi et accepter de clore le débat. Il a été complice du gouvernement en ce qui a trait à ce retour au travail forcé, qui fait en sorte que non seulement des employés du Québec ne sont pas servis par ce Parlement canadien, mais que les Québécoises et les Québécois seront obligés d'endurer des problèmes, des collisions et d'autres accidents qui surviennent sur notre réseau ferroviaire. Le Bloc ne peut pas prétendre, comme il tente de le faire, après avoir aidé le gouvernement à imposer cette législation, qu'il n'aura pas été complice parce qu'il aura voté contre au cours des dernières étapes. Il aura été complice.

Ma question est très simple. Pourquoi le Bloc a-t-il voté, de concert avec les conservateurs, en faveur de cette décision des gestionnaires du CN aux États-Unis? Cette décision vise à imposer aux employés du Québec quelque chose qui n'est pas du tout dans l'intérêt des Québécoises et des Québécois.

• (1530)

Mme Carole Lavallée (Saint-Bruno—Saint-Hubert, BQ): Monsieur le Président, ce n'est vraiment pas la journée des députés du NPD. Ils en font pitié.

Non seulement ce matin ont-ils exigé de la part de tout le monde de procéder à deux votes, mais ils nous ont fait revenir pour voter parce qu'ils avaient oublié qu'ils voulaient s'exprimer contre la motion de clôture. Il aurait été normal qu'ils s'expriment parce qu'ils étaient responsables du fait que les 308 députés de cette Chambre se sont réunis ce matin pour voter. On a pris une demi-heure de notre temps pour venir voter en Chambre. Ensuite, on s'attendait à ce qu'ils s'expriment à nouveau sur la motion n^o 15. Cependant, ils n'ont rien dit et ils n'ont rien fait. Ils n'ont pas compris que c'était leur temps de parole. Alors, maintenant, cela ne va pas bien pour eux.

Plus tôt, avant la période des questions, un autre collègue du NPD n'avait pas vraiment compris non plus que le Bloc québécois n'appuyait pas le projet de loi C-46, Loi prévoyant la reprise et le maintien des services ferroviaires.

Initiatives ministérielles

Comme je le disais tout à l'heure, le Bloc québécois n'est pas favorable au principe du projet de loi C-46. Je l'ai répété plus tôt à l'autre collègue du NPD parce que je croyais qu'il n'avait peut-être pas écouté. On sait qu'en Chambre, les services d'interprétation du français à l'anglais sont excellents. Alors, la seule raison pour laquelle son collègue précédent n'avait pas compris, c'était sans doute parce qu'il n'avait pas écouté. Voilà qu'un autre collègue du NPD se lève. Il faut dire que ce n'est pas leur journée, alors on va essayer de passer outre.

En ce qui concerne la direction du CN, il est important de se rappeler ce qu'elle est venue nous dire au Comité des ressources humaines, du développement social et de la condition des personnes handicapées, le 8 février dernier. En fait, il est important de constater comment le vice-président et le chef des affaires juridiques du CN voyaient les choses à ce moment-là. C'était quand même au moment où les affaires brassaient pas mal au CN et où on était en pleine grève.

Évidemment, la direction du CN s'est exprimée contre le projet de loi anti-briseurs de grève. En fait, elle a dit: « Ce sera le retour à un système où les conflits de travail nationaux touchant les chemins de fer exigeront inmanquablement l'intervention du Parlement ». On ne peut pas dire qu'ils ont eu beaucoup de vision.

Je cite d'ailleurs le vice-président du CN: « Tout d'abord, le service de transport dans les trains de banlieue à Toronto et à Montréal serait vite interrompu. » On sait que ce n'est pas ce qui s'est produit. Il disait que cela causerait « la saturation du réseau routier ainsi que de graves problèmes. » On sait que c'est faux et on n'a pas vu de graves problèmes.

Bref, on ne peut pas dire que la direction du CN a eu beaucoup de vision dans ces conflits. Il a une très mauvaise connaissance des conséquences et des répercussions que peuvent avoir des conflits de travail chez eux. Alors, on comprend pourquoi la négociation avec ses travailleurs et les représentants des travailleurs s'est faite dans un aussi grand manque de respect.

M. Christian Ouellet (Brome—Missisquoi, BQ): Monsieur le Président, d'abord, je voudrais féliciter ma collègue de Saint-Bruno—Saint-Hubert pour son excellent exposé sur ce projet de loi dont elle a vraiment fait le tour. Il me semble qu'il est très clair pour tout le monde qui écoute, mais pas pour les autres.

Je voudrais quand même lui poser deux petites questions pour éclaircir un certain point. Pourrait-elle me dire s'il est absolument nécessaire de résoudre le conflit avec une loi dès aujourd'hui et pourquoi aujourd'hui?

J'aimerais aussi que ma collègue puisse nous éclairer à savoir s'il aurait pu y avoir une façon de procéder autrement. Dans l'éventualité où la loi n'est pas adoptée aujourd'hui, que pourrait faire un ministre ou qu'aurait-il dû avoir fait pour régler ce conflit?

• (1535)

Mme Carole Lavallée: Monsieur le Président, je répondrai à mon collègue qu'il y avait beaucoup d'autres façons de régler ce conflit. Une loi spéciale sur le retour au travail est la dernière solution qu'on puisse imaginer. J'ai parlé d'autres solutions dans mon exposé tout à l'heure. D'abord, on sait que s'il y avait eu une loi anti-briseurs de grève, l'équilibre des rapports de force aurait été présente et la direction du CN n'aurait pas agi avec autant d'arrogance et aussi peu de respect envers ses employés et envers la sécurité de ses employés. Beaucoup d'autres choses auraient dû être faites à l'avance.

Il y a aussi le fait que le ministre du Travail aurait dû exercer son leadership beaucoup plus à l'avance et faire en sorte que les parties se

parlent et, particulièrement, que la direction du CN soit respectueuse des représentants syndicaux. Il aurait fallu qu'elle s'assoie à la table de négociations pour négocier sérieusement au lieu de penser à une stratégie bidon, comme celle d'engager des travailleurs de remplacement et ses retraités pour pallier l'absence des travailleurs en grève et ainsi les envoyer promener joyeusement.

[Traduction]

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, je suis très consterné de voir ce qui se passe ici cet après-midi. Nous voyons le Parti libéral et le Bloc québécois aider le gouvernement conservateur à faire quelque chose qui, nous le savons, n'est pas dans l'intérêt des Canadiens. Nous savons très bien que ce n'est pas dans l'intérêt des Canadiens parce qu'ils nous disent qu'ils sont de plus en plus préoccupés par l'augmentation des taux d'accident, des pertes de vie, des effets dévastateurs pour les collectivités et de la destruction de l'environnement. Le CN a refusé de se pencher sur l'un ou l'autre de ces problèmes de sécurité.

Maintenant, après que les employés ont imploré le Parlement de prendre des mesures de manière qu'ils puissent commencer à corriger ces problèmes de sécurité, nous avons le projet de loi C-46.

Que fait le projet de loi C-46? Il permet au gouvernement de donner carte blanche à la direction du CN pour imposer n'importe quelle entente finale qui fait son affaire. Le gouvernement se verra accorder, par l'intermédiaire du choix de l'offre finale, le droit de nommer la personne qui imposera cette entente. Les employés du CN ont tenté désespérément de faire reconnaître par les députés de tous les partis de la Chambre les questions de sécurité qui sont apparues au cours des dernières années et qui ont atteint un point culminant au cours des derniers mois. On les a plutôt ignorés.

Grâce à ce projet de loi, le gouvernement a le droit d'imposer toute situation que le CN pourrait décider de préconiser. Il n'y a pas d'arbitrage. Il n'y a pas de négociations. C'est l'imposition par la direction américaine, aux États-Unis, des conditions en vertu desquelles fonctionnera le chemin de fer.

Il est tout à fait consternant qu'un parti quelconque veuille imposer des normes de sécurité par l'intermédiaire de la direction du CN. Ce qui est encore plus consternant, c'est que plus tôt aujourd'hui, nous avons vu les libéraux et le Bloc québécois appuyer la clôture de sorte que nous ne puissions pas avoir un débat complet sur la question et ne puissions pas débattre entièrement de la question de la sécurité, même si nous avons constaté que des problèmes surgissent partout au pays. Nous allons plutôt simplement donner carte blanche à la direction du CN aux États-Unis pour qu'elle décide quel sera l'avenir de notre réseau de chemin de fer en ce qui concerne le CN.

Qu'a-t-on fait jusqu'ici? Nous accordons à la direction du CN le droit de prendre les décisions en matière de sécurité. Il s'agit là d'un point discutable majeur. Les employés ne l'ont pas caché. Ils soulèvent cette préoccupation depuis des mois et des mois et même des années. Au cours des cinq dernières années, nous avons assisté à une augmentation rapide du nombre d'accidents, de déraillements, de collisions, d'incendies et d'explosions. Au cours des cinq dernières années, il y a eu une augmentation de ce genre d'événements au CN.

L'ancien gouvernement libéral n'a pas fait grand-chose. Le gouvernement conservateur n'a rien fait pour régler le problème de sécurité. Au lieu de s'attaquer à ce problème, au lieu de demander au ministre des Transports de s'asseoir avec le ministre du Travail et de trouver une solution aux préoccupations légitimes des employés, il fait adopter le projet de loi C-46 avec l'aide, comme ils disent, des complices du Parti libéral et du Bloc.

Initiatives ministérielles

Que s'est-il passé plus tôt cette année? Après avoir été témoins de cette escalade des cinq dernières années, nous avons assisté, depuis janvier 2007, à une recrudescence des déraillements de train en voie principale, qui ont en fait doublé. Qu'est-ce que tout cela signifie?

Jetons un coup d'oeil aux exemples des dernières semaines. Le 4 janvier, on a dû secourir une équipe de locomotive du CN après que la locomotive eut dévalé un talus dans le canyon du Fraser en Colombie-Britannique. Le 8 janvier, 24 wagons d'un train de marchandise en comptant 122 ont déraillé à Montmagny, au Québec, à quelque 60 kilomètres à l'est de Québec. Le 1^{er} mars, un train de marchandises du CN a déraillé à Pickering, ce qui a perturbé la liaison ferroviaire dans le corridor Toronto-Montréal-Ottawa et perturbé le service de train de banlieue dans la région de Toronto. Le 4 mars, il y a eu un déversement de céréales près de Blue River, en Colombie-Britannique. Le 10 mars, le trafic ferroviaire sur la ligne principale de transport de marchandises du Canadien National qui traverse le Nouveau-Brunswick a été perturbé à la suite du déraillement de 17 wagons.

Nous assistons à des déraillements partout au pays. Ce que nous avons obtenu des dirigeants du CN, c'est un mépris total à l'endroit des Canadiens. Ils ne s'occupent absolument pas du problème.

● (1540)

Les employés nous ont suppliés par leurs actions de dire que le gouvernement doit intervenir. La sécurité est la grande préoccupation. Au lieu de s'occuper de ces questions de sécurité, le ministre du Travail remet un chèque en blanc aux dirigeants du CN.

Ce ne sont pas seulement les employés, et la population en général, qui devraient s'inquiéter de tout cela. Nous savons que de plus en plus les expéditeurs se heurtent à des obstacles. Parce que les gouvernements qui se sont succédé, libéraux et conservateurs, n'ont pas agi suite à ces problèmes de sécurité et à ces déraillements, nous vivons dans un état permanent d'incertitude en ce qui concerne notre réseau ferroviaire où, nous le savons, il peut y avoir à n'importe quel moment trois ou quatre accidents majeurs, chacun ayant le potentiel d'interrompre complètement le service ferroviaire.

Il est ridicule de dire que nous aidons les expéditeurs en faisant adopter à toute vapeur cette mesure législative draconienne, avec l'appui des libéraux et du Bloc québécois, au lieu de nous attaquer aux problèmes fondamentaux de sécurité que les employés ont signalés comme étant leur principale préoccupation. Nous avons vu les activités des expéditeurs être interrompues à la suite de ces divers accidents, collisions, déraillements, incendies, explosions, et le gouvernement n'a absolument rien fait.

Tout cela nous amène à nous poser la question suivante: pourquoi le gouvernement n'agit-il pas? Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas commencé à s'attaquer, il y a plusieurs mois, aux problèmes de sécurité?

Il intervient maintenant, imposant une situation par laquelle la direction du CN décide de la sécurité du réseau en fonction du nombre de primes qu'elle veut accorder aux cadres et des profits qu'elle veut réaliser aux États-Unis. On n'a absolument tenu aucun compte des Canadiens, ni même des expéditeurs, qui se sont plaints du nombre croissant de déraillements, qui s'inquiètent de plus en plus du fait que des tronçons de notre réseau ferroviaire sont fermés parce que la sécurité n'a pas été une grande préoccupation au CN.

Le gouvernement a cependant fait une chose, et c'est une vérification de la sécurité au CN dont les résultats ont finalement été publiés sous les pressions soutenues du NPD. Permettez-moi maintenant de vous lire quelques-unes des conclusions de cette

vérification qui a été effectuée en 2005 et à laquelle ni les libéraux ni les conservateurs n'ont donné suite.

La vérification en deux phases a révélé des problèmes tant au niveau des inspections ciblées qu'au niveau des pratiques de gestion de la sécurité du CN.

Les inspecteurs ont découvert un certain nombre d'avaries compromettant la sécurité dans le matériel du CN, avaries à même de provoquer des déraillements, des blessures corporelles ou encore des dégâts matériels ou des dommages à l'environnement.

Ils ont décelé un taux relativement élevé d'avaries compromettant la sécurité sur les locomotives qu'ils ont inspectées, constatant des problèmes aux systèmes de freins jusqu'à une accumulation excessive d'huile à l'extérieur des locomotives et à l'extérieur des réservoirs à carburant.

L'inspection a révélé diverses avaries des systèmes et des freins pour les wagons eux-mêmes, y compris 27 cas d'une porte en emboîtement mal fermée.

Elle a de plus révélé que plus du tiers des locomotives inspectées étaient en contravention de parties du Code du travail concernant les trains: extincteurs d'incendie périmés, trousse de premiers soins incomplètes et absence de capot sur les équipements électriques.

Le rapport a également révélé que de nombreux employés de premier niveau ont estimé se sentir poussés à faire le travail. Les pratiques actuelles permettaient que des locomotives comportant des avaries compromettant la sécurité demeurent en service.

L'inspection a révélé en partie l'opinion, commentée, de nombreux employés et superviseurs de premier niveau qui ont signalé se sentir poussés, que ce soit en raison de la productivité, de la charge de travail ou de la peur de représailles, à faire le travail, ce qui pouvait nuire à la sécurité des opérations ferroviaires.

Nous assistons à une augmentation du taux d'accidents, de collisions, de déraillements, d'incendies et d'explosions. Les employés se sont dit préoccupés par le manque de normes de sécurité, et la seule chose que le gouvernement a fait, plutôt que de se pencher sur la question, a été de cacher un rapport pendant un an jusqu'à ce que la Société Radio-Canada et le NPD fassent pression sur lui pour qu'il le rende public. Maintenant, plutôt que de régler ces questions de sécurité, le gouvernement présente cette loi draconienne pour aider la direction du CN aux États-Unis à décider à quoi ressemblera le système ferroviaire même si nous savons qu'une augmentation des accidents nuit aux expéditeurs et aux habitants de ce pays. Une augmentation du taux d'accidents ferroviaires signifie que des tronçons du réseau sont fermés pratiquement chaque semaine.

Notre réseau ferroviaire se retrouvera dans un état permanent d'incertitude si ce projet de loi est adopté. Plutôt que de régler les problèmes de sécurité, plutôt que d'agir de façon responsable, ce gouvernement agit de façon tout à fait irresponsable. Qu'on soit céréaliculteur dans les Prairies ou une entreprise en Ontario, ce que cela signifierait si nous devions permettre à la direction du CN d'imposer ses faibles normes de sécurité aux Canadiens, c'est un état permanent d'incertitude dans notre réseau ferroviaire.

Initiatives ministérielles

•(1545)

M. Gordon Rhodes, un mécanicien de locomotive de longue date, le seul survivant d'un des pires accidents récents dans lequel deux employés du CN ont perdu la vie à cause des mauvaises pratiques de gestion de la sécurité du CN, était au Comité des transports hier. Voici certaines des remarques qu'il a faites au sujet de la gestion de la sécurité dans son témoignage, qui était la première des nombreuses occasions que nous espérons avoir de faire enquête sur les piètres normes de sécurité que nous voyons au CN.

Voici ce qu'a dit M. Rhodes:

[...] je peux dire, d'après mon expérience de travail au CN lorsque cette société appartenait à des intérêts canadiens et à BC Rail, qui a été vendue au CN qui appartient maintenant à des intérêts américains, que le contraste est immense [...] Lorsqu'on ouvrait les livres de règlements et lorsqu'on regardait les fiches de présence, on voyait que la sécurité était la priorité numéro un lorsque la société appartenait à des intérêts canadiens.

Ce n'est plus le cas. Il a parlé aussi des lacunes sur le plan de l'application:

Je crois que Transports Canada a échoué lamentablement, et je ne pointe pas du doigt des personnes en particulier; c'est le système qui ne va pas.

Il fait allusion à un système qui a été mis en place évidemment par les libéraux et que les conservateurs ont gardé.

Il a poursuivi son témoignage en ces termes:

Comment un pont peut-il s'effondrer alors qu'il y a un train dessus? Je suis désolé, mais je ne peux m'empêcher d'être émotif parce que j'ai vécu quelque chose de très affreux. J'ai vu deux de mes amis mourir devant moi. Pourquoi? Parce que les gens ne veulent pas entendre la vérité. Ils ont peur de parler de la vérité parce que cela va coûter de l'argent.

M. Rhodes, dans son témoignage d'hier au Comité des transports, a dit ceci:

Je ne suis pas Américain, je suis Canadien et, auparavant, j'étais fier d'appeler ma compagnie le Canadien National dans les années 1980. Je n'ai même plus le droit de le faire. Je suis censé dire le CN. Pourquoi?

En parlant des dirigeants américains, il a dit: « Ils nous disent comment ils vont faire les choses. » En parlant du gouvernement et des députés assis autour de la table au Comité des finances, il a dit: « Je crois qu'il est temps que vous leur disiez comment les choses doivent se faire. »

Voilà une partie du message de M. Rhodes, le seul survivant d'un des nombreux accidents qu'a connus le CN, dont le taux d'accidents n'a cessé d'augmenter au cours des dernières années. Ces problèmes ont été cernés dans le cadre de la vérification de sécurité et ils ont été cernés par les employés qui, essentiellement, ont dit aux parlementaires: « Vous devez nous aider. Des collectivités sont dévastées; l'environnement est détruit; des vies sont perdues. En tant que parlementaires, vous devez nous aider. »

Au lieu de cela, dans trois coins de la Chambre, il y a trois partis, notamment le Parti conservateur, le Parti libéral et le Bloc, qui disent aux employés que, pour eux, cela n'a pas d'importance, et qu'ils n'ont pas l'intention de faire quoi que ce soit au sujet de ces questions de sécurité. Ils sont insensibles à ces collectivités dévastées. Ils sont certainement insensibles aux problèmes de transport dus à la dévastation causée par les déraillements, les collisions, les incendies et les explosions. Ils n'ont pas l'intention de se saisir d'aucune de ces questions.

Ils ont l'intention de mettre tout le poids du gouvernement pour soutenir un plan visant simplement à remettre un chèque en blanc aux dirigeants du CN en les laissant décider du genre de compagnie ferroviaire qu'ils veulent. Ils n'ont pas l'intention d'imposer quelque norme que ce soit, mais ils vont imposer une mesure législative qui permettra aux dirigeants du CN de continuer de recevoir leurs

grosses primes de cadres et de décider de l'avenir du système ferroviaire.

J'espère que tous les députés se donneront la peine de lire le témoignage de M. Rhodes avant le vote sur le projet de loi draconien qui vient d'être présenté par les conservateurs. M. Rhodes a parlé de ce qui devrait être important pour tous les députés: la sécurité et le maintien de notre système ferroviaire, et le fait d'empêcher les dirigeants du CN de décider de l'avenir du système ferroviaire. Il a dit ceci:

Les dirigeants du CN ont pris la direction opposée et ils recherchent la confrontation. Je qualifie ce milieu de travail de malsain, car il l'est vraiment. Personne ne veut y travailler. Tous y comptent les jours, les mois et les années, jusqu'à leur départ. La situation était bien différente à B.C. Rail [...]

De mon point de vue, le CN est une énorme société multinationale. Ses voies ferrées s'étendent du Mexique au Canada. Le CN a fusionné ou absorbé un bon nombre de compagnies de chemin de fer; je ne connais pas les termes justes, mais je sais qu'il a fait l'acquisition de nombreuses compagnies ferroviaires et qu'il les a absorbées dans son système. Ces gens-là sont des experts en la matière. Le problème, c'est qu'ils ont absorbé une ligne de chemin de fer dont ils ne connaissaient rien. Ils pensaient qu'ils avaient la compétence nécessaire, mais ce n'était pas le cas. Dans leur arrogance, ils ont pris nos instructions générales d'exploitation, basées sur quelque 50 années de connaissances sur la façon d'exploiter cette ligne de chemin de fer, tout en disant que tout serait dorénavant homogénéisé et que les choses seraient faites à leur façon. Pour eux, il n'y a qu'une façon d'opérer, la leur. Ils n'ont écouté personne. Ils ont simplement appliqué leur propre système.

•(1550)

Comme chacun sait, le CN faisait circuler sur son réseau des wagons et des locomotives qui étaient adaptés aux Prairies et aux montagnes de la Colombie-Britannique. Cette décision stupide, à courte vue, irresponsable et imprudente de la direction s'est traduite par des pertes de vie. Voilà l'entreprise à laquelle le gouvernement conservateur veut donner un chèque en blanc.

« Oui vous avez été imprudents et irresponsables et vous n'avez tenu aucun compte des normes de sécurité, mais voilà un chèque en blanc », lui dit-il. « Vous faites ce que vous voulez. Agissez à votre guise. Nous allons imposer cela aux employés du CN. Nous ne tiendrons pas compte de leurs inquiétudes sur le plan de la sécurité. Nous ne tiendrons pas compte des inquiétudes des Canadiens de tout le pays, non monsieur. Nous allons simplement vous permettre, à vous qui êtes les administrateurs du CN, de garder vos primes de dirigeants, et les administrateurs américains pourront imposer la solution qu'ils jugeront appropriée. »

M. Rhodes a parlé de la différence entre les États-Unis et le Canada. Il a dit qu'aux États-Unis, par exemple, il n'est pas obligatoire d'installer un système d'alarme à l'avant du train pour le mécanicien, un disjoncteur de sûreté. Aux États-Unis, l'UDF, qui remplace le fourgon de queue, n'est pas obligatoire.

Transports Canada a insisté pour qu'il y ait un dispositif de déverrouillage d'urgence, ce qui permet au mécanicien de relâcher la pression des freins à air, afin de pouvoir serrer les freins. Aux États-Unis, ce n'est pas obligatoire parce que cela coûte 1 000 \$ de plus l'unité. Six hommes sont morts aux États-Unis dans les années 1990, pour cette raison.

M. Rhodes a dit que la situation aux États-Unis n'était pas meilleure qu'au Canada. Nos normes de sécurité étaient meilleures chez nous avant. Bien entendu, notre réseau est en train de se détériorer. C'est précisément la raison pour laquelle les employés du CN nous ont très clairement demandé de commencer à nous pencher sur ces problèmes de sécurité. Au lieu de le faire, on nous présente aujourd'hui ce projet de loi draconien.

Initiatives ministérielles

Les employés du CN nous implorent de nous pencher sur les problèmes de sécurité. Les collectivités de Fraser Canyon, de Montmagny au Québec et de tout le pays estiment qu'il faut s'intéresser de nouveau à la sécurité. Le seul recours à la disposition des employés était de se servir du processus de négociation collective pour que les normes de sécurité soient ramenées au niveau que souhaitent les Canadiens.

Au lieu que le gouvernement s'acquitte de ses responsabilités en examinant la situation dans son ensemble, constate que le CN a agi de façon irresponsable et décide de résoudre les problèmes de sécurité sachant qu'il s'agit des principales revendications et que leur règlement permettra de conclure un accord, il nous présente aujourd'hui le projet de loi C-46 qui impose aux employés les diktats du CN. Le choix de l'offre finale revient à donner un chèque en blanc pour imposer n'importe quelle situation non conforme aux normes de sécurité, un chèque en blanc tout à fait irresponsable.

• (1555)

[Français]

Il faut poser la question: pourquoi le Bloc québécois a-t-il appuyé tout ce processus d'un retour au travail forcé? On sait que les citoyens de Montmagny, au Québec, ont été très touchés par le manque de mesures de sécurité de la compagnie. On sait très bien que les employés du CN sont profondément touchés par cette action des gestionnaires du CN.

Le Bloc a préféré appuyer le gouvernement conservateur, être son complice. On constate maintenant que ce projet de loi sera imposé, probablement à cause de cette action, de cet appui, de la complicité du Bloc et du Parti libéral.

[Traduction]

En conclusion, le président du CN aux États-Unis gagne plus d'un million de dollars par semaine. Les Canadiens méritent beaucoup mieux que le projet de loi C-46. Ils méritent que le Parlement les écoute.

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NDP): Monsieur le Président, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les propos de mon collègue concernant ce qui est en jeu ici et notre obligation, en tant que députés, d'aborder sérieusement le problème de la sécurité dans le transport ferroviaire. Nous avons en effet constaté une hausse préoccupante des accidents ferroviaires d'un bout à l'autre du pays et une absence totale de planification ou de responsabilité de la part du gouvernement, du Bureau de la sécurité des transports et du CN pour ce qui est du nombre croissant de déraillements, d'accidents de locomotive, d'incendies, de déversements et des dangers que cela représente pour les Canadiens.

Ma question d'aujourd'hui porte sur l'écart grandissant que nous constatons en ce moment. Nous constatons partout au pays cet écart entre riches et pauvres, avec ces PDG qui n'ont de comptes à rendre à personne, eux qui reçoivent des parachutes dorés et tous ces cadeaux et cet argent qu'ils obtiennent et qui sont considérés parfaitement raisonnables, alors que des gouvernements comme celui-ci et ses supporteurs du Bloc québécois qui appuient n'importe quel budget présenté, exigent de l'argent encore et encore de la part des honnêtes travailleurs. Le PDG du CN gagne 56 millions de dollars par année. L'écart entre son salaire et celui de pratiquement tous les autres Canadiens s'élève à 56 millions de dollars par année.

Compte tenu de cet incroyable écart entre ces magnats de l'industrie, qui sont choyés, adulés et protégés par des gens comme les conservateurs et leurs amis du Parti libéral, et les gens ordinaires qui tentent de gagner honnêtement leur vie et de payer leurs impôts,

que pense le député d'un homme qui gagne 56 millions de dollars par année et qui ne peut même pas garantir la sécurité du transport ferroviaire dans ce pays?

M. Peter Julian: Monsieur le Président, le député a tout à fait raison. Non seulement le PDG reçoit un traitement de plus de 1 million de dollars par semaine, mais les libéraux et les conservateurs viennent de lui remettre un chèque en blanc, en ce qui concerne les négociations, afin qu'il impose les plus faibles normes de sécurité qu'il le désire. Le CN a reçu un chèque en blanc du gouvernement conservateur, avec l'appui des libéraux. Non seulement il touche un million de dollars par semaine, non seulement il peut agir à sa guise, il reçoit également un chèque en blanc des Canadiens.

Je crois que les Canadiens seraient consternés s'ils se rendaient compte des conséquences, pour les expéditeurs, par exemple, de cet état permanent d'incertitude qui sera désormais créé. Avec l'augmentation du taux d'accidents, nous assisterons à la fermeture d'un plus grand nombre de voies ferroviaires, car le CN estime plus rentable de réduire les normes de sécurité et d'enregistrer un plus grand nombre d'accidents. Cela n'a aucun effet sur sa rentabilité. En fin de compte, il a fait ses calculs et a conclu qu'il accroîtrait sa rentabilité s'il abaissait ses normes de sécurité.

De toute évidence, il y a un problème fondamental, mais il faut se poser une question encore plus sérieuse. Les dirigeants de banques et de sociétés pétrolières reçoivent 1 milliard de dollars par année même si leurs bénéficiaires ont dépassé 30 milliards de dollars en 2005. Les conservateurs et les libéraux sont sur la même longueur d'onde. Ils oublient entièrement les familles de travailleurs. Qu'en est-il des Canadiens de la classe moyenne? Non, il ne faut pas en tenir compte.

Il est temps que les libéraux et les conservateurs fusionnent solidement. Ils devraient former un seul parti, car il n'y a aucune différence entre eux. Ils pensent tous de la même façon, à savoir qu'il faut remettre l'argent aux grandes sociétés. Comme c'est ce qu'ils pensent, nous proposons qu'ils fusionnent. Les Canadiens choisiront ensuite entre la vision du pays qu'ont les néo-démocrates et celle qu'ont les libéraux-conservateurs.

• (1600)

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Monsieur le Président, je siège à la Chambre depuis longtemps et je comprends la différence entre un débat pertinent et un débat non pertinent.

Si cela ne dérange pas les députés, je raconterais une anecdote concernant un collègue très compétent qui, lorsque nous faisons partie de l'opposition, était complètement absorbé par une question très importante qui l'occupait entièrement. Il s'agissait de l'utilisation du carburant à l'éthanol. Dans toutes les discussions auxquelles il participait, il revenait toujours à l'éthanol et au carburant à l'éthanol. Un jour, nous parlions des banques, il s'est levé et a dit: « Monsieur le Président, ma collègue, qui est responsable des finances, sait tout ce que l'on doit savoir sur les banques, je vais donc la laisser en parler. Permettez-moi, pour ma part, de vous parler de l'éthanol. »

Cela me rappelle mon collègue de Burnaby, qui siège au Comité des transports avec moi. Je ne crois pas que je l'ai entendu dire une seule chose à propos des relations de travail, qui sont censées être l'objet du projet de loi. Il a plutôt parlé de sécurité.

Je suis impatient de débattre plus tard de la question de la sécurité et des chemins de fer lorsque nous interrogerons le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Je suis enchanté que le député de Burnaby—New Westminster ait décidé de discuter de cette question aujourd'hui. Comme lui, je suis impatient de le faire.

Toutefois, je veux lui demander de reconnaître qu'il a introduit un élément complètement différent dans la discussion. Lors de mon intervention, je crois que je parlerais de ce que nous faisons pour les familles de travailleurs, car je ne l'ai pas entendu dire comment il entend aborder la question dans le cadre du projet de loi.

M. Peter Julian: Monsieur le Président, c'est sur ce point que le député et moi-même différons d'opinion. Nous abordons justement la question qui est au centre de toute cette discussion.

Depuis 18 mois, les employés du CN disent que nous devons améliorer les normes de sécurité et la direction du CN refuse absolument de le faire. La direction du CN fait de l'obstruction. Nous avons devant nous un morceau de papier, le projet de loi C-46, qui accorde à la direction du CN le droit d'imposer l'accord définitif de son choix.

Les relations de travail au CN sont exécrables parce que la direction refuse de traiter la question fondamentale, celle de la sécurité.

Enjeu de portée plus vaste encore, la majorité des Canadiens se préoccupent également de la question de la sécurité. Nous entendons parler des interruptions du transport ferroviaire, des gens qui meurent, de la dévastation de l'environnement et des collectivités qui sont menacées parce que les pratiques du CN en matière de sécurité sont - c'est le moins qu'on puisse dire - moins rigoureuses qu'auparavant. Le plus qu'on puisse dire, c'est qu'elles ont probablement été réduites à leur plus simple expression parce que la société américaine ne comprend tout simplement pas que les choses doivent être équilibrées de façon plus appropriée au lieu de toujours penser aux bonus des cadres supérieurs et aux millions de dollars par semaine qu'elle veut accorder à ses dirigeants.

En réalité, la plupart des Canadiens se préoccupent de la sécurité. La plupart des Canadiens aimeraient assister à la mise en place d'un réseau ferroviaire plus sûr. La plupart des Canadiens en Colombie-Britannique, d'où je viens, se préoccupent des accidents et des pertes de vies qui résultent du fait que le CN n'est pas une entreprise socialement responsable. Au lieu de cela, nous avons ce projet de loi qui, plutôt que d'être fondé sur des relations de travail saines, accorde à la direction du CN un chèque en blanc pour faire ce qu'elle veut au cours des mois à venir, raison pour laquelle il s'agit d'une mauvaise politique et d'une mauvaise façon de procéder. Ce projet de loi ne rend pas service au public et voilà pourquoi le NPD ne l'appuiera pas.

• (1605)

M. Charlie Angus: Monsieur le Président, j'ai été fasciné par le discours prononcé tout à l'heure par mon collègue, discours dans lequel il a parlé de la rémunération de 56 millions de dollars par année versée au PDG et de la carte blanche que lui donne le gouvernement pour imposer un règlement à ses conditions au CN.

L'idée qui vient sans doute à l'esprit des gens dans la rue est bien simple: en voilà un qui a de bonnes relations en haut lieu. L'industrie est en train de dérailler à cause du taux d'accidents qui l'afflige. Des travailleurs réclament sans cesse des normes de sécurité. Pendant ce temps, le PDG fait 56 millions de dollars par année. Avec l'appui des libéraux et de ses amis du Bloc, le gouvernement met fin à toute

Initiatives ministérielles

discussion entourant la sécurité et donne carte blanche au CN pour préparer une nouvelle convention collective.

Qu'est-ce que mon collègue pense de tout cela?

M. Peter Julian: Monsieur le Président, pour tout dire, je n'y vois rien de bon. Aucun député ayant le moindre sens des responsabilités ne devrait voter pour ce projet de loi. Aucun député ne devrait appuyer s'il est conscient des besoins de la population et de ceux qui utilisent le transport ferroviaire et s'il est conscient des pertes de vie qui découlent de l'augmentation alarmante du taux d'accident.

Je suis perplexe, et je suis certain que le député l'est aussi. Je me demande pourquoi le Bloc a appuyé la décision d'imposer la clôture pour nous faire avaler ce projet de loi. Pourquoi les libéraux appuient-ils ce projet de loi alors que les Canadiens s'inquiètent de la sécurité et que les employés interpellent le Parlement sur les questions de sécurité?

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Monsieur le Président, je remercie tous les députés d'apporter des précisions sur les enjeux, qui se divisent en deux parties. La première partie porte, bien sûr, sur la question de la sécurité, laquelle n'a rien à voir avec le projet de loi. Nous allons tout de même l'aborder, et je veux en parler surtout parce qu'elle a été soulevée par mon collègue au comité. La deuxième partie, évidemment, c'est le volet économique. Le volet économique est lui-même constitué de deux parties: la situation en tant que telle, c'est-à-dire le conflit entre les travailleurs du CN et le CN, et les conséquences de ce volet économique sur le reste de l'économie.

Étant donné que mon hon. collègue de Burnaby—New Westminster se demande si les expéditeurs accepteraient ou non, j'ai en ma possession une liste d'environ 20 expéditeurs qui sont venus me voir à mon bureau pour me dire ce que nous devons faire. Alors qu'il y avait conflit de relations de travail, les négociations ont échoué entre le CN et les travailleurs. Je ne vais pas m'étendre sur la raison de cet échec, mais il n'en demeure pas moins qu'elles ont échoué.

Maintenant, les Producteurs de grains du Canada, qui emploient environ 70 000 personnes, et tous les membres de cette association ont demandé une reprise du service sans quoi les 70 000 employés allaient être grandement désavantagés et risquaient même de perdre leur emploi.

Par exemple, la société Canfor Pulp and Paper, qui est située dans la province de mon collègue, emploierait environ 7 300 personnes et 2 200 entrepreneurs indépendants. La société ne pourra faire des affaires si elle ne peut avoir accès au service que le CN est supposé fournir. Je donnerai plus de détails à ce sujet dans un instant.

Il y a la Millar Western Forest Products Limited, qui emploie quelque 275 personnes, ce qui n'est pas autant que les 2 800 employés du CN, mais ces employés ont des familles à nourrir.

Par exemple, Maple Leaf Foods a dit que cette convention collective ne concernait pas uniquement le CN et les employés du CN, mais aussi ses propres employés. Environ 24 000 familles dépendent de ses travailleurs et, bien que la convention collective soit importante pour les dirigeants et les travailleurs du CN, elle est tout aussi importante, comme mon collègue l'a dit, pour les travailleurs de Maple Leaf Foods.

Initiatives ministérielles

Parlons maintenant de l'Association des produits forestiers, qui regroupe 20 membres répartis dans tout le pays et dont une bonne partie dépend uniquement du CN pour acheminer leurs produits sur le marché. Des représentants de l'association sont venus me voir pour me dire qu'ils avaient absolument besoin de ce service. Ils ont dit qu'ils ne pouvaient pas être tenus ainsi en otage en raison des différends entre la gestion et les employés du CN. Ils demandent au gouvernement du Canada, ce qui inclut tous les parlementaires, ils demandent au Parlement du Canada de s'occuper de l'intérêt collectif du pays, et donc de leurs intérêts.

La Commission canadienne du blé n'est pas établie dans ma circonscription, mais elle représente entre 65 000 et 70 000 cultivateurs, des agriculteurs et leurs familles. Ils ne peuvent alimenter le marché de leurs produits parce que les employeurs et les employés du CN n'arrivent pas à conclure une entente. Que fait alors la Commission canadienne du blé? Elle se tourne vers le Parlement du Canada, vers le gouvernement du Canada, pour lui demander de ramener ces personnes au travail et de les amener à trouver une solution qui respecte l'intérêt de tous les Canadiens.

Si nous parlons des expéditeurs, des autres employés ou d'autres employeurs qui comptent sur ce service, dans ce cas, il faut les garder présents à l'esprit également. Nous devons tenir compte, par exemple, de la Western Canadian Shippers Coalition, une coalition représentée uniquement dans l'Ouest canadien et regroupant 280 000 personnes qui dépendent de l'activité de tous ces expéditeurs. Autrement dit, si nous ne pouvons pas obtenir ce service, la coalition ne pourra pas procurer du travail à ses gens.

Qu'allons-nous dire à toutes ces familles? Allons-nous leur dire que nous n'allons pas nous en mêler ou leur raconter quelque histoire loufoque sur la façon dont ces rapports se déroulent? Ce que nous disons en fait, et en l'occurrence le « nous » est un nous collectif, c'est qu'il y a diverses façons d'aboutir à un règlement négocié, l'une étant de recourir à un arbitre pour choisir l'offre finale parce que les parties ne sont pas parvenues à une décision de leur propre chef.

Le choix de l'offre finale signifie que chacune des parties donne sa meilleure offre et que l'arbitre choisira celle qu'il ou elle considère la plus appropriée.

• (1610)

Cela voudra-t-il nécessairement dire qu'il conviendra de choisir le modèle proposé par le syndicat ou le modèle proposé par la direction? Nous ne le savons pas. Ces modèles n'ont pas encore été soumis. Je pense que c'est un peu s'écarter du sujet que de parler du traitement du PDG du Canadien National parce que, bien entendu, tout le monde s'offusque lorsqu'on entend dire que quelqu'un gagne 56 millions de dollars. Je ne crois pas qu'un seul parlementaire au Canada fasse plus de 150 000 \$, sauf les ministres. Je ne reproche à personne l'argent qu'il gagne, mais ce montant est très loin de 56 millions de dollars.

Le PDG mérite-t-il ce montant? Je l'ignore, mais là n'est pas la question. Il s'agit de savoir si l'on va permettre à ces centaines de milliers de gens qui contribuent à l'économie canadienne et travaillent dans ces industries et d'autres, de continuer à travailler parce qu'on aura réussi à résoudre un problème qui concerne le Canadien National et le syndicat de ses employés.

Qu'est-ce qui a causé l'échec des négociations? Je ne le sais vraiment pas. Je sais qu'une série d'offres ont été refusées au cours des négociations. Je crois que tout parlementaire comprend que, lorsque des parties entrent en négociations, il y a certains points sur lesquels elles peuvent s'entendre et d'autres qu'elles n'acceptent pas;

aussi, lorsqu'une décision finale est prise et suivie d'un vote, l'offre est rejetée.

Mes amis du NPD ne cessent de parler de l'industrie de l'automobile. Soit dit en passant, j'ai eu le plaisir, en qualité de ministre, de concocter un plan de 500 millions de dollars pour le secteur de l'automobile. C'était la toute première fois en 20 ans que le gouvernement du Canada concluait un accord visant à garantir des investissements dans l'industrie de l'automobile afin de conserver des emplois au Canada. Cet accord représentait 1 milliard de dollars en tout, soit 500 millions du fédéral et 500 millions de l'Ontario.

Si je vous dis cela, c'est que je pense être tout à fait compétent pour parler, par exemple, du cas de la compagnie Ford. Le 23 février dernier, celle-ci nous a annoncé qu'elle avait dû fermer ses usines d'assemblage à cause de la grève du Canadien National et du fait qu'elle ne pouvait plus retarder l'acheminement transfrontalier des pièces.

La compagnie nous a demandé ce que nous avions l'intention de faire. Voulions-nous qu'elle indique à son siège social qu'il pouvait déménager les chaînes de montage au sud de la frontière pour garantir l'accès aux pièces et au produit final? Ou allions-nous demander au gouvernement de veiller à ce que les parties règlent le conflit de travail d'une façon qui aille non seulement dans les intérêts de la compagnie, tout aussi légitimes soient-ils, mais aussi dans le sens des intérêts des Canadiens?

Je suis très surpris que le gouvernement conservateur ait enfin décidé de faire quelque chose à cet égard.

Monsieur le Président, je sais que cela peut vous offenser, mais ça n'a rien de personnel.

Nous aurions aimé ne pas nous retrouver dans cette situation et nous aurions souhaité que le gouvernement nous envoie un signe beaucoup plus tôt. Il faut reconnaître, à sa décharge, qu'il l'a fait il y a quatre semaines environ et que nous sommes maintenant en train d'en discuter, mais il faut désormais tenir compte des indicateurs macroéconomiques. L'industrie minière, l'industrie forestière, le secteur de l'automobile, le secteur des produits chimiques et le secteur agricole prévoient tous des ralentissements et des fermetures s'ils ne bénéficient pas de nouveau des services ferroviaires.

Par exemple, les industries de l'Est du Canada dépendent presque entièrement du CN pour acheminer leurs produits vers leurs clients. Leur seul autre choix serait bien sûr le transport par camion.

J'ai déjà lu en Chambre la liste des entreprises de l'Ouest canadien qui disent ne pas être en mesure d'écouler leurs denrées et leurs produits à moins que le CN ne restaure le service. Dans un pays où il manque quelque 30 000 conducteurs de camion sur longue distance, des conducteurs qui soient qualifiés et compétents, ces entreprises n'ont pas d'autre choix. Si nous voulons que nos produits parviennent aux marchés auxquels ils sont destinés, nous devons veiller à restaurer ce service.

Si nous voulons garantir des emplois aux Canadiens de tout le pays, nous devons nous assurer que le service est offert. Il est proprement honteux qu'un parti, qu'il soit de gauche ou de droite, sensé ou insensé, ose laisser entendre qu'une entreprise et ses employés peuvent tenir le reste du pays en otage.

Initiatives ministérielles

●(1615)

Il est tout aussi honteux de s'attendre à ce qu'une entreprise puisse, à la dernière minute, demander à des gens, qu'il s'agisse ou non de membres de son personnel cadre, d'exécuter les fonctions d'employés qualifiés et de fournir un service en toute sécurité. C'est déraisonnable. Il ne s'agit pas ici de gens qui déplacent des pions sur un damier. Il s'agit d'employés qui doivent avoir une formation qui soit absolument et en tout point parfaite pour veiller à la sécurité des personnes et des marchandises. Ce n'est pas ce à quoi nous avons droit à l'heure actuelle.

C'est pourquoi, un peu plus tôt aujourd'hui, j'ai eu, non sans hésiter, des compliments à faire à mon collègue, le ministre du Travail, parce qu'il a au moins essayé d'aborder objectivement la question. Il voulait qu'on en traite du point de vue ouvrier. J'ai dit que ça pouvait aller.

Nous, du Parti libéral, sommes partisans de règlements négociés. Nous croyons à la négociation, au système de négociation de conventions collectives, mais nous croyons aussi à la responsabilité. S'il s'agit ici d'une attitude responsable – et nous ne présumons pas de quel côté penchera la solution finale que proposera l'arbitre –, ce dont nous avons besoin, c'est de quelque chose qui va nous permettre d'avancer. C'est ce que nous faisons. Nous avons commencé à parler de questions de sécurité et d'infrastructure. L'infrastructure de transport a été tout à fait cruciale dans l'édification de notre pays.

Monsieur le Président, je sais que vous êtes toujours attentif aux enseignements de l'histoire. Je ne vais pas commencer à rappeler les faits historiques, mais n'eût été la façon dont les gouvernements, y compris mon propre gouvernement, ont, par le passé, résolu les questions de transport, nous n'aurions pas pu construire notre pays comme nous l'avons fait. Le nouveau gouvernement se plaît à affirmer que les libéraux n'ont rien fait en 13 ans de pouvoir, alors que lui, il a tout fait dans les 13 derniers mois. Or, il semble bien qu'il ne s'est pas fait grand-chose au cours de ces 13 mois et qu'en réalité, cette inaction nous a plutôt menés à la situation dans laquelle nous nous retrouvons actuellement.

Je sais que mon collègue de Burnaby dit que le CN a trois accidents par jour. Je crois que le vrai chiffre, c'est que, tous les trois jours, il se produit un accident sur une voie principale, ce qui est proprement inacceptable. Cette situation a-t-elle un lien avec la convention collective et l'impasse dans laquelle nous nous trouvons? Il se peut qu'elle ait quelque chose à voir avec les négociations, mais pas avec celles qui, à ce que je sache, ont donné lieu aux propositions qui ont été rejetées.

Nous devrions parler du ministre des Transports, qui ne daigne même pas participer aux discussions à propos de ce qu'il nous faudrait faire pour assurer la viabilité de notre infrastructure nationale de transport.

Lorsque j'ai dit tout à l'heure que l'Est du pays dépendait presque entièrement du CN et de son réseau, j'aurais pu en dire autant de nombreuses autres régions du Canada. Par exemple, B.C. Rail a été racheté par le CN qui domine maintenant également ce marché.

Si nous ne pouvons pas faire en sorte que notre réseau ferroviaire mette un système de livraison concurrentiel et efficace à la disposition de tous nos expéditeurs, nous mettons en danger les emplois de centaines de milliers de Canadiens. Il y a au Canada 320 collectivités qui dépendent presque exclusivement d'industries qui comptent sur le Canadien National pour livrer leurs produits.

Par conséquent, lorsque le NDP demande ce que nous ferions pour aider ces collectivités qui sont menacées, il n'y a qu'une seule

chose que nous pouvons répondre à cela du côté libéral. Chacune de ces 320 collectivités et chacune des familles qui y résident a autant de droits que les autres au Canada. Nous avons l'obligation, en tant que parlementaires, de veiller à ce qu'elles puissent bénéficier également de cette source essentielle de la prospérité économique.

●(1620)

Je ne parlerai pas ici de niveau de vie ou de qualité de vie. Je parlerai seulement de la possibilité d'avoir un emploi. C'est ce qui permet aux gens, jour après jour, de prendre soin de leur famille, de contribuer à l'essor de leur collectivité, de contribuer à l'unité du pays, à ce qui fait que nous sommes des Canadiens et que le Canada est une entité viable et un pays qui occupe la première place dans le monde.

Lorsque nous parlons d'infrastructure et de transport, nous devons également parler des questions que certains députés ont soulevées ici et qui concernent, effectivement, la sécurité.

Il est tout à fait scandaleux que le ministre des Transports n'ait tenu aucun compte, ces derniers mois, des exhortations des membres du comité qui lui demandaient de comparaître pour parler des questions de sécurité, surtout en ce qui concerne le CN. Cela n'a rien à voir avec le processus de négociation collective qui se déroule depuis plusieurs mois et tout à voir avec les responsabilités d'un ministre de qui relève l'entretien de l'infrastructure et qui a la responsabilité juridique, pleine et entière, de la sécurité du transport ferroviaire au Canada.

Ces membres du comité et moi-même, en tant que membre du comité, avons demandé qu'il compare devant nous et qu'il s'occupe de ces problèmes. De fait, les collègues des deux côtés de la Chambre se rappelleront que j'ai soulevé cette question lors des débats il y a environ un mois et demi.

Quant à la personne qui a répondu lorsque j'ai dit que nous attendions que la vérification du CN réalisée par le gouvernement soit rendue publique et mise à la disposition du comité pour qu'il l'étudie, une émission de télévision nationale l'a d'ailleurs diffusée sur les ondes, cette personne a dit que le ministre ne pouvait pas le faire et ne le ferait pas parce que la compagnie, le CN, le lui interdisait.

C'est tout à fait ridicule. Imaginons pendant un instant qu'un ministre débloque des fonds et donne un mandat pour qu'une enquête soit réalisée et ne la diffuse pas par la suite parce que la compagnie qui fait l'objet de l'enquête ne veut pas et dit qu'il ne peut pas le faire. J'ai demandé à la compagnie pourquoi elle imposait cette contrainte au ministre et elle m'a répondu que ce n'était pas le cas.

J'ai soulevé la question à la Chambre. Ce n'est pas le ministre des Transports, mais bien le ministre du Travail qui s'est levé et qui a répondu, et je reformule ses mots, « C'est le premier député qui soulève cette question. Pourquoi ne la pose-t-il pas au ministre des Transports? »

Le surlendemain, le rapport était affiché sur le site web. Tout le monde peut le consulter. Voici ce qu'on pouvait y lire. Après cette première enquête, dont le ministre a obtenu l'ébauche du rapport le printemps dernier, des hauts fonctionnaires du ministère des Transports ont rencontré des dirigeants du CN et ont examiné une liste d'incidents, d'accidents et de contraventions au code et ont demandé au CN ce qu'il allait faire pour corriger tout cela. Le CN s'est engagé à apporter une série de modifications.

Initiatives ministérielles

Six mois plus tard, il y a eu une vérification afin de déterminer dans quelle mesure le CN s'était conformé au rapport qu'il avait signé. Le ministre a refusé de diffuser le rapport de la vérification. À ma connaissance, le NPD ne l'a pas demandé.

Nous l'avons obtenu. Si les gens devaient lire ce rapport de vérification aujourd'hui, ils y verraient des preuves accablantes selon lesquelles la direction du CN a créé un climat, une culture de non-conformité avec l'entente qu'il avait déjà conclue.

Donc, si mon collègue veut aborder une question de négociation collective dans ce contexte, allons-y et convoquons le ministre des Transports, mais examinons cette question pour ce qu'elle est. C'est une affaire de convention collective qui a une incidence énorme sur le reste du Canada et que nous devons nous assurer de régler afin que les millions de Canadiens qui dépendent de cette entente, peu importe quand elle sera conclue, puissent continuer à vaquer à leurs occupations.

• (1625)

N'oublions pas non plus que le Parlement du Canada et le gouvernement du Canada n'imposent pas une solution à l'une ou l'autre des parties. Par l'entremise de son arbitre, le CN choisira la meilleure des deux offres qui seront déposées. Notre devoir est de nous assurer que le processus se poursuit pendant qu'on s'occupe du bien commun de tous les Canadiens.

M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Monsieur le Président, j'ai eu le bonheur, ou le malheur, d'assister au congrès à la direction du Parti libéral, il y a déjà quelque temps, et la plupart des discours que j'y ai entendus n'étaient pas aussi engagés et énergiques que ceux des 20 dernières minutes. Je déplore l'absence de pareilles démonstrations de passion au congrès et, bien sûr, le manque d'ambition pour diriger. C'est dommage que les délégués et les Canadiens qui ont suivi le congrès n'aient pas eu droit à une telle performance. On se serait cru sur la Tamise. C'était remarquable, toute cette profondeur et ces renseignements erronés baignant dans une inquiétude profonde pour les enfants et les orphelins, que le député a failli mentionner dans son discours.

Il y a deux importantes questions.

• (1630)

M. Jeff Watson: Tiny Tim.

M. Nathan Cullen: Nous ne parlerons pas de Tiny Tim maintenant, mais cela pourrait venir plus tard dans sa réponse.

La question de la sécurité est celle qui est le plus souvent soulevée par les travailleurs du CN qui vivent dans ma circonscription du Nord-Ouest de la Colombie-Britannique, où le CN est l'un des principaux transporteurs ferroviaires et prend de plus en plus d'importance. Le député a parlé de ce qui était ressorti de ce rapport que le gouvernement actuel a laissé de côté et ignoré pendant longtemps et des questions que nous avons soulevées au cours de la dernière législature, alors que son parti était au pouvoir. Nous avons maintes fois entendu des personnes sur le terrain, des chauffeurs et des mécaniciens, dire que c'était là un problème et que l'affaiblissement des mesures de sécurité aurait des conséquences, non seulement sur le plan environnemental et humain, mais aussi sur le plan économique.

Les expéditeurs de ma région signalent régulièrement et avec de plus en plus d'inquiétude l'instabilité des services ferroviaires. Le trafic des marchandises est retardé. Le député a parlé de l'industrie automobile. L'une des principales plaintes des membres de cette industrie à l'égard du transport ferroviaire a trait au fait qu'elle ne peut obtenir un bon service et que les profits de la société ont bondi

au cours des dernières années, les gains personnels de son PDG ayant certainement grimpé à environ 50 millions de dollars par année.

Il est évident que mon collègue se préoccupe au plus haut point du sort des travailleurs, de leurs familles, de leurs enfants et de ceux à venir, mais si l'une des questions qui préoccupent les travailleurs porte sur le fait que les normes de sécurité ont chuté aussi drastiquement, comme on l'a rapporté, il est clair que c'est cette question dont ils veulent que le gouvernement s'occupe. Toutefois, son parti a plutôt choisi d'exercer des pressions sur eux et de leur forcer la main en leur disant: « Cela n'a aucune importance. Pensez-y. Nous en reparlerons plus tard. »

Comment peut-il concilier ces deux opinions diamétralement opposées à l'égard de la nécessité de disposer d'un service ferroviaire fiable et sécuritaire au pays, à la fois pour notre économie et pour les familles qui en dépendent?

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur le Président, j'imagine que lorsqu'on évolue dans un milieu où la contestation est courante, on accepte les compliments, qu'ils soient tordus ou non.

Je suis ravi que le député d'en face ait assisté à un congrès libéral et qu'il ait pu s'imprégner de la passion de l'engagement des libéraux, autant ceux qui ont remporté la course à la direction que ceux qui les ont appuyés. Je suppose que c'est parce que cela lui a fait une telle impression qu'il porte du rouge aujourd'hui. Il a probablement un désir freudien de faire partie d'une organisation de bâtisseurs qui a des objectifs nationaux. Il doit avoir été tout à fait étonné d'entendre des gens débattre de questions qui intéressent tous les Canadiens. C'est une bonne expérience pour lui, c'est un milieu qui favorise le développement et j'imagine qu'il sera content de participer au processus.

Permettez-moi d'aller à l'essentiel dans toute cette panoplie de questions qu'il a pu soulever dans son intervention. Je suppose qu'il pense vraiment que la négociation collective qui a échoué portait uniquement sur la sécurité ferroviaire, rien d'autre, et que les 2 800 employés du CN ne se souciaient que de la sécurité ferroviaire, rien d'autre. Je suppose, parce que je veux attribuer des motifs positifs à ses propos, que ces 2 800 employés se préoccupaient de l'impact des chemins de fer sur l'environnement dans lequel ils voyagent, rien d'autre. Je dois aussi supposer que le député et sa bande de joyeux lurons ne se soucient que des répercussions environnementales, rien d'autre. Dans ce cas, je vivrais alors moi aussi dans ce monde imaginaire qui est le leur.

En réalité, la négociation collective a échoué parce que les employés n'aimaient pas l'ensemble des propositions.

Appuyons-nous, en notre qualité de parlementaires, le principe de la convention collective pour parvenir à un règlement négocié entre la partie patronale et les employés? Évidemment. Appuyons-nous, en notre qualité de parlementaires, le droit de tous les Canadiens de profiter de l'activité économique des autres, directement et indirectement? Bien sûr. C'est pourquoi nous sommes ici, mais le député d'en face n'a peut-être pas encore compris ce concept et il continue d'adhérer à une position qui ne cadre pas avec la réalité d'aujourd'hui.

Initiatives ministérielles

•(1635)

M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.): Monsieur le Président, je remercie le député de son intervention fort éclairante. Il est très important que, en tant que parlementaires, nous exprimions notre point de vue et nos connaissances sur les sensibilités à prendre en compte, particulièrement parce que j'estime que nous devons tous convenir qu'il faut, d'une part, respecter le processus de négociation collective et, d'autre part, établir un équilibre.

Je ne pense pas un seul instant que les parlementaires seront influencés par les allégations concernant le salaire que touche le titulaire d'un poste particulier. Je ne crois pas que ce soit pertinent dans le débat. Quelques députés ont posé des questions concernant la sécurité du système ferroviaire et, évidemment, son incidence non seulement sur les travailleurs mais aussi sur le public, et également sur les intérêts des autres intervenants.

Je me demande si le député pourrait informer ses collègues parlementaires et l'ensemble des Canadiens des processus réglementés en application dans l'industrie ferroviaire pour assurer l'entretien, la surveillance et les réparations nécessaires afin que le système ferroviaire soit sécuritaire.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur le Président, je ne veux pas alarmer mon collègue ou des Canadiens par suite du débat portant sur certaines des choses qu'il faut faire pour garantir que la sécurité ferroviaire soit à la hauteur des attentes de tous les Canadiens, aussi bien les expéditeurs que les voyageurs.

En vérité, le gouvernement du Canada, par l'intermédiaire du ministre des Transports, a, devant la loi, l'obligation de veiller à ce que les mesures de sécurité soient respectées, qu'on les observe et qu'on en impose. Le Parlement du Canada, par l'entremise de son Comité des transports, étudie un projet de loi donné qui concerne davantage l'aviation, mais nous avons également intégré dans nos délibérations la question des transports ferroviaires.

Le député devrait être réconforté par le fait qu'au moins le Parlement fait preuve de vigilance pour faire en sorte que le ministre des Transports s'acquitte de son obligation, en vertu de la loi, de mettre à la disposition des Canadiens un réseau ferroviaire sûr. Il y a des difficultés qui se posent et le comité s'efforce de maintenir la pression sur le ministre pour qu'il remplisse ces obligations.

Mon collègue de Mississauga se souvient sans doute du déraillement qui s'est produit à Mississauga; le train avait à son bord des matières assez dangereuses. À l'époque, le ministre avait pris des 'un réseau de transport ferroviaire qui protégerait les collectivités rurales.

Je pourrais, en guise de conclusion, ajouter l'observation suivante. Nous devons encore tenir compte des intérêts de tous les employés, qu'ils travaillent pour le CN ou pour un autre employeur. Les gens du port de Vancouver et du port de Prince Rupert, et des représentants des organisations de Richmond, ont comparu devant les membres du comité, et je suis persuadé qu'ils ont eu des rencontres aussi avec des représentants du gouvernement, et ils ont affirmé que ces expéditeurs de la Colombie-Britannique...

M. Brian Fitzpatrick: Qu'en est-il des travailleurs canadiens?

L'hon. Joseph Volpe: ...je suis sûr que le député de Skeena en a aussi dans sa circonscription. Nous n'avons pas accès à ces marchés de l'Est. Le...

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Nous devons maintenant passer au prochain intervenant. Le député de Timmins—Baie James a la parole.

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Monsieur le Président, je suis très heureux de prendre la parole sur cette question, qui revêt une importance vitale pour les Canadiens à bien des égards.

Tout d'abord, j'ai été très étonné d'entendre le Parti libéral dire que le PDG du CN gagne 56 millions de dollars par année. Cela n'a absolument rien à voir avec ce débat. En fait, cela amoindrit le débat que de parler des salaires de la haute direction. Pendant que nous discutons des montants versés en dividendes et des profits tirés de l'exploitation du CN, la question de la sécurité demeure une impasse. Nous, les néo-démocrates, croyons que de parler de cette incroyable disparité amoindrit en quelque sorte le débat, bien qu'il s'agisse d'un aspect très pertinent.

Je vais aborder quatre aspects du projet de loi. Il y a d'abord la question de la sécurité, que les néo-démocrates soulèvent constamment dans ce débat. Il y a aussi la nécessité d'élaborer un plan d'infrastructure afin de rehausser notre capacité industrielle et de déterminer comment les diverses régions du pays pourraient collaborer entre elles. Il y a la question de la responsabilité, tant au CN qu'au gouvernement. Enfin, il y a lieu de se pencher sur le respect du droit fondamental à la négociation collective.

Comme c'est le cas pour de nombreux Canadiens, ma vie est très liée à toute la question des chemins de fer. Il y a quelque chose dans notre psychisme qui fait que le bruit d'un train nous ramène à quelque chose. Je vais vous parler des antécédents de ma famille par rapport au chemin de fer. Les familles de ma mère et de mon père travaillaient soit dans les mines soit sur les lignes de chemin de fer.

Mon arrière-grand-père, John P. McNeil, travaillait sur le *Sydney Flyer*, ramenant le train au Cap-Breton. John P. était apparemment tout un homme dans son temps. Il prétendait toujours pouvoir dire si quelqu'un apportait de l'alcool à Sydney parce qu'un homme qui transporte de l'alcool dans son sac le dépose avec tout juste un peu plus de précaution que si ce sac était rempli de sous-vêtements. En fait, mon grand-père a exploité ce thème. Lorsqu'il partait en voyage, ma grand-mère lui demandait combien de temps il serait parti. S'il disait qu'il prenait un sac d'une bouteille, il partait pour une nuit. S'il répondait qu'il prenait un sac de deux bouteilles, il partait pour la fin de semaine. Et s'il parlait d'un sac de quatre bouteilles, c'est qu'il retournait à la maison au Cap-Breton.

Comme tant d'autres hommes de sa génération, mon grand-père a quitté le Cap-Breton à bord d'un train du Canadien Pacifique. En fait, j'ai encore sa carte. À l'âge de 17 ans, il a voyagé à l'aide d'une carte du Canadien Pacifique pour aller travailler dans les mines de Porcupine. Ces mines ont été rendues accessibles par un autre chemin de fer, le TNO, le chemin de fer « time is no option », qui s'appelle maintenant ONR. Sa fondation a été très intéressante. Il a été construit pour freiner l'arrivée massive des francophones dans le nord de l'Ontario. Les bons bourgeois du Haut-Canada craignaient l'arrivée des catholiques francophones dans la partie supérieure du lac Témiscaming et devaient envoyer des colons anglais dans cette région. Lorsque les constructeurs du chemin de fer sont arrivés au point milliaire 103 au nord de North Bay, ils sont tombés sur le plus gros gisement d'argent de l'histoire de l'Amérique du Nord, et cela a ouvert les camps miniers dans le nord. Ce n'est qu'une digression, mais cela démontre à quel point notre histoire est liée à celle du chemin de fer.

Initiatives ministérielles

Je vis au point milliaire 104. Si quelqu'un qui regarde la télévision veut me visiter, j'habite sur la rue près de la ligne ferroviaire qui mène à la plus importante découverte d'argent de l'histoire de l'Amérique du Nord. Tous les soirs, le train passe à côté de ma maison. Il transporte de l'acide sulfurique en provenance de la fonderie de Rouyn-Noranda et de la fonderie de Kidd Creek. On peut entendre le train bien longtemps avant qu'il arrive, ce qui nous paraît des heures, parce qu'il est le long de plusieurs centaines de wagons.

Cela m'amène à la question de la sécurité. Lorsqu'un train aussi long transporte de l'acide sulfurique, nous devons nous assurer que les bonnes personnes travaillent sur cette ligne pour garantir la sécurité. Si ce train devait dérailler, c'est une question très sérieuse. Nous venons juste d'avoir un déversement sur la ligne de l'Ontario Northland il y a moins de deux semaines. Un train d'acide sulfurique est tombé dans la rivière Blanche, causant beaucoup d'inquiétudes parce que l'incident est survenu au beau milieu de notre ceinture de fermes laitières.

● (1640)

Par conséquent, pour des trajets sur de telles distances, la question de la sécurité est tout à fait critique. Elle est critique dans le cadre du présent débat puisque nous devons nous intéresser à une optique de gestion, celle du réinvestissement dans les infrastructures, à savoir le deuxième aspect dont je souhaite traiter aujourd'hui. La façon dont les gestionnaires envisagent la sécurité est d'une grande importance.

Je ne voudrais pas induire en erreur ceux qui nous écoutent. Je dois dire que le déversement d'acide sulfurique dont j'ai parlé s'est produit sur la ligne Ontario Northland, qui n'est pas une ligne du CN. Si j'en ai parlé, c'est dans le contexte de la sécurité. Pour ce qui est des lignes du CN et des wagons qui y circulent, certains des trains ont deux kilomètres de longueur et peuvent transporter aussi bien de l'acide chlorhydrique que du chlore ou de l'acide sulfurique. Il suffit de penser à toutes ces petites localités des Prairies, où les trains passent pratiquement dans la cour arrière des gens, pour comprendre la priorité qu'il faut accorder à la sécurité. On peut imaginer que ces trains sont des missiles de deux kilomètres de longueur qui transportent des gaz et des acides.

En ce qui a trait à ma préoccupation première, la sécurité, nous pouvons nous pencher sur les résultats d'une vérification de sécurité qui visait le CN. On y a constaté de nombreux problèmes relatifs aux inspections de sécurité et aux pratiques de gestion en matière de sécurité. Encore ici, nous aboutissons à toute cette question de l'optique de gestion de l'entreprise.

Les vérificateurs ont constaté, pour les locomotives inspectées, un taux significativement élevé d'insuffisance sur le plan de la sécurité, de l'ordre de 54 p. 100. Les problèmes allaient de défauts de matériel roulant à l'accumulation d'huile sur les locomotives et les réservoirs.

Les vérificateurs ont formulé des commentaires concernant les défauts de la voie ferrée, allant des voies endommagées aux nombreux cas de boulons manquants et d'éclisses fêlées.

La vérification a également fait état d'un problème important pour ce qui est des passages à niveau. Pour 26 p. 100 d'entre eux, les lignes de visibilité étaient insuffisantes. La majorité d'entre eux n'étaient pas protégés. Les vérificateurs ont constaté des problèmes importants partout.

Il est ressorti de la seconde phase du rapport que bon nombre d'employés de première ligne ont déclaré être obligés de faire leur travail sous pression. Selon les vérificateurs, les pratiques actuelles permettent le maintien en exploitation de locomotives comportant des lacunes sur le plan de la sécurité.

J'en arrive avec cela au troisième aspect dont je vais parler, celui de la responsabilité. On a soulevé la question de la sécurité et des risques encourus sur ce plan. Depuis 2000, nous avons constaté une très grande augmentation du nombre d'accidents ferroviaires sur les lignes du CN. Il ne s'agit pas d'un accident par-ci par-là. Tout accident, compte tenu de ce que transportent certains des wagons, est grave en soi. Cependant, lorsque les accidents ont lieu à répétition, c'est toute la culture de l'entreprise qu'il faut remettre en question.

Si je soulève ces questions aujourd'hui, c'est que les travailleurs du rail en ont parlé, car la situation les inquiète. Je dirais même que ces questions expliquent en partie la rupture des relations entre la direction et les employés du CN. Les travailleurs sont de plus en plus préoccupés, du point de vue de la sécurité, par la culture d'entreprise de la compagnie américaine qui contrôle le CN.

Je vais parler des événements qui sont survenus au cours des deux derniers mois.

Le 8 janvier, 24 des 122 wagons d'un train de marchandises ont déraillé à Montmagny, au Québec, une ville située 60 km à l'est de la ville de Québec.

Le 14 janvier, un déraillement s'est produit près du lac Minisnakwa, dans le Nord de l'Ontario, déversant le chargement de plus de 30 wagons dans l'eau. L'un deux contenait même des produits utilisés pour la peinture.

Le 28 février, de l'acide chlorhydrique s'est déversé de wagons de CP Rail qui ont déraillé dans le canyon du col de Kicking Horse.

Le 1^{er} mars, le déraillement d'un train de marchandises à Pickering a perturbé le service VIA dans le corridor Toronto-Montréal-Ottawa, ainsi que la circulation des trains de banlieue à Toronto.

Le 4 mars, un chargement de céréales s'est déversé près de Blue River, en Colombie-Britannique, à deux heures au nord de Kamloops, lors du déraillement de 27 wagons du train qui se dirigeait vers l'ouest.

Le 10 mars, le trafic ferroviaire sur la ligne de chemin de fer principale du CN servant au transport des marchandises dans la région du centre du Nouveau-Brunswick a été perturbé jusqu'au lendemain en raison du déraillement de 17 wagons dans la région de Plaster Rock.

Le 12 mars, 3 000 passagers de VIA ont dû être transportés en autocar, la première journée de la semaine de relâche de mars, car le service ferroviaire dans le corridor Toronto-Montréal-Ottawa avait été perturbé par le déraillement d'un train de marchandises du CN près de la gare de Kingston.

C'est un bien sombre bilan pour une période d'à peine quelques mois.

● (1645)

S'agissant de la responsabilité de la direction du CN, le PDG de l'entreprise gagne 56 millions de dollars par année. De toute évidence, les investisseurs jugent qu'il fait bien son travail, ce qui nous amène à parler de l'écart qui se creuse entre la direction et les travailleurs du CN. Des questions de sécurité qui ont été soulevées, dont la nécessité d'avoir suffisamment de personnel sur les lignes de chemin de fer. On observe une augmentation considérable du nombre d'accidents. Il convient donc de s'intéresser à la culture organisationnelle du CN, lorsqu'on paie un dirigeant 56 millions de dollars tandis que les travailleurs doivent composer avec des déraillements qui surviennent à une fréquence alarmante.

Cela, c'est l'aspect sécurité.

Initiatives ministérielles

Il y a aussi l'aspect responsabilité. La réaction du gouvernement aux préoccupations croissantes en matière de sécurité publique s'est fait pour le moins discrète. Sans vouloir conjecturer sur la menace d'un déraillement majeur causant le déversement de chlore gazeux dans une zone urbaine, force est de commencer à se rendre compte que l'on court au désastre si l'on ne fait rien.

Le gouvernement brille par son inaction. Le taux d'examen des accidents du Bureau de la sécurité des transports est affreusement bas. Or, compte tenu de ce qui est en jeu, on s'attendrait à ce que chacun des accidents fasse l'objet d'une enquête approfondie et d'un examen minutieux à toutes les étapes pour qu'il ne s'en produise plus jamais, mais ce n'est pas le cas.

On voit donc se creuser le fossé de mécontentement entre les travailleurs de première ligne, ceux qui risquent littéralement leur vie, et les membres de la haute direction qui gagnent 56 millions de dollars par année.

C'est sans intérêt dans le débat que le Parti libéral nous dise qu'un PDG gagne 56 millions de dollars par année. Les Canadiens moyens ne devraient pas se préoccuper de cela. Les petites gens qui constituent le peuple canadien ne devraient pas s'inquiéter de la façon dont ces mandarins vivent dans leurs quartiers huppés avec un salaire annuel de 56 millions de dollars. Je ne parle pas de cet homme en particulier, mais si un de ces PDG fait vraiment du mauvais travail, on lui garantit un parachute doré. Ce n'est pas le cas de Monsieur et Madame Tout-le-Monde s'ils ne font pas l'affaire. Si ça ne va pas, on les remercie. Ils se retrouvent à la rue. Évidemment, ils ne reçoivent pas 56 millions de dollars par année, mais ils ne sont pas responsables des bilans de sécurité comme au CN.

En deuxième lieu, il faut parler de la nécessité d'un plan d'infrastructure industrielle pour le Canada afin de traiter les transports comme un tout.

Le député d'Eglinton—Lawrence a parlé de la concurrence qui est faite au camionnage. C'est vrai. Il a dit qu'il y avait une pénurie de 30 000 camionneurs au Canada. Je vis dans une région du pays où bon nombre de familles sont nourries par des camionneurs. Nombre de mes voisins sont des camionneurs. Il est intéressant de voir cette vive concurrence dans l'industrie du camionnage. Certains camionneurs m'ont dit qu'ils sont maintenant confrontés à la concurrence de travailleurs qui participent à des projets de DRH. Les entreprises de camionnage ne veulent pas payer des tarifs appropriés pour faire circuler leurs véhicules. Maintenant, on assiste soudainement à une pénurie. Y a-t-il une pénurie de camionneurs ou une pénurie de camionneurs disposés à baisser leurs tarifs en deçà de ceux auxquels d'autres Canadiens feraient le travail?

Voilà le moment où les conservateurs interviennent dans l'économie. Ils n'entrent pas dans le jeu pour aider à bâtir l'économie. Ils considèrent l'intervention comme une pratique socialiste. Cependant, ils estiment faire une bonne utilisation de l'argent des contribuables en introduisant dans l'industrie des camionneurs qui font baisser les tarifs parce qu'ils sont disposés à travailler pour une rémunération inférieure à celle que le Canadien moyen peut accepter. Les conservateurs croient judicieux d'offrir des contrats de travail à ces gens-là.

Un bon ami à moi, qui essaie de gagner sa vie comme camionneur, a présenté une demande d'emploi auprès d'une compagnie de camionnage. La compagnie lui a offert le taux kilométrique. Il aimerait bien travailler pour cette compagnie de camionnage, mais il a déjà une hypothèque sur sa maison. Il devrait alors prendre une deuxième hypothèque simplement pour travailler pour cette compagnie. C'est une situation intenable.

● (1650)

Donc les compagnies ferroviaires doivent faire concurrence aux compagnies de camionnage et les taux de ces dernières sont subventionnés et la main-d'oeuvre bon marché a fait baisser les salaires. Il faut se demander comment nous allons pouvoir assurer une infrastructure de transport convenable quand l'industrie du rail avec ses coûts fixes doit concurrencer continuellement l'industrie du camionnage. On finit par imposer des coupes mesquines. L'industrie du transport par rail doit continuellement imposer des coupes afin d'aboutir à un nivellement par le bas contre l'industrie du camionnage. C'est une situation qui est simplement intolérable.

Je ne vois pas pourquoi des projets de développement des ressources humaines visent à amener les compagnies de camionnage à livrer concurrence à nos propres camionneurs. Il n'y a pas de pénurie de camionneurs au Canada. Bien des jeunes veulent devenir camionneurs et devraient être rémunérés au taux courant.

M. Paul Szabo: Il n'en est rien. Il y a une grande pénurie.

M. Charlie Angus: Monsieur le Président, mon collègue libéral dit qu'il y a une grande pénurie de camionneurs. Je connais bien des gens dans le Nord de l'Ontario qui voudraient bien conduire un camion mais qui ne le feront pas au taux de rémunération actuel. Notre marché est injustement déformé grâce au gouvernement conservateur qui subventionne l'industrie au détriment des travailleurs.

Je soulève cette question parce que cela crée des pressions sur nos compagnies aériennes qui ont des coûts fixes très importants. Non seulement elles ont ces énormes coûts fixes mais leur PDG s'attend à recevoir 56 millions de dollars par an et leurs actionnaires d'un bout à l'autre des États-Unis s'attendent à maximiser leurs bénéfices. Là encore des pressions s'exercent sur l'essentiel et, bien entendu, les familles de travailleurs sont l'essentiel. Malheureusement, en l'occurrence, ce qui compte c'est la sécurité.

Décèle-t-on une atmosphère empoisonnée entre la direction et les travailleurs au CN? Hélas, oui. C'est une question sur laquelle il faut se pencher parce qu'elle témoigne d'un problème plus vaste. Il ne s'agit pas simplement d'une lutte entre la direction et les travailleurs. Il ne s'agit pas simplement d'imposer un règlement arbitral, comme au baseball, pour que tout aille bien. La disparité que l'on constate sur le plan d'une vision commune au CN entre les travailleurs et la direction témoigne d'un problème beaucoup plus vaste et qui s'accroît dans notre pays. Il y a une absence de vision en ce qui concerne les transports au Canada, et un manque de volonté de faire les investissements nécessaires dans les transports, qu'il s'agisse du transport ferroviaire, routier, ou aéroportuaire. Par exemple, dans ma région, bien des petits aéroports sont menacés de fermeture.

Le gouvernement conservateur fait preuve de laissez-faire dans la question du transport. C'est un secteur de notre économie que nous ne pouvons traiter à la légère en raison des grandes distances qui séparent nos différentes régions. J'ai moi-même voyagé à la grandeur du pays à plusieurs reprises dans le cadre de mon travail et je peux dire à la Chambre que c'est toute une aventure de simplement aller d'un bout à l'autre de la province de l'Ontario ou de traverser les Prairies, où il faut 10 à 12 heures pour se rendre d'un centre urbain important à l'autre. Dans notre pays, le transport est un élément vital pour maintenir l'économie en santé.

Initiatives ministérielles

Le débat que nous avons aujourd'hui sur le projet de loi C-46 porte en réalité sur une question plus vaste. Les travailleurs du CN nous mettent en garde et nous disent qu'ils en ont assez. Cette société n'a pas investi suffisamment dans son infrastructure. Cette société paie à son PDG un salaire annuel de 56 millions de dollars. Et cette société remet des dividendes à ses actionnaires en Amérique du Nord. Pendant ce temps, les personnes qui font le travail sur le terrain, qui mettent leur vie en danger en raison des déraillements, ne peuvent bénéficier de la prospérité dont jouit le PDG et les actionnaires qui reçoivent les dividendes.

Il y a de la colère, bien sûr, ce qui nous amène à la question de la négociation collective, le quatrième point dont je voudrais parler aujourd'hui. La négociation collective est un droit très important. Bien des groupes se sont battus pour ce droit. Le droit d'entreprendre des négociations collectives a été gagné dans ma propre circonscription, en 1941, lors de la grève à la mine d'or de Kirkland Lake. Les membres du syndicat, le Mine, Mill and Smelter Workers Union, ont fait du piquetage pendant tout l'hiver 1941 et, grâce à cela, ils ont gagné le droit de mener des négociations collectives. Après la grève, le gouvernement fédéral a reconnu ce droit. C'était une dure bataille. Durant ces années, il n'y avait pas une grève où l'on n'entendait pas le gouvernement menacer de fermer telle entreprise sous prétexte que c'était un service essentiel.

• (1655)

Parfois, il faut que les familles, les travailleurs, établissent les limites. Comme la députée de Parkdale—High Park l'a dit aujourd'hui, toutes les grèves ont un impact économique. C'est le propre des grèves. Elles ont un impact économique pour les deux côtés. C'est malheureux de voir ce qui se passe aujourd'hui, mais nous devons protéger le droit à la négociation collective.

• (1700)

M. Brian Fitzpatrick (Prince Albert, PCC): Monsieur le Président, j'ai écouté les députés néo-démocrates parler de la propriété du CN et des premiers dirigeants de cette société. Le CN est toujours une société canadienne cotée à la bourse canadienne. Je suis certain que les plus gros actionnaires du CN sont des caisses de retraite privées qui représentent des syndicats d'un bout à l'autre du Canada, des régimes de pensions de l'État tels que le Régime de pensions du Canada qui investit pour l'avenir des Canadiens, et un groupe qu'on appelle le Régime de retraite des enseignants et des enseignantes de l'Ontario, l'une des sociétés d'actionnaires publiques les plus grandes et diversifiées au Canada.

Bien que je n'aime pas voir les premiers dirigeants toucher de telles sommes d'argent, je reconnais que c'est une réalité du régime de marché. Partout dans le monde, les premiers dirigeants des grandes sociétés ont des salaires extrêmement attrayants. C'est une réalité du régime de marché. Toutefois, je sais une chose. Si ces personnes ne produisent pas, elles sont congédiées et leur carrière est terminée. Les attentes à leur égard sont énormes.

J'aimerais savoir où les députés néo-démocrates veulent en venir avec ce type d'argument. Remontent-ils au manifeste de Regina, le document fondateur de leur parti qui, essentiellement, érige en principe l'idée que le gouvernement doit être le seul maître de l'économie et des moyens de production et que nous devrions nous débarrasser du système capitaliste qu'est le marché libre? Est-ce là ce que dit le député lorsqu'il parle de la propriété de ces sociétés et des salaires des premiers dirigeants, dit-il que nous devrions revenir aux vieux principes socialistes qui ont présidé à la fondation de son parti?

M. Charlie Angus: Monsieur le Président, les interventions de mon honorable collègue me plaisent toujours parce qu'il me rappelle qu'on craint encore les Bolcheviques là-bas, du moins dans sa circonscription.

J'aimerais faire suite à ce qu'il a dit. Il a dit que si quelqu'un ne produit pas, il est renvoyé. Fort bien. C'est une chose que savent les travailleurs de chaque secteur de ce pays. C'est une règle qui existe partout au pays, sauf si on est PDG d'une grande entreprise. Si le PDG ne produit pas, il n'est pas renvoyé. On lui verse des millions et des millions de dollars en guise d'indemnité de départ. Nous en avons eu de nombreux exemples. Faisons preuve d'un peu de responsabilité ici.

Ce que nous avons constaté, c'est que ces indemnités accordées aux PDG ces dix dernières années n'ont pas engendré de productivité sur le marché. En fait, si l'on regarde les années 1990, les réductions massives d'effectifs dans les entreprises du pays, le renvoi de milliers de travailleurs dans des opérations qui étaient viables, ont été attribuables au fait que les PDG étaient payés en options d'achat d'actions. Chaque grande rationalisation provoquait un sursaut dans le marché et leur permettait d'accroître leurs propres options d'achat d'actions. Si c'est là un exemple du marché libre, je dirais qu'il y a là quelque chose qui n'est pas très libre.

Ce que nous voulons, c'est un juste marché. Nous tenons à nous assurer que les chefs d'entreprise rendent compte non seulement aux actionnaires mais également à la société dans son ensemble. Nous ne voyons pas pourquoi ils devraient obtenir 56 millions de dollars par année ni pourquoi cela devrait être considéré comme une dépense fiscale normale.

Si des entreprises veulent verser des sommes aussi exorbitantes et scandaleuses à des gens qui ne les valent tout simplement pas, et je le répète, qui ne les valent tout simplement pas, c'est une décision d'entreprise qu'elles peuvent prendre, mais elles devraient être pleinement imposées sur ces sommes, parce qu'elles pourraient facilement investir cet argent pour faire croître leur entreprise et être beaucoup plus rentables à long terme. Nous avons cependant créé cette culture du « tout m'est dû », une culture en fait, pour changer de propos, à laquelle le Parti libéral a toujours été favorable, mais c'est un montant scandaleux, 56 millions de dollars par année pour le genre de service que nous avons obtenu.

Étant donné le nombre éhonté de déraillements au CN ces trois derniers mois, j'aimerais que l'honorable député me dise s'il n'estime pas que 56 millions de dollars par année n'est pas un peu élevé pour un chef d'entreprise affichant ce genre de bilan.

M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPDP): Monsieur le Président, le député de Timmins—Baie James a consacré une bonne partie de son discours à rappeler aux Canadiens l'importance du rail pour l'industrie et aussi pour le tissu culturel canadien, et l'importance du chemin de fer au Canada, pas seulement dans l'édification de la fédération canadienne, mais dans la vie de tous les jours des simples citoyens.

Il a également mentionné le camionnage et a parlé de la concurrence entre le train et les camions dans le domaine du transport du fret au Canada. Puisqu'il vit près de la voie ferrée, au mille 104 je crois, qui passe au nord de Timmins, dans sa magnifique circonscription, serait-il prêt à admettre qu'il serait nettement mieux pour l'environnement et le transport des biens au Canada d'utiliser moins de camions et davantage de trains, comme il se doit?

Initiatives ministérielles

Je ne peux m'empêcher de penser qu'il est plus économique et plus réaliste de faire tirer 200 wagons par une seule locomotive que de faire rouler 200 camions qui défoncent la Transcanadienne, comme nous le savons, et qui brûlent beaucoup plus d'essence diesel que le train. Pourrait-il parler des avantages et des mérites relatifs du transport du fret par train, comme cela devrait se faire, afin d'utiliser les camions le moins possible et sur courtes distances?

• (1705)

M. Charlie Angus: Monsieur le Président, mon collègue vient de faire une excellente remarque. Dans ma région, le chemin de fer relie maintenant Moosonee à Toronto. Cette ligne, qui sert au transport de marchandises et de voyageurs, est fonctionnelle par tous les temps. Quand la route est coupée, le train passe tout de même, à condition que l'entretien soit fait et que les voies soient ouvertes. C'est un excellent mode de transport.

Ma maison est située en bordure de la route 11 qui est l'axe du camionnage. Nombre de ceux et de celles qui ont emprunté cette route disent que c'est un secteur désertique. Celle-ci n'a que deux voies de North Bay à Nipigon, ce qui est insuffisant, compte tenu du nombre de virages et de passages encaissés, pour favoriser le camionnage dans ce corridor.

Mon collègue a soulevé une question très intéressante. C'est en fait le gouvernement conservateur de l'ancien et célèbre premier ministre Brian Mulroney qui, à toutes fins utiles, a renoncé au transport par rail. C'était le XX^e siècle et il était temps de passer à autre chose: « Nous n'avons plus besoin du rêve national; en fait, débarrassons-nous de ce rêve national et signons un accord avec les Américains. Débarrassons-nous de notre service national de transport de voyageurs par chemin de fer. » C'était ça la vision ubuesque du Parti conservateur, qui pensait que le libre-échange allait soudainement donner naissance à toutes sortes de modes de transport.

À Timmins, où le service de transport de voyageurs n'existe plus, le gouvernement avait décidé de démonter les voies parce qu'elles illustraient un mode de transport du passé et qu'on allait pouvoir construire une route suivant le même tracé. Dans un rayon de 20 à 30 kilomètres autour de Timmins, il n'y a plus de voie ferrée. Or, on se rend compte aujourd'hui qu'il est plus facile de transporter certaines choses par train que par camion.

On a également enlevé des voies dans d'autres parties du pays sous prétexte qu'elles ne servaient plus et que le camion serait la panacée universelle, mais tel ne fut pas le cas. Dans bien des endroits du pays où l'on a démonté les voies ferrées et où il n'existe plus de service de transport de voyageurs par chemin de fer, on se rend compte maintenant qu'on aurait dû investir dans le transport ferroviaire parce qu'il correspond à la tendance du XXI^e siècle.

Tandis que les Européens ont leurs TGV, le Canada doit se contenter de services disparates dont la plupart sont inadaptes pour nos longues distances. Les économies de l'Europe et du Japon continuent de bien tourner grâce au train. Comme je le disais dans mon intervention, nous avons laissé un écart se creuser entre eux et nous parce que nous n'avons pas de vision en ce qui concerne l'infrastructure des transports au Canada.

Il est tout simplement inacceptable, dans un pays aussi grand que le nôtre, d'afficher un tel laisser-faire. Je pense que cela illustre même le manque fondamental de vision qui a caractérisé le Parti conservateur tout au long de son histoire, que ce soit avec l'Avro Arrow, avec la fermeture des bases militaires sous le gouvernement Mulroney, avec la fin du rêve national et de notre service de transport

de voyageurs ou, plus récemment, avec la suppression de la Commission canadienne du blé.

M. Pat Martin: L'Office de commercialisation du poisson d'eau douce.

M. Charlie Angus: Exactement. C'est tout simplement un parti qui, une fois qu'il a quitté la scène, nous contraint à consacrer des années à réparer le tort qu'il a causé avec ses interventions à courte vue et, on l'espère, de courte durée, sur la scène politique nationale.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour appuyer le projet de loi C-46.

Ma préoccupation, à titre tant de vice-président du Comité des transports que de parrain d'une motion sur la sécurité ferroviaire adoptée par ce comité en octobre dernier, a trait à la sécurité aérienne, aquatique et ferroviaire.

Nous avons examiné la situation et nous avons constaté un nombre croissant de déraillements au Canada, particulièrement dans l'Ouest du pays et particulièrement dans le cas du Canadien national. Nous avons jugé que le moment était venu de se pencher sur le bilan de cette société en matière de sécurité, parce qu'il semblait, à la lumière des renseignements dont nous disposons, que l'année 2005 avait été particulièrement mauvaise en ce qui a trait aux déraillements.

Il y a notamment eu un déraillement en Colombie-Britannique qui a entraîné le déversement d'hydroxyde de sodium dans la rivière Cheakamus, ce qui a eu pour effet de tuer les stocks de poisson dans ce cours d'eau pour des générations à venir. Par ailleurs, à l'été 2006, une locomotive a déraillé près de Lillooet, entraînant la mort de deux employés des chemins de fer, tandis qu'un troisième subissait de graves blessures. Il y a aussi eu un incident à Lake Wabamun, en Alberta, qui a entraîné un déversement de pétrole dans un lac. Je pourrais fournir encore de nombreux exemples.

Essentiellement, c'est à cause de ce genre d'incidents de plus en plus fréquents que le gouvernement libéral précédent et le ministre de l'époque ont demandé la tenue d'un examen en deux étapes de la sécurité ferroviaire, notamment en ce qui concerne le CN. La première étape consistait à examiner la question de la vérification comptable, et la seconde, à examiner ce qu'on appelait le système de gestion de la sécurité.

Si je parle de cela dans le contexte de ce projet de loi, c'est parce que ces mesures de sécurité sont largement ce dont se préoccupent actuellement les travailleurs. Ceux-ci ont dit qu'ils ne se préoccupent pas des questions salariales, mais plutôt des conditions de travail.

Je pense par exemple à la décision du CN d'enlever aux travailleurs la capacité de téléphoner pour dire qu'ils ne se sentent pas bien pour travailler durant un quart donné. Leurs quarts de travail sont de 12 heures, et la question est de savoir s'ils ont suffisamment de temps pour se reposer avant d'accepter de faire un autre quart de travail, car ils peuvent être rappelés à très bref préavis. Auparavant, ils pouvaient dire qu'ils estimaient ne pas être en mesure de travailler comme mécanicien ou chef de train.

Dans la plupart des trains, qui peuvent avoir entre quelques wagons et plus d'une centaine, il y a deux travailleurs, un mécanicien et un chef de train. Ces deux personnes sont responsables de wagons de marchandises pesant 130 tonnes chacun et de locomotives capables de produire entre 3 000 et 5 000 chevaux-vapeur.

Initiatives ministérielles

Ces trains sont devenus une source d'inquiétude en raison du manque d'entretien et de préoccupations relatives à l'état des voies ferrées ainsi qu'aux conditions du matériel roulant, comme l'attestent les rapports qui ont été enfin publiés, et c'étaient des rapports qu'avait demandés le gouvernement précédent. On avait promis de rendre publics ces rapports. Ils ne l'ont été que tout récemment, par suite d'une demande d'accès à l'information. Toutefois, entre-temps, cela a eu pour résultat non seulement l'émission d'un ordre pris en application de l'article 31 de la Loi sur la sécurité ferroviaire, mais encore l'émission d'un ordre ministériel aux termes de l'article 32, où, pour la première fois, le ministre a été forcé d'ordonner certaines restrictions quant à l'exploitation du CN.

Notre préoccupation, c'est que de nombreux avis d'ordonnance émis à l'encontre du chemin de fer, dont 99 durant la présente période, certains remontant en fait à la période d'avant 2000, sont restés sans réponse.

La compagnie soutient que 2005 a été une année particulièrement mauvaise. Elle a considérablement amélioré son bilan depuis. Cependant, le problème c'est que le niveau est encore beaucoup plus élevé qu'il devrait l'être et nous pouvons voir dans les rapports auxquels nous avons maintenant accès, sur les phases un et deux, que les préoccupations de sécurité signalées par les travailleurs sont légitimes selon moi.

Dans certains cas, la voie n'a pas été bien entretenue. Dans d'autres cas, les incidents ont été signalés selon les normes américaines qui sont inférieures aux normes de Transports Canada pour ce qui est de l'entretien des wagons et des locomotives. On rapporte que 53 p. 100 des locomotives avaient un problème quelconque, allant de défaillances mineures à une capacité de freinage inadéquate. C'est bien sûr ce qui est arrivé à la locomotive qui a déraillé et a causé la mort de deux hommes à Lillooet.

• (1710)

Une décision a été prise, par exemple, quand le CN a fait l'acquisition de B.C. Rail, dont le réseau était relativement bien géré en Colombie-Britannique. Toutes les locomotives en Colombie-Britannique étaient dotées de freins rhéostatiques, lesquels permettaient de faire fonctionner en sens inverse les moteurs électriques des trains, ou d'en modifier la polarité, et ils pouvaient servir de système de secours pour ralentir les trains. En fait, les mécaniciens et les chefs de train m'ont affirmé que ces freins peuvent arrêter un train.

Ces locomotives ont été vendues. Je ne sais pas pourquoi, mais on s'en est débarrassé pour les remplacer par des locomotives provenant d'autres régions du pays qui n'avaient pas ces caractéristiques. Il reste encore, d'après ce que je comprends, des locomotives dont les freins rhéostatiques n'ont pas été correctement activés, pour une raison ou une autre, ou ont été désactivés.

J'ai beaucoup d'empathie pour les travailleurs ferroviaires qui m'envoient des courriels, qui me font parvenir des lettres ou qui m'appellent pour me dire qu'ils s'inquiètent de leur sécurité. C'est l'élément central du débat en cours et de l'actuel conflit de travail.

Cela étant dit, nous devons reconnaître qu'en plus de la sécurité des travailleurs ferroviaires, il y a la sécurité des collectivités que les trains traversent.

Chaque jour, des wagons-citernes remplis de chlore traversent ma circonscription, North Vancouver. Nous avons vu à Mississauga ce qui peut se produire avec un wagon rempli de propane ou lors d'un déversement important de produits chimiques. Tout ce qui nous manque, c'est un déraillement majeur pour que nous nous rendions compte de la destruction que peuvent causer des wagons lorsqu'ils se retrouvent éparpillés hors de la voie et qu'ils se brisent, que ce soit au

bord d'un cours d'eau ou dans un quartier résidentiel ou que ce soient les cheminots ou le public qui en subissent les conséquences.

Notre comité doit se concentrer sur ce dossier. Le ministre a mandaté un groupe d'experts, qui doit produire un rapport d'ici octobre, mais je ne pense pas que nous puissions nous permettre d'attendre jusque-là. Nous devons faire de ce dossier une priorité. Notre comité a commencé ses audiences hier, et nous avons entendu, comme premier témoin, M. Gordon Rhodes, qui est le seul survivant de cet accident de locomotive. Nous avons été profondément touchés de l'entendre nous parler de l'importance de cette question dans sa vie. Il s'inquiète de la sécurité des gens qui oeuvrent dans le transport ferroviaire. J'ai beaucoup de sympathie pour les travailleurs.

Néanmoins, je dois dire qu'à titre de porte-parole du Parti libéral dans le dossier de la Porte d'entrée du Pacifique, je souhaite aussi que nous continuions de garantir le transport des marchandises exportées et importées. Il s'agit d'un lien vital pour l'économie du pays. Nous savons, par exemple, que la Colombie-Britannique est la porte d'entrée vers le marché de l'Asie et du Pacifique, qui est en pleine croissance.

D'ici 20 ou 25 ans, on prévoit que la Chine sera devenue la première économie du monde, seule ou ex aequo. Nous savons que l'économie de l'Inde est en pleine croissance. Nous savons que le Japon, la Corée et Taiwan ont des relations commerciales importantes avec le Canada. Nous devons veiller à ce que les marchandises qui arrivent aux ports par camion, par train ou par avion soient acheminées sans encombre.

Nous connaissons les effets dévastateurs que tout obstacle au transport des marchandises peut avoir, qu'il s'agisse d'une grève des débardeurs ou des camionneurs. Une grève peut coûter des millions de dollars par semaine et immobiliser des navires en rade pendant des semaines parce qu'ils ne peuvent pas débarquer leur cargaison ou parce qu'une grève des camionneurs ou des cheminots bloque tout. Ce n'est tout simplement pas satisfaisant, sans compter les produits canadiens comme le blé qui ne peuvent pas être expédiés à l'étranger.

Qu'arrivera-t-il dans le marché extrêmement fluide du commerce international? La Chinese Overseas Shipping Company ou COSCO a désigné Vancouver premier port d'escale. Si la société découvre qu'elle ne peut se fier, pour diverses raisons, sur Vancouver ou Prince Rupert, qui est un terminal portuaire à conteneurs, pour s'occuper de la marchandise que transportent ses navires, elle délaissera Vancouver et ira au sud, à Portland, Seattle ou Los Angeles. Nous ne ferons plus partie de l'équation. En clair, nous allons scier la branche sur laquelle nous sommes assis.

Le gouvernement et le Parlement doivent garantir des investissements adéquats dans l'infrastructure portuaire, notamment dans les autoroutes, les routes et les chemins de fer. Cela inclut de veiller au fonctionnement efficace et sûr des chemins de fer et d'éviter les déraillements qui causent des retards et des blessures et qui créent le genre de tensions que nous voyons actuellement au sein du CN.

Initiatives ministérielles

●(1715)

Je comprends et partage les préoccupations des travailleurs en ce qui a trait aux points visés par les négociations collectives. J'ai d'ailleurs parlé à certains travailleurs. Je crois que nous pouvons régler ces préoccupations par l'entremise du Comité des transports et grâce à la réglementation. Nous devons aussi faire en sorte que le gouvernement et le Canada se soucient de la sécurité ferroviaire et nous devons adopter les mesures qui s'imposent.

Toutefois, j'estime qu'il est aussi important pour l'économie que nous maintenions ce service. Nous ne pouvons pas nous permettre de le voir démantelé ou perturbé, causant des problèmes pour les PME et les grandes entreprises qui dépendent de l'importation et de l'exportation. Souvent, un retard d'une semaine ou d'un mois peut se révéler dévastateur pour les entreprises et pour de nombreux autres employés touchés.

Ceci dit, je pense que les questions soulevées relativement à la nécessité d'une loi de retour au travail sont valables. Le ministre a fait valoir plus tôt aujourd'hui que les discussions étaient en cours depuis septembre dernier. Le contrat a expiré en décembre. Nous avons reçu des pétitions et des renseignements de la part d'entreprises et d'employés qui sont touchés.

Idéalement, on devrait permettre au processus de négociation collective d'aboutir de lui-même à un règlement, mais il y a des cas où c'est l'intérêt national qui est en jeu, où, je dirais même, il s'agit presque d'un service essentiel pour l'économie. J'estime qu'il est important que le gouvernement puisse assurer la stabilité nécessaire et laisser les parties tenter de s'entendre dans un contexte où le service puisse continuer à fonctionner. Avec le genre d'entente que nous envisageons maintenant – la loi de retour au travail –, nous avons bon espoir que le syndicat et l'entreprise pourront, à l'intérieur du délai de 90 jours qui est proposé dans le projet de loi, en arriver à une solution, à un règlement négocié, sans qu'il faille recourir à l'imposition d'un règlement arbitral.

Si cette tentative échoue, nous devons alors agir dans l'intérêt de tout le Canada, car ce n'est pas seulement de la Colombie-Britannique dont il est question ici. Il ne s'agit pas seulement du port de Prince Rupert, du port de Vancouver et des entreprises de la Colombie-Britannique. C'est tout l'Ouest du Canada qui est touché, voire l'ensemble du Canada.

En réalité, nous acheminons par voie ferroviaire des marchandises depuis Prince Rupert et Vancouver jusqu'à Chicago. Dans le cas de marchandises expédiées par mer depuis l'Asie, notre chemin de fer permet de gagner deux jours. Nous avons cet avantage concurrentiel sur les États-Unis. Nous pouvons expédier des marchandises vers Chicago en gagnant deux jours sur ce que les expéditeurs des États-Unis peuvent faire depuis leurs ports de la côte ouest. Nous nous devons de protéger cet avantage et de prendre toutes les mesures qui s'imposent pour assurer le bon fonctionnement de notre économie.

Au fond, l'important, c'est de nous attaquer aux problèmes que le syndicat a soulevés, de donner aux employés un temps de repos, de leur permettre d'accomplir leur travail en toute sécurité, de veiller à ce que l'équipement soit sécuritaire, et de nous assurer que Transports Canada fera le nécessaire pour que ses politiques soient respectées afin de garantir un fonctionnement sécuritaire à la fois pour les employés, l'entreprise et les collectivités où passent les trains.

Il nous faut nous attaquer au problème des déraillements, à la question de la sécurité ferroviaire, mais aussi, comme le propose ce projet de loi, faire en sorte que les services ferroviaires roulent sans

interruption et que l'épine dorsale économique du Canada soit maintenue.

C'est pourquoi je serai heureux d'appuyer le projet de loi C-46.

●(1720)

M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD): Monsieur le Président, j'ai écouté les propos de mon collègue de North Vancouver et il y a certains points sur lesquels je peux être d'accord avec lui, mais franchement je lui demanderais qu'il se prononce, ou bien il est en faveur d'une libre négociation collective, ou il ne l'est pas. S'il est en faveur d'une libre négociation collective, alors il ne peut appuyer un projet de loi ordonnant le retour au travail parce que, en soi, cela contrevient au principe même de la libre négociation collective.

Chez nous, dans le mouvement syndical et au Nouveau Parti démocratique, nous croyons dans le droit à la syndicalisation. Nous croyons dans le droit à la libre négociation collective et, lorsque les parties se retrouvent dans une impasse pendant cette négociation, nous croyons dans le droit de retenir nos services au besoin. Les grèves, de par leur nature, ont une incidence économique et c'est ce qui exerce la pression nécessaire sur les deux parties pour qu'elles se rapprochent, pour abréger ou minimiser la grève et parvenir à un règlement.

Je demande à mon collègue, comment peut-il avoir cette contradiction? Comment peut-il tenir un double discours sur cette question, surtout que l'arbitrage des propositions finales envisagé dans le projet de loi C-46 que nous débattons aujourd'hui est une forme imparfaite d'arbitrage? Tant que nous nous occupons d'aspects très simples comme les salaires, par exemple, l'APF n'est pas une mauvaise option parce que l'arbitre peut choisir une partie ou l'autre, mais non des éléments des deux. Cela oblige les deux parties à nuancer leurs demandes.

Dans le règlement de négociations, j'ai probablement eu recours huit fois à l'APF dans différentes fabriques d'armoires et dans des négociations multipartites dans l'industrie de la construction. J'ai trouvé que cela ne donnait de bons résultats que lorsque les enjeux étaient simples.

Dans le présent cas, les enjeux sont complexes: règles de sécurité, règles de travail, horaires des quarts et prestations de retraite. Il est absolument impossible de soumettre une question comme celle-là à un arbitre dans le contexte de l'APF et d'obtenir un résultat satisfaisant de sorte que je demanderais à mon collègue de reconsidérer sa position et celle de son parti.

Lorsqu'on est véritablement déterminé à laisser libre cours à la négociation collective, on ne votons pas en faveur d'une loi de retour au travail. Lorsqu'on est vraiment déterminé à appliquer le processus d'arbitrage des propositions finales, on doit savoir qu'il peut donner de bons résultats uniquement lorsqu'il a été choisi par les deux parties. Il ne peut pas donner de résultats s'il est imposé aux parties par une mesure législative. Il ne peut fonctionner que lorsque les questions en litige sont simples, comme les salaires de base. Le député ne conviendrait-il pas qu'il y a une contradiction dans ses remarques et une contradiction dans la position de son parti, à savoir que ses membres peuvent être en faveur de la négociation collective libre et en même temps appuyer une loi de retour au travail?

Initiatives ministérielles

• (1725)

M. Don Bell: Monsieur le Président, moi aussi j'ai participé à des négociations collectives dans ma carrière précédente en politique municipale. En fait, dans ma carrière au sein d'une grande entreprise canadienne, j'ai été mêlé à une variété de négociations. Je connais les distinctions que le député fait valoir, mais, à mon avis, l'un n'empêche pas l'autre. Je pense que ce que nous devons regarder, ce sont les problèmes qui sont en cause.

Pour pouvoir traiter des causes profondes de certaines des préoccupations dans ce conflit de travail, j'ai pris la peine de discuter à la fois avec les travailleurs du rail et avec les gens des collectivités préoccupées par les questions de sécurité au cours de la dernière année.

Je reconnais la distinction que le député tente d'établir entre les négociations de l'offre finale et une certaine forme d'entente arbitraire qui, nous l'espérons, se trouve quelque part entre les positions que les gens ont adoptées. Toutefois, je crois comprendre qu'il y a des difficultés en ce qui concerne la période de repos et certaines des autres questions auxquelles mon collègue a fait allusion et dont j'ai entendu parler. Ces questions sont telles qu'elles doivent peut-être faire l'objet d'une entente d'arbitrage exécutoire, d'une entente par arbitrage des propositions finales, parce qu'elles ont été débattues à fond et parce que l'entreprise a adopté une position qui s'en éloigne.

J'ai espoir que cela ira dans le sens des préoccupations au sujet de la sécurité des travailleurs et contribuera à rétablir la fierté et la dignité des travailleurs du rail.

Je crois qu'il y a une période de 90 jours entre le moment où cette loi est adoptée et le moment où l'arbitre doit déposer son rapport, et l'entreprise et les syndicats peuvent en arriver à une entente négociée avant ce moment-là. S'ils n'y arrivent pas, alors, il y a la réalité et cela les ramènera à la réalité de ce qu'ils doivent essayer d'accomplir à titre d'entente.

J'espère que de nombreuses questions de sécurité accessoires seront traitées par notre comité et, de façon ultime, par le Parlement, pour s'assurer que les règlements, là où nous avons le pouvoir de réglementer, aborderont certaines des questions et préoccupations qui ont été exprimées.

Je comprends le principe. Je ne vois pas cela comme une contradiction. Je vois cela comme une solution pragmatique. J'ai déjà fait connaître mon inquiétude concernant l'économie du Canada et mes préoccupations pour la Colombie-Britannique en tant que porte d'entrée. Il faut nous assurer que nous pouvons continuer d'acheminer les biens en provenance du Canada central et des Prairies vers l'Asie-Pacifique, et permettre aux importations d'arriver au Canada et, ainsi, faire en sorte que tout le Canada en bénéficie.

M. Pat Martin: Monsieur le Président, je remercie mon collègue d'avoir tenté de dissiper les inquiétudes que j'éprouve à l'égard de cette question sérieuse, mais je crains qu'il n'ait pas entièrement saisi ce que j'essayais de dire. Le concept du choix de l'offre finale est né dans le monde du baseball professionnel. C'est dans ce contexte qu'il a pour la première fois été appliqué. Quand toutes les autres considérations ont été écartées, qu'il ne s'agit plus que d'une question d'argent et que les deux parties sont toujours dans une impasse, celles-ci sont obligées de tempérer leurs revendications par la raison parce que l'arbitre peut choisir l'une ou l'autre des options, mais pas des éléments de chaque.

Ce que nous suggérons pour sortir de cette impasse, c'est un genre d'arbitrage de différends. L'arbitre devrait pouvoir obtenir un résultat qui soit dans l'intérêt des deux parties en retenant quelques-unes de

leurs propositions respectives. Ce n'est pas du tout la même chose que le choix de l'offre finale.

En l'occurrence, c'est la société qui pourra décider des modalités finales. Elle pourra rédiger ce qui deviendra la convention collective. Le syndicat veut obtenir satisfaction en ce qui concerne les règles de travail, les questions de sécurité et d'autres questions complexes comme les cotisations au régime de pension. Le syndicat a toute une liste de revendications qui ne sont pas d'ordre monétaire et qui sont difficiles à chiffrer.

La société offrira tout simplement de bons incitatifs monétaires et toutes ces choses-là seront laissées pour compte dans cette ronde de négociations et le seront probablement jusqu'à expiration de la convention, dans quatre ans. On ne fera rien pour améliorer la sécurité ferroviaire au Canada malgré tous les sacrifices qui ont été faits dans le cadre de cette grève.

J'espère que mon collègue et son parti envisageront sérieusement le fait que, dans ce cas, le choix de l'offre finale n'est pas le bon processus à adopter pour résoudre ce conflit de travail. Il serait davantage dans leur intérêt d'appuyer un amendement qui viendrait remplacer le choix de l'offre finale par l'arbitrage de différends. Peut-être aurons-nous la possibilité, à d'autres étapes du débat, d'envisager un amendement en ce sens.

• (1730)

M. Don Bell: Personnellement, monsieur le Président, je suis toujours ouvert aux bonnes idées. Je vais songer aux arguments présentés par le député, mais je dois dire que j'ai des réserves. Selon moi, selon mes observations faites à la lecture des rapports et selon ce que je sais, le CN gère ses activités canadiennes sensiblement comme s'il s'agissait d'une société ferroviaire américaine, et il existe des différences entre les deux. Il existe des différences substantielles dans la nature du terrain, dans les attentes du public et dans les règlements dont nous disposons en tant que gouvernement fédéral, nos règlements de Transport Canada.

Je crains qu'il ne semble que les activités canadiennes sont gérées comme s'il s'agissait d'une filiale. Je peux même dire que la Colombie-Britannique est gérée comme une sous-filiale, au point où quand le CN est arrivé, il y a eu des problèmes car on n'a pas tenu compte de l'inclinaison du terrain et que, selon moi, on a fait rouler des trains beaucoup trop longs et on n'a pas conservé des méthodes comme le freinage dynamique.

Je crois que le règlement de ce contrat et le travail qui sera réalisé par le Comité des transports permettront d'améliorer grandement les choses.

La plupart des gens à qui j'ai parlé m'ont dit que l'argent n'était pas le problème. La sécurité est le problème. Même si j'écoute respectueusement la suggestion que le choix de l'offre finale n'est pas aussi efficace que l'arbitrage des différends, je crois qu'il vient un temps où il faut une solution et que tout retard supplémentaire est dommageable aux relations avec les syndicats, à notre économie et à la crédibilité du Canada en tant que pays avec lequel il est possible de commercer, tant pour l'importation que pour l'exportation.

Je veux rétablir cette confiance dès que possible. J'ai observé le processus de négociation. Il n'a pas été fructueux. Je crois qu'il est temps que, finalement, avec réticence, nous agissions et prenions les mesures proposées.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Monsieur le Président, je suis ici aujourd'hui pour parler du projet de loi C-46, Loi prévoyant la reprise et le maintien des services ferroviaires.

Initiatives ministérielles

Il est très difficile de parler de cette mesure législative dans le contexte actuel, car nous prenons vraiment la sécurité publique à la légère dans notre pays. Nous avons la possibilité au Parlement de nous pencher, dès maintenant, sur une question très grave, soit la nature des activités ferroviaires qui ont entravé nos échanges économiques et notre prospérité et qui ont mis le public en danger et nous mettons ce débat de côté pour gagner du temps. C'est inacceptable.

Nous devrions tenir compte du fait que les négociations actuelles ne durent que depuis cinq mois tandis que le syndicat et la société avaient négocié pendant 18 mois pour la convention précédente. C'est pourquoi il est important de faire la distinction entre l'arbitrage des propositions finales et l'arbitrage des différends dans le projet de loi C-46.

Le député de Winnipeg-Centre a très bien expliqué que l'arbitrage des propositions finales a été introduit dans le baseball des ligues majeures dans les années 1940. Fait intéressant, c'est probablement à la même époque que le CN a véritablement investi dans l'infrastructure ferroviaire. Comme je voyage en train du corridor de Windsor jusque dans notre région et que j'ai eu l'occasion de parler à des travailleurs, je peux affirmer à la Chambre que le CN et le CP ont une politique plutôt bringuebalante en ce qui a trait à leurs investissements réels dans l'infrastructure.

Le service ferroviaire est important pour notre prospérité économique et le dynamisme de notre pays. Le Forum économique mondial a abaissé le Canada de la 11^e à la 16^e position au chapitre de la compétitivité à l'échelle mondiale et la classe 27^e parmi les 28 pays de l'OCDE pour les questions environnementales. Cette question revêt une grande importance en ce qui a trait aux problèmes de productivité qui sont liés à notre système ferroviaire parce que le déficit actuel en matière d'infrastructure nuit aux travailleurs canadiens et à notre capacité concurrentielle.

Nous laissons passer une bonne occasion en ayant recours à l'arbitrage pour des questions financières qui ne sont pas à la base du conflit de travail actuel. Nous laissons passer cette occasion et nous disons aux Canadiens qui s'inquiètent de tous ces déraillements, dont je parlerai plus tard si j'en ai le temps, que nous les abandonnons et que nous ne tenons aucun compte de leurs préoccupations parce que nous voulons régler rapidement le dossier et que nous voulons essentiellement que l'arbitre fixe les montants d'argent, puis nous revenons au point de départ.

Nous pourrions toutefois offrir à l'arbitre une occasion à laquelle le Parlement n'a pas eu recours dans les 10 ou 15 dernières années, c'est-à-dire celle d'améliorer notre système ferroviaire. C'est intéressant parce qu'il a eu des périodes où nous sommes passés très près de trouver des solutions aux problèmes de transport ferroviaire qui portent sur la sécurité du public et la réduction des gaz à effet de serre par exemple, mais nous n'avons pas réussi.

Je me souviens que l'ancien premier ministre Jean Chrétien avait annoncé un investissement de près d'un milliard de dollars dans l'infrastructure de transport ferroviaire pour le corridor allant de Québec à Windsor, en Ontario, mais comme cela était considéré comme son héritage, le député de LaSalle—Émard l'a annulé. Je me souviens d'avoir discuté avec David Collenette pendant un voyage en avion du fait que cette somme pourrait servir à réparer l'assiette des rails, à améliorer l'infrastructure ferroviaire, à faire bouger nos partenaires et à faire avancer les choses. Toutefois, à cause des querelles au sein de ce parti, ils ont anéanti les possibilités d'améliorer notre niveau de prospérité et notre environnement. Tout

cela s'est envolé à cause des disputes internes. Je n'ai entendu aucun commentaire du gouvernement à cet égard.

Voilà de quoi il s'agit. Le projet de loi C-46 fait disparaître cette possibilité.

Je tiens à mettre les choses en perspective. Je veux parler des travailleurs qui sont touchés par tout cela. J'ai reçu une lettre de certains travailleurs de ma circonscription qui appartiennent à un syndicat local. Je vais vous dire ce qu'ils m'ont écrit à ce sujet.

Ils ont dit que, d'abord et avant tout, il est impératif qu'ils préservent leur pouvoir d'autodétermination, leur pouvoir fondamental de négocier et de ratifier une entente qui risque d'avoir des répercussions énormes sur la vie des employés des Chemins de fer nationaux du Canada et, par extension, sur celle des Canadiens.

Ils ont dit que les Chemins de fer nationaux du Canada sont justement cela: les chemins de fer du Canada. Leurs voies ferrées traversent presque toutes les collectivités d'un bout à l'autre du pays. Ils ont dit: « Nous transportons divers produits, dont toutes sortes de produits chimiques toxiques, dans toutes les régions du pays, 24 heures par jour, sept jours par semaine, 365 jours par année. Nous comptons parmi les employés les plus compétents et les plus prudents du secteur ferroviaire, et nous accomplissons notre travail de notre mieux. »

Malheureusement, ont-ils dit, si on permet au gouvernement d'intervenir dans leurs négociations syndicales-patronales, ils ont la certitude que « cela nuira à notre climat de travail actuel, ce qui entraînera des résultats désastreux pour nous et pour les collectivités dans lesquelles nous habitons et travaillons. »

Ils estiment qu'il est indispensable que leurs négociateurs dûment élus à l'origine soient autorisés à terminer, sans l'ingérence du gouvernement canadien, la tâche qui leur a été confiée, à savoir négocier avec succès avec leur employeur une convention collective acceptable, compte tenu de leurs années d'expérience dans le secteur ferroviaire, ainsi que des renseignements qu'ils ont obtenus des membres touchés dont ils sont issus et qui les ont élus à leur poste actuel.

Bref, ont-ils dit à propos de sanctions économiques imposées aux Chemins de fer nationaux du Canada, l'économie canadienne n'est pas menacée. Par conséquent, le projet de loi prévoyant un retour au travail est injustifié.

● (1735)

La lettre dit ensuite: « Comme on l'a dit précédemment, nous avons quelques questions mineures à régler dans notre syndicat. Ces questions sont censées être examinées en temps opportun avec l'aide du CCRI. Nous le répétons, il est absolument indispensable que nous puissions régler nos conflits de travail à l'interne, sans l'intervention d'agents de l'extérieur. Je suis convaincu que, si nous disposons d'un délai raisonnable, nous pourrions y parvenir.

Comme nous l'avons déjà mentionné, notre dernière série de négociations collectives avec le même comité de négociation a duré environ 18 mois. Actuellement, nous ne sommes en négociation que depuis environ six mois.

Initiatives ministérielles

Les membres des Travailleurs unis des transports de tout le Canada ont exprimé des préoccupations au sujet des récents déraillements qui ont détruit l'environnement naturel de notre pays, sans compter qu'au moins quatre de nos collègues sont morts à la suite de ces déraillements. Les Chemins de fer nationaux du Canada s'élèveront assurément contre mes commentaires, mais je maintiens néanmoins mes affirmations. J'ai fait parvenir divers courriels et articles que j'ai rédigés, et je vais continuer d'exprimer mon opinion. »

Cette lettre vient d'un employé des chemins de fer, d'une personne qui travaille tous les jours pour protéger ma collectivité.

Windsor-Ouest est une importante plaque tournante du transport au Canada. Un grand nombre de produits chimiques y passent. Le public a dû faire d'énormes pressions pour amener les dirigeants du CN à collaborer afin que les agents de santé publique puissent faire leur travail et examiner les sites. Il a fallu leur tordre un bras.

Il est intéressant de voir à quel point les politiques du gouvernement actuel se rapprochent de celles des États-Unis à plusieurs égards. Ce n'est toutefois pas le cas en matière de sécurité ferroviaire. Nous savons que les États-Unis ont mis en oeuvre des politiques et des procédures qui protègent les citoyens. Ce n'est pas le gouvernement national, mais plutôt des coalitions qui ont exigé que les trains transportant des produits chimiques toxiques et d'autres matières dangereuses contournent les régions habitées. Cleveland en est un exemple. La même chose est à l'étude à Washington et dans bon nombre d'autres villes. Ici, nous n'agissons pas ainsi. Nous plaidons l'ignorance.

Je le répète, ce projet de loi est l'occasion de permettre à un arbitre de se pencher sur la cause du problème. Examinons le discours et le point de vue du public. Regardons les grands titres portant sur la sécurité ferroviaire: « Accidents ferroviaires: la fatigue et les horaires de travail seraient en cause »; « Le train du CN impliqué dans l'accident mortel aurait dû être réparé depuis longtemps »; « Les dirigeants du CN se réjouissent des profits affichés ».

Il est important de garder cela à l'esprit, car nous voulons savoir combien d'argent nous sommes prêts à envoyer à un quelconque PDG aux États-Unis: des profits de 2 milliards de dollars pour le PDG et 56 millions de dollars de rémunération. Combien d'argent devons-nous leur verser? Combien de wagons remplis d'argent des contribuables canadiens devons-nous leur envoyer? Il n'incombe pas à l'arbitre de leur donner une réponse fondée sur les règles d'arbitrage en vigueur dans le baseball majeur dans les années 1940. Nous savons que d'importants progrès ont été réalisés à l'époque.

Laisser filer une telle occasion n'est pas satisfaisant pour les travailleurs et les gens qui dépendent d'eux dans leurs collectivités. Les travailleurs veulent pouvoir travailler sans danger, protéger les gens de leur région et rentrer à la maison. Comment peuvent-ils le faire si personne ne se penche sur la véritable raison de leur grève?

Voici d'autres grands titres: « Un contrôle de sécurité ferroviaire révèle 21 infractions... »; « Des résidents de Wabamun veulent que le CN nettoie complètement le déversement d'hydrocarbures avant l'hiver ».

Les employés de la section locale 472 m'ont tout de suite dit avoir l'impression qu'il allait y avoir un règlement et qu'ils retourneraient au travail. C'est ce qu'ils ont fait chaque jour. Ils s'y connaissent en économie, commerce, sécurité et bien d'autres choses. Ce qu'ils demandent, c'est du temps pour régler les problèmes et retourner à la table pour discuter des vrais enjeux. Ils disent que ce n'est pas une question de salaires. Ils comprennent que l'offre est importante, mais la sécurité est vraiment importante.

Ce sont là certaines des choses qu'ils ont demandées. Premièrement, les objectifs des membres des TUT sont la sécurité des travailleurs et la sécurité ferroviaire. La pression pour être productif au CN est immense et le rapport d'une vérification de la sécurité publié en 2007 exprime des réserves quant à l'approche de la direction à l'endroit des mesures de sécurité.

Que fait-on à cet égard?

● (1740)

Deuxièmement, le CN cherche à accroître les heures de détachement, qui sont déjà de 80 par semaine.

Troisièmement, les TUT se battent pour maintenir de meilleures conditions de repos. Ils veulent des pauses pour aller aux toilettes et une pause-repas de 40 minutes pour un quart de travail de neuf heures, la fin des journées de travail de 16 heures et une plus grande sécurité. Il y a eu plus de 100 déraillements au Canada en 2005.

Voilà les faits. Ont-ils été corroborés? Y a-t-il des preuves? Pouvons-nous les voir? Nous n'avons qu'à lire les grands titres des journaux et les dates. Je veux lire quelques articles au sujet de déraillements récents pour être certain que les gens comprennent.

Le 10 mars 2007:

Le trafic ferroviaire sur la ligne principale du Canadien National traversant le centre du Nouveau-Brunswick a été interrompu jusqu'au lendemain en raison d'un déraillement de 17 voitures dans la région de Plaster Rock.

Le 4 mars 2007:

Il y a eu un déversement de céréales près de Blue River, en Colombie-Britannique, à deux heures au nord de Kamloops, lorsque 27 voitures d'un train en direction de l'ouest a déraillé.

Le 1^{er} mars 2007:

Le déraillement d'un train de marchandises du CN à Pickering a interrompu le service de VIA dans le corridor Toronto-Montréal-Ottawa et le service de trains de banlieue dans la région de Toronto.

J'ai parcouru ce corridor en train et j'ai constaté que la voie ferrée a besoin d'importantes améliorations, pas seulement pour le bien de l'environnement et de notre productivité, mais tout simplement pour maintenir l'utilisation qui en est faite. Je ne comprends pas pourquoi les investissements nécessaires n'ont pas été faits. Ce sont des travailleurs canadiens, un groupe de Canadiens qui, en éliminant les camions qui circulent sur nos routes, peuvent amener une solution correspondant à beaucoup de valeurs politiques que nous professons en faveur de la réduction des émissions de GES.

J'ai parlé des dizaines de milliers de camions qui passent par ma collectivité chaque année. Si nous avions un réseau ferroviaire efficace et une vision pour ce réseau, nous pourrions examiner des options comme le feroutage. Nous pourrions faire bien des choses différemment si nous consentions les investissements nécessaires, mais nous ne le faisons pas. Nous subventionnons aveuglément le système routier et l'industrie du transport plutôt que d'envisager le transport ferroviaire comme une option de remplacement viable pour des raisons de sécurité. L'Ontario envisage même de réduire la vitesse des camions et d'adopter des règlements sur certains éléments qui ne sont pas encore réglementés, pour des motifs de sécurité. Tout cela pourrait être examiné, mais nous ne le faisons pas.

Je continue avec les déraillements. Le 28 février 2007:

De l'acide chlorhydrique s'est échappé de l'un des cinq wagons du train de CP Rail qui ont déraillé dans le canyon Kicking Horse, dans le sud-est de la Colombie-Britannique. Des équipes d'urgence ont réussi à contenir le déversement et à éviter que l'acide n'atteigne un des plans d'eau qui se trouvaient à proximité.

Le 14 janvier 2007:

Initiatives ministérielles

Un déraillement [...] dans le Nord de l'Ontario a envoyé plus de 30 wagons, dont un qui contenait des produits entrant dans la composition de peintures, dans un marécage. Les autorités ont déclaré qu'aucun signe de fuite n'avait été observé, mais le trafic ferroviaire a été bloqué près de Gogama le temps que la situation soit rétablie.

Le 8 janvier 2007:

Vingt-quatre des 122 wagons d'un train ont déraillé [...] au Québec, à environ 60 kilomètres de Québec. Personne n'a été blessé, mais l'accident est survenu dans un quartier résidentiel et un des wagons s'est retrouvé à environ 12 mètres d'un résidence.

Et la liste s'allonge encore. On a avancé l'argument que notre économie s'effondrerait en dépit du fait que, lorsque les travailleurs sont rentrés au travail, ce n'était que dans des secteurs stratégiques et, en plus, le CN a choisi de leur imposer un lockout. Quelles réparations ont été accordées? Le CN n'a subi aucune conséquence. Si l'argument des pertes économiques est si fort que cela, pourquoi le CN ne paie-t-il pas pour les pertes dont il est responsable? Le CN a décidé de verrouiller ses portes et ses barrières. La décision d'imposer un lockout a été prise dans les salles de réunion de la haute direction.

Que faisaient le ministre et le gouvernement pour la sécurité à ce moment-là? Ils se préoccupent de la sécurité maintenant mais, à l'époque, ils ont dit que la direction avait le droit d'agir de la sorte. Le gouvernement ne peut pas jouer sur les deux tableaux. La direction croit vraiment qu'elle peut verrouiller ses portes et ses grilles et continuer le travail. Pourquoi ne donnons-nous pas aux négociateurs les outils nécessaires pour s'attaquer au problème fondamental?

Je veux signaler de nouveau la fausseté de l'argument économique. L'autre jour, j'ai rencontré des représentants de General Motors et d'autres groupes du secteur de l'automobile, et ils n'ont pas mentionné les questions ferroviaires. Je suis certain qu'ils s'en préoccupent dans la mesure où ils se servent des chemins de fer. Cependant, ils se préoccupent davantage du programme de taxation avec remise qui a été annoncé dans le budget. General Motors a suspendu sa décision sur l'agrandissement de ses usines à Oshawa et dans d'autres régions du pays, y compris à Windsor, en raison du budget et des répercussions qu'il aura sur le secteur de l'automobile.

Si le gouvernement se préoccupe réellement de l'économie, pourquoi ne met-il pas en place un programme global dans ce secteur? Où est la politique automobile que l'ancien ministre libéral, qui a fait volte-face et qui est maintenant ministre conservateur, avait avec lui et qu'il avait promis de présenter sans jamais le faire? Où est cette politique?

• (1745)

Il existe une politique visant à ordonner aux travailleurs de retourner au travail et à les déposséder de leurs droits. Elle existe chez les conservateurs depuis plus d'un an. Toutefois, ils refusent d'admettre son existence. Nous l'observons dans d'autres partis, car nous les voyons se passer divers cartons de temps à autre. Ils parlent de ces documents, mais le ministre et son collègue sont juste ici. Où sont donc les plans économiques? Plus de 200 000 emplois ont été supprimés, et je crois, bien sincèrement, que cela a des conséquences sur les infrastructures et la sécurité ferroviaires.

Étant donné que nous savons que le système actuel ne fonctionne pas, allons-nous nous contenter de dire qu'il s'agit simplement de quelques dollars de l'heure pour les travailleurs ou allons-nous prendre conscience de l'occasion qui se présente et faire quelque chose d'utile pour donner à un arbitre l'occasion de mettre au jour certains de ces problèmes tout à fait réels?

Il doit être désagréable pour ces deux partis, les libéraux au pouvoir précédemment et les conservateurs maintenant, d'entendre

que nous devons investir dans les infrastructures et le transport ferroviaire et peut-être procéder à certaines opérations comptables, mais cela est tout à fait nécessaire si nous voulons tirer notre épingle du jeu dans une économie mondialisée.

Je me soucie moins pour le moment du fait que les travailleurs s'engagent envers l'arbitrage et la négociation avec leur employeur pour obtenir un accord satisfaisant à long terme. En théorie, ils pourraient faire la grève, mais ils ont donné leur parole et ils l'ont tenue par le passé. Allons-nous nous attaquer au vrai problème, qui découle de l'absence d'une politique publique sur le transport ferroviaire dans notre pays?

La liste des questions à aborder est interminable. Nous pourrions étudier certains déraillements. Pour ma part, venant de Windsor, je m'inquiète pour la sécurité des travailleurs transportant du chlore gazeux et d'autres matières dangereuses. Je me suis entretenu avec des membres de notre service des incendies. Je concède à certaines entreprises ferroviaires le mérite qui leur est dû, car certaines choses ont changé. Elles se sont améliorées. Toutefois, les responsables du service des incendies doivent demander l'autorisation avant de pouvoir aller sur les lieux pour faire diverses inspections et activités de planification.

Le comté de Miami-Dade est un cas célèbre où on a effectivement interdit le transport de chlore gazeux. Dans un rayon de 15 milles, une explosion ou un accident pourrait tuer des centaines de milliers de personnes. En fait, il y a une loi qui empêche maintenant que cela ne se produise. L'aspect intéressant de cette interdiction a été que les usines de traitement de l'eau qui utilisent le chlore ont en fait trouvé d'autres substances qu'elles pouvaient utiliser pour obtenir une meilleure filtration.

Ici, nous nous battons pour le chemin de fer et la sécurité des matières dangereuses et nous n'avons toujours pas de réponses. Le gouvernement n'a absolument rien produit à cet égard.

Je me rappelle lorsque nous discutons de la Loi sur les ponts et tunnels internationaux, une très bonne loi qui était un bon point de départ. Nous avons besoin d'autres lois pour appuyer cela, mais au moins elle indique clairement ce que pense le gouvernement de sa responsabilité au sujet des passages frontaliers qui appartiennent à des intérêts privés et qu'il y a une reddition de comptes générale. Nous avons parlé de matières dangereuses et de chemin de fer, mais le gouvernement n'a rien voulu entendre. Toutes les modifications que j'ai présentées en comité ont été rejetées. Le gouvernement ne voulait pas s'en occuper à l'époque et il ne veut toujours pas le faire.

Pourquoi est-ce important? Je peux parler, par exemple, de Fort Frances. Les gens vont se poser des questions, mais le pont qui relie Fort Frances aux États-Unis est en fait une combinaison de route et de chemin de fer qui s'entrecroisent. Lorsque je suis allé là-bas, il y avait eu en fait trois accidents de voitures cette semaine-là qui avaient frappé des trains en essayant de traverser le pont. Pourquoi n'envisage-t-on pas de séparer ces deux modes de transport en investissant de façon appropriée dans l'infrastructure? C'est parce qu'il s'agit d'un pont qui appartient à une société privée qui ne veut pas dépenser d'argent. Les gouvernements, fédéral et provincial, ne semblent pas s'en soucier et ne s'en mêlent pas.

Initiatives ministérielles

Ce dont nous parlons aujourd'hui, c'est d'un manque de vision. Ce dont nous parlons aujourd'hui n'a en réalité rien à voir avec ce qu'il est responsable de faire, c'est-à-dire suivre un processus. Un amendement du Nouveau Parti démocratique donnerait au moins la possibilité et l'espoir pour l'arbitre d'aborder les questions importantes pour les travailleurs, leurs familles et les collectivités qu'ils desservent, de même que notre pays, et de commencer à agir de façon responsable à l'égard de la sécurité du transport ferroviaire au Canada.

• (1750)

M. Chris Warkentin (Peace River, PCC): Monsieur le Président, ces deux dernières semaines, j'ai passé pas mal de temps dans ma circonscription, en particulier dans les collectivités agricoles. À maintes reprises, j'ai entendu dire que, oui, le CN éprouve des difficultés et que, oui, le CN doit venir à bout de ce problème syndical. Les agriculteurs disent que les trains doivent recommencer à circuler parce que leurs fermes sont en jeu. Je ne sais combien de fois j'ai entendu des agriculteurs et des familles d'agriculteurs aux abois dire qu'ils ne peuvent plus livrer leurs produits. Ne pouvant plus livrer leurs produits, ils ne peuvent réaliser les ventes dont ils ont désespérément besoin pour avoir dans leurs poches l'argent nécessaire pour acquitter les factures qui viennent à échéance.

Le NPD a fait valoir des préoccupations légitimes que le CN devra dissiper. Cependant, un grand nombre des problèmes dont parle le NPD n'ont rien à voir avec les négociations actuellement en cours.

Au bout du compte, bien des gens qui n'ont rien à voir avec le CN vont devoir payer le prix de tout conflit de travail prolongé au CN. Les agriculteurs à qui j'ai parlé ont souvent dit, les larmes aux yeux, qu'ils allaient perdre leur ferme et que leurs familles allaient se retrouver dans la rue s'ils ne pouvaient faire transporter leurs produits.

En faisant traîner les choses, les députés de l'opposition qui sont contre cette mesure disent aux agriculteurs, aux travailleurs des scieries et aux producteurs de produits à valeur ajoutée de ma circonscription, et de bien d'autres circonscriptions partout au Canada, qu'ils se moquent bien d'eux. Ça leur est égal si demain ces gens font faillite. Ça leur est égal si des agriculteurs perdent leur ferme. Les députés qui s'opposent à cette mesure sont en train de dire qu'à leur avis, le pays devrait s'arrêter et que ces produits ne devraient pas circuler.

Je voudrais dire aux députés qui songent à se prononcer contre le projet de loi que ces familles d'agriculteurs et les gens de ma collectivité, et de partout dans les Prairies, ainsi que de bien d'autres petites collectivités où il y a des scieries, nous demandent de prendre leur défense afin qu'ils puissent être protégés et que leurs familles puissent toucher un revenu.

Je voudrais savoir si le député a songé à tous ceux qui sont touchés, qui ne sont pas des employés du CN ni des membres de la direction du CN, à ces gens à qui cela va nuire, à ces gens qui ont vraiment le plus à perdre.

• (1755)

M. Brian Masse: Monsieur le Président, je comprends bien l'intervention du député.

Bien sûr, j'ai tenu compte de ces facteurs. Moi aussi, je me suis entretenu avec les agriculteurs de mon coin, dans le comté d'Essex, la semaine dernière. Ils disaient que les conservateurs les avaient trompés dans le dernier budget, par rapport à leurs promesses électorales. C'est ce qu'ils m'ont dit. Le Programme canadien de

stabilisation du revenu agricole et toute une série d'autres promesses ont été abandonnés. Ils ont dit que c'était inacceptable, qu'ils auraient pu s'y attendre de la part des libéraux, mais qu'ils ne s'y attendaient pas aussi rapidement de la part des conservateurs. Voilà ce qu'ils m'ont dit.

Pour ce qui est de la Saskatchewan, il n'y a pas de doute que nous sommes vraiment préoccupés par la situation.

Il ne s'agit pas ici de trouver une solution à court terme à un conflit salarial. C'est la viabilité à long terme de notre réseau ferroviaire qui est en jeu, de même que la sécurité des habitants des collectivités et les investissements futurs des agriculteurs. Les problèmes liés aux opérations agricoles et aux investissements à long terme doivent être réglés au moyen d'investissements dans une infrastructure ferroviaire adéquate et durable.

À l'heure actuelle, les agriculteurs sont désespérés à cause des politiques gouvernementales et du laisser-faire qui règne. Tandis que d'autres gouvernements subventionnent l'agriculture, on leur dit: « Nous sommes désolés, mais vous devrez vous débrouiller par vos propres moyens. Bonne chance. » Cette attitude, qui dure depuis 10 ou 20 ans, a suscité du désespoir. Cela ne change rien à la question de politique publique que nous devons affronter.

Nous devrions peut-être appuyer ces agriculteurs. S'il s'agit d'une affaire légitime, pourquoi le gouvernement ne met-il pas en œuvre les programmes qu'il a promis pour assurer le dynamisme des exploitations agricoles? Le gouvernement peut le faire. Il peut faire les deux choses simultanément. Il n'a pas à choisir entre deux options. Cette façon de procéder qu'il préconise maintenant est inacceptable parce qu'elle est irresponsable.

Considérons les autres ententes commerciales. L'un de mes électeurs a fait faillite par suite de la conclusion de l'accord sur le bois d'œuvre résineux. Même dans Windsor-Ouest, nous avons une production complémentaire qui a disparu à cause de cet accord.

Les ententes à court terme ne sont plus acceptables. Elles nous amènent à choisir des gagnants et des perdants. Ce n'est pas le Canada dans lequel j'ai grandi et où l'on cherchait constamment à trouver une meilleure solution.

Voilà pourquoi les amendements du NPD constituent une meilleure solution. Nous nous attaquons aux vrais problèmes, c'est-à-dire à la sécurité et à la durabilité du réseau ferroviaire, qui nous touchent tous.

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Monsieur le Président, mon collègue a vraiment couvert l'essentiel de la question, c'est-à-dire que cette grève, ce lockout, a souligné le fait que la stratégie nationale n'arrive pas à régler la question des transports.

Pour les personnes qui regardent à la maison, je dirais que lorsque l'on arrive au Parlement, on se sent un peu comme Dorothée à la fin du *Magicien d'Oz*. En arrivant dans cette Chambre accueillante, nous nous attendons à côtoyer des personnes qui ont comme unique objectif de faire fonctionner l'économie en ce XXI^e siècle. Puis, nous regardons derrière le rideau et nous voyons ce tout petit magicien, et nous pensons: « C'est comme cela que les politiques économiques sont élaborées dans ce pays? »

Je vais donner un court exemple de la manière dont les politiques sont élaborées dans ce pays, avec une vue à court terme, et non à long terme.

*Initiatives ministérielles***INITIATIVES MINISTÉRIELLES**

[Traduction]

LOI DE 2007 SUR LE MAINTIEN DES SERVICES FERROVIAIRES

Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NPD): Monsieur le Président, je suis ravie de me joindre à mes collègues ce soir pour participer à cet important débat sur ce projet de loi de retour au travail. À l'intention des téléspectateurs qui suivent ce débat et qui ne comprennent peut-être pas tout à fait les éléments du problème, je vais consacrer une minute à passer ces éléments en revue. Je comprends le point de vue des gens qui voient une perturbation, que ce soit dans l'industrie ferroviaire ou autre, et qui se demandent tout simplement pourquoi les intéressés ne retournent pas au travail, ce qui résoudrait le problème.

Pendant quelques minutes, je vais vous parler du processus de négociation collective. Je comprends que l'on s'inquiète au sujet de l'économie et de la nécessité d'acheminer nos marchandises. Premièrement, il faut comprendre que le processus de négociation collective concerne deux parties. Il s'agit d'un processus de négociation en vertu duquel deux parties essaient d'en arriver à une entente qu'elles devront respecter pendant toute la durée de celle-ci.

Les travailleurs du rail, ceux qui sont visés par cette entente collective, peuvent avoir des craintes qui apparaissent de temps à autre, de façon continue sur une période de mois et d'années. La seule occasion pour eux de faire entendre leurs voix de façon démocratique, c'est au moyen de leurs représentants élus, dans le cadre du processus de négociation. Leurs représentants signalent leurs préoccupations à la table de négociation et, dans un contexte où les employés visés par la convention collective et la direction siègent en tant qu'égaux, on s'efforce de résoudre les différends.

C'est un processus qui est défini par la loi. Cela a pris des décennies, des générations. Les droits qui sont inscrits dans le processus de négociation collective sont des droits pour lesquels des gens ont lutté. Ils ne leur ont pas été simplement donnés par un gouvernement ou par l'employeur. Les gens ont dû s'organiser et lutter pour ces droits et parfois, il s'agissait de luttes terribles. Avec leurs représentants élus, ils voulaient pouvoir dialoguer avec l'employeur, soulever les questions qui les préoccupaient et les résoudre de façon démocratique. C'est une occasion pour les employés protégés par la convention collective d'aborder une gamme de sujets qui les préoccupent.

Habituellement, quand il y a un différend au cours de la négociation, l'attention des médias et donc, du public, se porte automatiquement sur la rémunération qui devient la question centrale. La rémunération fait habituellement partie du problème, mais ce n'est pas tout le problème. Bien entendu, les questions sur lesquelles porte la négociation sont la rémunération, les avantages sociaux, les conditions de travail, les relations de travail pour ce qui est de la façon de régler les différends, de régler les problèmes. En ce qui concerne les conditions de travail, les plus importantes portent sur la santé et la sécurité des gens qui travaillent dans un milieu donné.

Ce qui me préoccupe toujours quand un gouvernement présente une loi de retour au travail maladroite, c'est que ces droits et le processus démocratique sont alors balayés de la table. C'est une façon très maladroite, très sévère de régler ce qui devrait être une convention collective habilement négociée que chacun doit accepter.

Le gouvernement conservateur, et le Parti libéral aurait pu en faire autant alors qu'il était au pouvoir, annonce dans le budget qu'il va donner un crédit fiscal spécial aux parents pour qu'ils achètent des lacets pour les patins de hockey de leurs enfants. Ensuite, bien sûr, il peut annoncer qu'en donnant un crédit d'impôt aux personnes qui veulent acheter des lacets pour patins de hockey, le gouvernement incite les jeunes à ne pas rester dans la rue et que, par conséquent, il y aura moins de crimes, car les enfants seront occupés à patiner. Et en donnant ce crédit d'impôt, le gouvernement dit qu'il contribue à la santé et qu'il allège le problème des listes d'attente dans les hôpitaux, car étant donné que les enfants patinent, il n'y aura plus de problème d'attente. Et bien sûr, le gouvernement s'assurera que le fabricant de lacets a une usine dans la circonscription du ministre. Cela permettra ainsi au gouvernement de montrer qu'il s'occupe aussi des personnes de sa région.

C'est le genre de décisions que le gouvernement prend. Des décisions à courte vue, qui font bonne figure dans les médias, qui paraissent bien dans les communiqués. Pendant ce temps, aucune planification à long terme n'est effectuée en vue de faire fonctionner l'économie.

Nous avons parlé aujourd'hui des terribles accidents qu'il y a eu au pays l'année dernière et cela n'a presque pas fait réagir les députés des deux principaux partis. Ils diront que c'est le coût des affaires. Quoi, un accident tous les trois jours, c'est le coût des affaires?

Il y a un grave problème au CN. Et un pays qui ne possède pas de plan industriel en matière de transport, comme c'est le cas ici, a de graves problèmes.

J'aimerais demander au député s'il peut expliquer à la Chambre, expliquer à certains députés conservateurs ou libéraux qui ne saisissent peut-être pas très bien la différence, pourquoi nous devons commencer à prendre ces questions d'infrastructures et cette vision à long terme au sérieux, au lieu de faire de la politique à courte vue.

• (1800)

M. Brian Masse: Monsieur le Président, en termes simples, le Canada s'est soustrait à sa responsabilité de créer des conditions gagnantes. Nous avons laissé faire les États-Unis, la Chine et l'Asie du Sud-Est. Nous avons laissé d'autres pays intervenir, soit en appuyant l'infrastructure ou en adoptant une stratégie nationale. Nous n'avons rien fait dans ce domaine. Voilà ce qui ne tourne pas rond depuis dix ans.

Lorsque j'étais conseiller municipal et que nous faisons affaire avec une compagnie de chemin de fer, j'ai appris qu'il y avait d'abord le gouvernement fédéral, puis Dieu, et ensuite la compagnie de chemin de fer, dans cet ordre. L'ordre ne semble pas avoir changé.

Pour conclure, je trouve incroyable qu'on laisse passer cette chance de remédier aux lacunes d'un système d'arbitrage basé sur des règles du baseball instaurées dans les années 1940. J'estime que nous en sommes à la troisième prise en tant que nation, parce que de recourir aux règles du baseball des années 1940 pour décider du sort d'un réseau ferroviaire dont dépendent des travailleurs et leur famille ainsi que nos citoyens et leur avenir est à tout le moins déconcertant, voire dangereusement troublant.

Initiatives ministérielles

Souvent, quand des ententes sont imposées, quelle que soit la méthode employée, elles sont moins satisfaisantes. Les questions qui demeurent non résolues perdurent et restent problématiques, qu'elles concernent l'employeur ou les travailleurs. C'est là une de mes grandes préoccupations.

• (1805)

Il ne s'agit pas d'un cas isolé. Ces dernières années, le gouvernement du Canada a adopté plusieurs lois qui ont érodé les droits des travailleurs, des droits législatifs conçus pour les protéger ainsi que leurs droits fondamentaux au lieu de travail, et leur droit démocratique à la négociation collective et, au bout du compte, au droit de grève.

J'aimerais parler brièvement du droit de grève parce qu'il s'agit d'une question de pouvoir. L'employeur dispose de beaucoup de pouvoir au lieu de travail. Les employeurs décident qui engager, qui renvoyer, qui promouvoir. En outre, les employeurs décident de ce que leur produit ou service sera, de la façon dont ils géreront ce produit ou ce service, dans quel équipement ils investiront, quel genre de publicité ils utiliseront ou quel genre de clients achèteront leurs produits. Ils décident de la publicité et de la façon dont ils vont commercialiser leurs services. Ils disposent de beaucoup de pouvoir sur ce qu'ils produisent sur le marché, et cela est certes bien connu. C'est le système que nous avons.

Comme je l'ai dit précédemment, les travailleurs ne peuvent apporter leur contribution et exercer leurs droits au lieu de travail que par le biais de leur convention collective, ce qu'ils font à titre collectif et non pas individuel.

L'organisation de ce processus, la participation à la négociation collective est une chose pour laquelle les gens se sont battus pendant des années. L'érosion de ces droits à laquelle nous assistons a fait du Canada l'un des pays du monde occidental où les droits des travailleurs sont les moins respectés. C'est très inquiétant et c'est une chose dont tous les Canadiens devraient s'alarmer.

Certains diront que les syndicats sont une source de problèmes, qu'ils causent trop de difficultés, qu'ils ont toujours quelque chose à réclamer. Que ce soit les droits des travailleurs ou les autres droits juridiques ou fondamentaux fondés sur la religion, l'ethnicité, le sexe ou un handicap, les droits des autres ne nous semblent peut-être pas aussi importants que nos propres droits, mais lorsque nous sommes directement touchés, nous comprenons à quel point ils sont importants. Je crois que tous les Canadiens qui ont le sens de la justice devraient se demander, lorsqu'ils constatent que l'on porte atteinte aux droits des travailleurs, quels sont les autres droits qui sont menacés au Canada.

Nous avons eu une discussion, plus tôt aujourd'hui, à propos de l'annulation par le gouvernement du Programme de contestation judiciaire qui réduit la capacité des Canadiens, surtout les plus défavorisés, de faire respecter les droits fondamentaux que leur reconnaît la Charte.

Ceux qui font peu de cas des droits des travailleurs devraient comprendre que ce n'est là qu'un aspect de l'ensemble des droits dont nous tirons fierté au Canada. Toute cette érosion nous entraîne sur une pente savonneuse. Les Canadiens, qui pensent avoir le sens de la justice et qui se voient comme les protecteurs des droits de la personne, ne veulent sans doute pas se diriger dans cette voie.

Il y a quelques semaines ou quelques mois, nous avons eu un débat à la Chambre sur les travailleurs de remplacement. Un projet de loi d'initiative parlementaire sur le sujet a été rejeté. Je rappelle à la Chambre que les gouvernements libéraux ont aidé à rejeter 10 projets de loi d'initiative parlementaire contre les travailleurs de

remplacement entre 1993 et 2006. C'est ce qu'on peut lire dans la *Gazette* de Montréal, qui a publié un article à ce sujet aujourd'hui.

C'est une question qui devrait préoccuper sérieusement tous les Canadiens et qui, en tout cas, m'inquiète. Je sais qu'elle préoccupe mon parti.

• (1810)

Pour ce qui est du conflit en question, n'oublions pas que le Conseil canadien de relations industrielles a déclaré qu'il s'agit d'une grève légale. Lorsque la grève a commencé en février, les travailleurs ont négocié, sous la direction de leur comité de négociation élu démocratiquement, les modalités d'un retour au travail en février, mais le gouvernement a cherché, dès le départ, à imposer une loi ordonnant le retour au travail. Je tiens à le rappeler, car les médias n'ont pas cessé d'annoncer l'adoption prochaine d'une loi ordonnant la reprise du travail.

Les parties ont conclu un accord préliminaire. Ce genre d'accord n'est pas imposé aux gens. Il doit être ratifié. Les membres ont voté à 79 p. 100 contre l'offre comme ils en avaient légalement le droit. Ils ont commencé des grèves tournantes tout en acceptant de maintenir le service de trains de banlieue. Néanmoins, le CN a décidé de répondre à ce conflit assez limité en mettant tous les travailleurs en lock-out. La situation devant laquelle nous nous trouvons actuellement n'est pas une grève, mais un lock-out. C'est l'employeur qui est en grève.

Comme je l'ai dit plus tôt, normalement, le pouvoir se trouve entre les mains de l'employeur et les travailleurs n'ont pas d'autre possibilité de se faire entendre. Le gouvernement récompense la réaction très musclée du CN en légiférant pour ordonner le retour au travail, ce qui revient à approuver les agissements du CN. Il approuve son approche musclée. C'est une attitude qui sape les droits légaux et démocratiques des travailleurs.

Tout au long de la négociation, le CN a brandi la menace d'une loi ordonnant le retour au travail, et ce n'est pas la première fois que cela arrive.

Examinons quelques-uns des problèmes que ces travailleurs essaient de résoudre à la table de négociation, par exemple la question de la sécurité au travail et de la sécurité ferroviaire.

Transports Canada a réalisé, il y a un an ou deux, une étude qui a mis en lumière de graves problèmes sur le plan de la sécurité ferroviaire. Le public n'est peut-être pas informé de tous les problèmes qui se posent quotidiennement sur le plan de la sécurité. Lorsqu'un train déraile, nous en sommes informés. Il s'agit parfois d'une énorme catastrophe qui a des effets sur nos collectivités. Elles sont mises en danger. Les gens se demandent comment prévenir les déraillements. Ils sont coûteux et destructeurs. Comment les éviter?

Toutes les études, sans exception, montreront sans doute que la meilleure façon d'éviter des déraillements consiste à appliquer des mesures de sécurité de tout premier ordre et à effectuer des investissements de très grande qualité dans les infrastructures pour s'assurer que les voies, les assiettes des rails et l'ensemble du matériel roulant sont exploités dans des conditions optimales de manière à réduire au minimum les risques de déraillement.

Initiatives ministérielles

Pour ce qui est de l'entente, le CN cherchait à augmenter le nombre d'heures que les travailleurs passent hors du foyer. Ils en sont déjà à 80 heures par semaine, ce qui rappelle pas mal le régime de vie des parlementaires. Le syndicat, lui, essayait d'obtenir de meilleures conditions de repos, des pauses pour aller aux toilettes, un repas de 40 minutes par quart de travail de neuf heures — autant de revendications qui m'apparaissent plutôt raisonnables —, de même que la fin des journées de 16 heures et l'adoption d'un certain nombre de mesures de sécurité. Il s'est produit plus de 100 déraillements au Canada depuis 2005.

• (1815)

Tout cela est très grave. Je ne travaille pas dans ce milieu et j'ai de la difficulté à comprendre tous ces problèmes-là. Je ne les connais pas aussi bien que ceux et celles qui vivent ces conditions au quotidien, qu'ils soient syndiqués ou cadres. C'est pour cela que la négociation collective fonctionne aussi bien. Les deux parties, qui connaissent le milieu de travail, les problèmes et les enjeux peuvent adopter des points de vue différents à la table des négociations, mais elles n'ont d'autre choix que de démêler tous ces problèmes et de parvenir à une solution susceptible de leur convenir à toutes deux.

Le CN ne s'est pas particulièrement distingué par sa bonne foi dans les négociations. Il a d'abord demandé au Conseil canadien des relations industrielles de déclarer que la grève était illégale, ce que le Conseil n'a pas fait, après quoi le CN a attendu que le Parlement adopte une loi de retour au travail.

Des députés se sont dits inquiets des répercussions économiques de ce conflit. Je leur rappelle qu'il s'agit d'un lock-out et pas d'une grève. Par ailleurs, des conditions de travail justes et exemptes de dangers sont tout aussi importantes pour l'économie canadienne que le maintien du transport des marchandises. Les conséquences économiques d'un déraillement, par exemple, représentent un énorme gaspillage de ressources. Ce serait excellent pour notre économie si nous profitions de l'occasion pour régler certains problèmes de sécurité et d'infrastructure du réseau de chemin de fer.

Des députés ont parlé des répercussions économiques de la grève de février. Je rappelle à mes collègues que bien d'autres facteurs en février dernier, en plus de ce conflit, avaient occasionné des retards dans l'acheminement des marchandises. Il y avait eu l'incendie d'une raffinerie en Ontario. À plusieurs reprises, les mauvaises conditions météorologiques avaient provoqué des retards dans le transport de marchandises au Canada et aux États-Unis. Et puis un ralentissement économique s'est fait sentir, dans le secteur manufacturier entre autres.

Je rappelle aux députés que les gestionnaires travaillent. L'industrie ferroviaire n'est pas complètement paralysée, car les gestionnaires travaillent. Les gestionnaires du CN travaillent et il y a d'autres types de transport, dont d'autres lignes de chemin de fer. Toutefois, je ne prétends pas que la situation ne touche pas des agriculteurs et d'autres expéditeurs. Dès qu'il y a un litige, des gens sont touchés. C'est pourquoi il revient aux deux parties de s'asseoir à la table de négociation et d'aborder de bonne foi les questions en litige de manière à trouver une solution le plus rapidement possible et à limiter l'ampleur des répercussions.

Toutefois, lorsqu'on recourt aux voies législatives pour imposer le retour au travail de façon aussi maladroite, on prend parti pour l'employeur. On nie aux gens le droit à une convention collective équitable, car on leur impose une entente qui ne peut d'aucune manière régler les préoccupations légitimes qu'ils ont soulevées à la table de négociation. C'est tout simplement injuste à leur égard.

Mon collègue a parlé plus tôt de l'importance du chemin de fer pour le Canada. Le chemin de fer a présidé à l'édification de notre pays. Il est partie intégrante de notre histoire. Il est un élément de notre patrimoine et il a créé les liens qui nous unissent en tant que pays. Un pays aussi vaste et riche que le Canada, en définitive peu peuplé, devrait être un chef de file en matière de chemin de fer. Qu'il s'agisse du transport de marchandises ou de passagers, nous devrions avoir le système de transport ferroviaire le plus rapide, le plus efficace, le meilleur qui soit dans le monde. Lorsqu'on parle de préoccupations au plan de la sécurité, de déraillements, du traitement injuste des employés, cela me trouble énormément.

• (1820)

Parce qu'elles font l'objet d'un débat à la Chambre des communes, ces négociations viennent nous rappeler qu'il est nécessaire d'avoir un excellent système de transport ferroviaire et d'investir dans l'infrastructure essentielle à son maintien, que la sécurité est prioritaire et que nous devons miser sur notre histoire pour améliorer notre système de transport de l'avenir.

Selon moi, ce projet de loi de retour au travail est une mauvaise mesure de plus dans une série de mauvaises mesures qui érodent les droits des travailleurs.

M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Monsieur le Président, je remercie ma collègue de ses propos et j'apprécie son expérience pour ce qui est de régler d'une façon appropriée les conflits entre des employeurs et des employés.

Notre pays a connu de nombreux épisodes turbulents dans ce domaine et je pense qu'un grand nombre de Canadiens s'attendaient à ce que l'on ait évolué, à ce que l'on soit capable d'appliquer la loi dont nous disposons et pour laquelle on s'est battu année après année. Un bon ami à moi, Jim Sinclair, qui dirige la fédération des travailleurs de la Colombie-Britannique, a dit que les travailleurs au Canada n'ont jamais rien obtenu sans avoir à se battre.

La lutte afin d'obtenir des lois justes pour les syndiqués dure depuis de nombreuses années. Ces dernières années, nous semblons avoir perdu du terrain suite aux nombreuses compressions faites d'abord par les libéraux et maintenant par les conservateurs. Nous en sommes maintenant au point où une grève légale se déroule, où les travailleurs ont des préoccupations justifiées au sujet de la sécurité dans leur milieu de travail, et le gouvernement nous a présenté cette mesure. Il semble que le droit légitime des travailleurs a été contesté presque immédiatement.

La question que je veux poser à ma collègue est très précise. Lorsque le gouvernement recourt à une telle technique — en fait je donne trop de mérite au projet de loi C-46 en le qualifiant de technique — il porte un coup fatal aux travailleurs en leur disant qu'ils n'ont tout simplement pas le droit de faire une grève juste et légale à la suite d'un conflit, parce qu'ils travaillent dans ce secteur précis. Compte tenu de son expérience des conflits de travail, et de celle d'autres personnes, ma collègue peut-elle nous dire quelle est l'incidence d'une telle mesure, à court et à moyen termes, sur les conditions dans le lieu de travail? Quel est l'impact d'une mesure comme ce projet de loi, d'une mesure aussi odieuse, sur les conditions dans le lieu de travail, à court et à moyen terme?

Initiatives ministérielles

Nous savons maintenant que les conservateurs, les libéraux et les bloquistes vont tous se liguier contre ces travailleurs, qui exercent leur droit légal. Quel est le résultat dans le milieu de travail? Qu'arrive-t-il à la productivité? Qu'en est-il des conditions de sécurité? En ce qui a trait à la création d'une culture dans ce milieu de travail, comment le fait de recourir à une mesure imposée par le gouvernement touche-t-il le travailleur ordinaire, qui doit aller travailler chaque matin dans un tel contexte?

• (1825)

Mme Peggy Nash: Monsieur le Président, j'aimerais que mes collègues de la Chambre essaient de s'imaginer qu'ils sont en fauteuil roulant. La Charte des droits et libertés leur garantit des droits. Ils ont le droit d'être traités de façon équitable même s'ils utilisent un fauteuil roulant et qu'ils ont un handicap.

J'aimerais que les députés s'imaginent qu'ils vont voir un concert et que, sur place, l'organisateur leur dit qu'il sait qu'ils ont des droits, mais qu'ils ne pourront s'en prévaloir parce que l'ascenseur est fermé pour cause de mauvais fonctionnement. Les députés doivent retourner chez eux. J'aimerais qu'ils réfléchissent à leur droit à un traitement équitable. J'aimerais qu'ils essaient de s'imaginer qu'ils sont privés de ce droit.

C'est ce qui se produit en l'occurrence. Des gens qui ont lutté pour avoir le droit de se faire entendre, pour faire connaître les problèmes auxquels ils doivent peut-être faire face chaque jour depuis des mois ou des années, ont enfin l'occasion de soulever leurs préoccupations à la table de négociation. Or, l'employeur décide de ne pas régler ces questions. Il provoque un différend, impose un lock-out et se fie sur le gouvernement pour se ranger de son côté et forcer les gens à retourner au travail. C'est la situation actuelle.

Les travailleurs ont du ressentiment. Le ressentiment couve dans le milieu de travail. Ce n'est pas propice à de bonnes relations de travail ou à l'harmonie pour quiconque a pris part à des négociations contractuelles. En fin de compte, on veut que toutes les parties sentent non pas qu'elles ont eu tout ce qu'elles voulaient, mais qu'elles ont au moins obtenu ce dont elles avaient besoin et qu'elles sentent que le processus était équitable. Ce n'est pas le cas ici.

Mme Judy Wasylycia-Leis (Winnipeg-Nord, NPD): Monsieur le Président, j'aimerais poser à ma collègue quelques questions. Il s'agit d'un problème qui doit être réglé sous différents angles. Évidemment, il y a le côté très rigide de l'exercice d'aujourd'hui avec le gouvernement conservateur qui impose le bâillon, alors qu'en fait il semble qu'on aurait pu offrir un certain leadership afin de rapprocher les deux parties et de régler ces problèmes difficiles.

Premièrement, selon ma collègue, pourquoi le gouvernement tient-il tellement à cette mesure autoritaire? Était-ce en fait la nécessité de se débarrasser de cette question pour créer une certaine souplesse et pouvoir déclencher des élections? Cela a-t-il quelque chose à voir avec son programme politique électoral?

Deuxièmement, en ce qui concerne le CN dans son ensemble, il a déjà fait partie de notre identité nationale, de notre histoire, de notre tradition, de notre patrimoine, reliant notre pays d'un océan à l'autre; il était un symbole de notre magnificence. Tout ce symbolisme s'est détérioré au fil des ans avec la privatisation et la vente du CN, à un tel point que maintenant nous avons cette immense compagnie qui est essentiellement partout et n'a aucun souci pour la santé et la vie des travailleurs, aucun souci pour l'environnement, aucun souci pour les besoins en matière de transport, et aucun souci pour les droits des personnes handicapées. À un moment ou l'autre, il me semble que le gouvernement se doit de reprendre le contrôle de cette question et de

s'occuper de cette compagnie qui a tellement de pouvoir alors que les enjeux sont énormes.

Nous savons que ce sont les libéraux, en 1995, qui ont permis que cela se fasse, sans oublier la multitude d'autres compressions. Ils ont mis le CN en vente, ils en ont autorisé la privatisation. Ils ont supervisé la fusion de cette compagnie et, essentiellement, sa prise de contrôle par les Américains qui essaient maintenant d'en faire une compagnie qui adopte davantage l'approche américaine à l'égard des relations de travail, de l'environnement, de la sécurité, des personnes handicapées, des droits, etc.

Je pense que la députée et d'autres doivent nous dire ce que l'on peut déduire de tout cela au sujet du rôle du gouvernement actuel dans une institution qui a besoin d'unir le pays et d'être là pour assurer un transport durable respectueux de l'environnement, de bonnes conditions de travail, et faire en sorte que toutes les personnes aient accès à ce mode de transport nécessaire.

• (1830)

Mme Peggy Nash: Monsieur le Président, je ne peux pas prétendre expliquer pourquoi le gouvernement a senti le besoin de présenter un projet de loi si coercitif en vue d'imposer la clôture des négociations. Je ne peux pas prétendre l'expliquer, sinon que le gouvernement ne saisit pas toute la portée des répercussions négatives d'une telle action sur les droits des travailleurs.

Quant à la seconde question, lors de la déréglementation et de la privatisation de CN Rails, on nous avait assuré qu'on accorderait la plus haute priorité à la sécurité. On nous avait assuré que le service serait d'excellente qualité. On nous avait assuré que nous ne remarquerions aucune différence, sinon qu'il serait meilleur.

Nous avons maintenant un PDG qui gagne 56 millions de dollars par année. Nous avons un service qui s'effrite un peu sur les bords. Les changements effectués n'ont pas servi les intérêts des Canadiens. Si le réseau ferroviaire constitue un artère d'une si grande importance pour notre économie alors peut-être n'avons-nous pas agi de la meilleure façon dans les années 1990.

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Monsieur le Président, sur le marché du travail de l'Ouest canadien et de ma région des Territoires du Nord-Ouest, il existe aujourd'hui un besoin criant de main-d'oeuvre dans tous les secteurs de l'économie. Nous devons combler ce besoin de main-d'oeuvre, mais nous constatons que les entreprises hésitent à accepter la stabilité et l'utilité à long terme des syndicats et du mouvement syndical.

Les travailleurs syndiqués du pays tout entier sont encore la cible de réactions négatives et cela, c'est bien regrettable. Je crois que cela porte réellement atteinte à l'accroissement de la productivité de notre société, qui résulte d'une main-d'oeuvre stable, bien formée et bien traitée dans ses relations avec l'employeur.

La décision que le gouvernement prend aujourd'hui d'invoquer la clôture et d'imposer la fin de la grève aux travailleurs du rail constitue encore un exemple de la dégradation du secteur de la main-d'oeuvre dans notre économie.

Initiatives ministérielles

Je pose la question suivante à mes collègues. Comment pouvons-nous continuer d'aller dans ce sens malgré la preuve évidente qu'une main-d'oeuvre stable est bonne pour l'économie et que les syndicats contribuent à cette stabilité? Le genre de mesure qui a été pris aujourd'hui provoquera d'autres conflits dans le mouvement syndical, portera atteinte à sa capacité de fournir des services à ses membres et affaiblira sa position de négociation. À long terme, cette mesure est-elle dans l'intérêt des Canadiens? Voilà certainement la vraie question. Quel sera l'effet à long terme d'une telle mesure sur la productivité de notre économie?

• (1835)

Mme Peggy Nash: Monsieur le Président, depuis 25 à 30 ans, on assiste à une stagnation du salaire des travailleurs. C'est l'une des raisons pour lesquelles j'ai présenté un projet de loi sur le salaire minimum parce que celui-ci s'érode depuis 30 ans.

En Amérique du Nord particulièrement, les droits des travailleurs sont fortement brimés, notamment au sud de la frontière. Ici au Canada, on constate un écart croissant entre ceux comme, Hunter Harrison, le PDG du CN, qui gagnent 56 millions de dollars par année et les gens qui travaillent au CN.

Les travailleurs moyens trouvent que les coûts montent nettement plus vite que les salaires et que cela entraîne une dégradation constante du niveau de vie et pire encore, de leurs droits. Les gens craignent de plus en plus d'exprimer leur opinion. S'ils relèvent un problème de sécurité au travail, ils craignent de le signaler. S'ils détectent un autre genre de problème, parfois ce n'est pas directement dans le milieu de travail, ils hésitent à en parler. Un véritable danger global menace notre société. On mine les structures démocratiques comme le droit des travailleurs de s'exprimer au travail.

On peut aller dans des pays comme la Chine où on n'a jamais à se préoccuper ni de l'opinion des travailleurs, ni de l'environnement, ni des droits de la personne, ni d'autres questions embêtantes susceptibles de ralentir une économie en croissance rapide, mais on le fait au grand détriment, non seulement de la qualité de l'air que nous respirons et de l'eau que nous buvons, mais également de la qualité de vie et du bon fonctionnement de la société civile.

M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Monsieur le Président, j'ai une brève question à poser à la députée. Elle a abordé le sujet de façon générale, mais j'estime qu'il est important que les gens réalisent également qu'au beau milieu d'une négociation, les deux parties en présence auront recours à diverses manoeuvres et à diverses tactiques pour parvenir à leurs fins, en espérant toutefois qu'elles comprendront que ni l'une ni l'autre n'obtiendra tout ce qu'elle veut.

Cependant, compte tenu de la menace qui pèse sur l'ensemble du processus, je présume que le CN sait très bien qu'il a le gouvernement dans sa poche et que celui-ci déposera un projet de loi de retour au travail à tout moment, ce qui est en train d'arriver.

Comment tout cela influence-t-il les négociations en cours? Seront-elles déstabilisées? Seront-elles moins équitables, alors qu'elles devraient se dérouler en toute bonne foi?

Mme Peggy Nash: Monsieur le Président, je comparerais la situation à un combat de boxe au cours duquel, soudainement, l'un des combattants se retrouve avec trois alliés de son côté du ring et ils se liguent tous contre son adversaire. C'est la même chose qui est en train de se produire, alors qu'une partie sait qu'elle peut compter sur une aide supplémentaire, qu'elle a une carte dans sa manche, et qu'elle n'a donc pas à négocier honnêtement, en toute franchise. Cela

a pour effet de compromettre le caractère équitable du processus de négociation.

M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Monsieur le Président, c'est avec une certaine réticence que j'interviens dans ce débat, tout simplement parce qu'à notre époque, il ne devrait plus être nécessaire d'avoir un tel débat. On pourrait espérer qu'en 2007, des esprits raisonnables utilisant le cadre législatif sur lequel notre pays s'est entendu seraient en mesure de résoudre des conflits et pourtant, pour une raison ou une autre, nous nous retrouvons devant cette situation. Les travailleurs ont recours à une mesure légale et permise. Ils ont des préoccupations sérieuses et légitimes, en matière de santé et sécurité et à d'autres égards. De nombreux députés aimeraient également avoir la capacité d'influer sur leur milieu de travail immédiat, avoir la capacité de pouvoir s'assurer que des conditions de travail sûres et équitables sont appliquées ici. Certainement que tout député, pour ses propres intérêts, désirerait en faire autant. Pourtant, nous sommes devant une négociation forcée à la pointe du fusil, le projet de loi C-46, comme on l'appelle. Je pense qu'avant même d'aller plus loin, il est nécessaire de clarifier certaines expressions.

Le véritable titre de ce projet de loi qui a été concocté à la hâte par le gouvernement est Loi prévoyant la reprise et le maintien des services ferroviaires.

J'ai essayé de trouver dans le titre ou dans la substance du projet de loi une certaine mention de la question principale qui a été soulevée par les travailleurs ordinaires, c'est-à-dire la sécurité dans le transport ferroviaire selon le résultat de vérifications qui ont été effectuées par le gouvernement lui-même. La question, c'est la sécurité. La sécurité est une des questions déterminantes qui ont été avancées comme raison de ce conflit et ce texte législatif draconien qui a été présenté pour mettre fin au conflit n'en fait pas mention dans son titre. Il serait intéressant que le titre soit une loi prévoyant le maintien de services ferroviaires sûrs, mais le gouvernement ne pourrait pas le faire parce qu'à l'heure actuelle, les services ne sont pas sûrs. Il n'y aurait pas de reprise de quelque type de services sûrs que ce soit parce que nous avons des rapports de vérification qui nous disent autre chose. Le bilan en matière de sécurité s'est alourdi au fur et à mesure que les profits de l'entreprise ont augmenté.

Il y a certainement une façon de faire fonctionner un réseau ferroviaire dans ce pays qui soit à la fois sûre et rentable, mais il semble que, malheureusement ou autrement, le CN ne pense pas que ces deux choses puissent aller de pair et exister en harmonie. Ces gens nous diront qu'ils le pensent, mais alors, nous voyons au bulletin de nouvelles qu'un autre train a déraillé près d'une rivière ou dans une rivière, et nous voyons bien que ce n'est pas le cas. Il y a eu une explosion des pratiques non sécuritaires en matière de transport ferroviaire et nous le savons également parce que les travailleurs nous l'ont dit.

Il y a un autre terme dont il est important pour nous de prendre conscience. Avant d'entrer dans ce débat, parce que je n'étais pas certain, j'ai demandé à certains de mes collègues comment appeler l'entreprise, le CN ou le Canadien National. Elle a changé de nom depuis. Cela me rappelle le Poulet frit Kentucky qui a dû changer de nom pour trois lettres, PFK, pour éviter toute association avec le poulet, parce que, dans les faits, cette entreprise avait cessé d'offrir du poulet. Dans le présent cas, nous ne pouvons pas appeler l'entreprise Canadien National parce qu'elle n'est plus canadienne.

Initiatives ministérielles

Non seulement la compagnie a changé son nom, ce qui est sans doute très bien ne serait-ce que par souci de brièveté parce que le nom complet est plutôt long à prononcer, mais désormais, les travailleurs n'ont même plus le droit de parler du Canadien National. Ils doivent dire CNR, parce qu'on ne peut plus appeler la compagnie par son ancien nom.

Ce sont de petites choses, mais elles sont importantes parce que symboliques de ce qui se produit dans une industrie et dans une activité qui est au centre de la vie nationale. Le chemin de fer est l'un des rares secteurs auxquels les Canadiens tiennent absolument et auxquels ils s'identifient. La réalisation de ce rêve merveilleux qui est né ici, celui de créer un système ferroviaire national afin de relier les deux côtes du pays au nom de l'identité nationale, n'a rien à voir avec nos autres entreprises. Le chemin de fer nous a permis d'ouvrir l'Ouest et il a permis aux Canadiens de sentir qu'ils font partie de notre énorme territoire. L'expérience du rapport pacifique entre la culture française et la culture anglaise a été fondamentale.

● (1840)

Les racines historiques du rail sont connues et il suffit, pour se les rappeler, de lever la tête et de faire le tour des sculptures qui ornent le foyer de la Chambre des communes. Le chemin de fer y est représenté comme l'une des premières industries du pays. Il est indéniable que le rail est inscrit dans notre ADN, qu'il fait partie du terroir.

Mais voilà que cette activité n'est plus source de fierté, à en juger par les rapports de vérification, par ce que disent quotidiennement les travailleurs du chemin de fer et par ce que pensent les résidents des collectivités riveraines. Cette activité est désormais source d'inquiétude, de dispute, de controverse et de conflits.

Je me dois de vous dire quelques mots au sujet de ma circonscription, Skeena—Bulkley Valley, dans le nord-ouest de la Colombie-Britannique. On y trouve l'une des plus importantes voies ferrées du pays, résultat des efforts louables déployés par le gouvernement afin d'ouvrir la Porte d'entrée du Pacifique. Elle a bénéficié d'un financement non négligeable que nous avons négocié avec le gouvernement précédent et qui a été versé par l'actuel gouvernement. Nous sommes fiers d'avoir pu obtenir ces fonds pour le terminal de conteneurs de Prince Rupert. Le CN a également consenti un financement très important pour cette voie.

Je vais vous raconter quelque chose d'intéressant. Les trains circulant sur cette voie, qui traverse le nord de la Colombie-Britannique, transportent des produits dangereux. Il y a quelques mois, le CN a envoyé une lettre à tous nos services d'incendie — presque tous composés de sapeurs-pompiers volontaires — pour indiquer qu'en cas de déversement de produit chimique toxique le long de la voie, ce sont ces corps de sapeurs-pompiers volontaires, n'ayant ni le matériel ni l'entraînement pour faire face à des déversements de produits toxiques, qui devraient tenir le fort pendant 12 heures jusqu'à ce que le CN rassemble une équipe de base pour prendre le relais. Voilà ce qui est écrit noir sur blanc dans une lettre du CN adressée à de méritoires corps de sapeurs-pompiers volontaires pour les informer que le CN prendrait une bonne demi-journée avant d'arriver sur place, une fois que le train se serait couché dans la rivière ou sur le bord de la voie. C'est cela qu'une prétendue entreprise citoyenne propose aux gens qui habitent tout près de ces voies ferrées et dont la subsistance dépend de la protection de l'environnement et surtout des rivières.

Ceux qui ont visité le Nord-Ouest ont contemplé certains des paysages les plus grandioses à bord des voitures de voyageurs parce que le chemin de fer longe nombre de nos cours d'eau parmi les plus

spectaculaires et les plus magnifiques. La route est de l'autre côté. L'accès à ces endroits, malheureusement, il faut le dire, en cas de déraillement, selon les comptes rendus et l'expérience de cette entreprise, est sérieusement réduit.

Il n'est pas question de sécurité dans ce projet de loi. Il n'est pas question de la technique utilisée, de cette démarche radicale qui autorise l'arbitrage des solutions finales. Les deux parties présentent leur plaidoyer, et l'arbitre choisit entre les deux. C'est une démarche qui peut réussir ou échouer, selon la nature du conflit de travail.

Il est clair qu'en ne parlant pas des questions de sécurité dans le projet de loi, le gouvernement dit clairement à l'entreprise qu'elle n'a pas à négocier les questions liées à la sécurité qu'ont soulevées publiquement les travailleurs et les collectivités. Cela ne préoccupe pas le gouvernement et cela ne sera sûrement pas une préoccupation de l'entreprise dans les négociations. Et le projet de loi ne désigne pas d'arbitre.

Il importe de souligner qu'une fois que le projet de loi aura été adopté, et il le sera à n'en pas douter parce que les libéraux, les conservateurs et les bloquistes ont, pour une raison bizarre, décidé d'en forcer l'adoption à toute vapeur en recourant à la clôture, bel exemple de démocratie en action, le gouvernement, dis-je, pourra désigner qui il voudra comme arbitre. Il pourra choisir la personne qui rendra la décision finale relativement au contrat qui sera imposé aux travailleurs de l'entreprise.

Ceux qui ont suivi les conflits de travail au pays et l'histoire du CN et des TUT savent que ce n'est pas une organisation combative. J'ai rencontré les travailleurs dans ma circonscription, dans un cadre tant formel qu'informel. J'ai pris un café avec eux il y a à peine quelques jours alors que j'étais dans le Nord de la Colombie-Britannique. Je me suis assis avec un travailleur, un Canadien ordinaire, honnête, travaillant, qui ne fait que son boulot. Lorsque ce conflit de travail a éclaté en février, il en a eu assez. Il travaillait sur les chemins de fer depuis 25 ans.

Quiconque a passé une journée sur le chemin de fer a une idée des conditions de travail. Les travailleurs sont à pied d'œuvre 12, voire 16 heures et même plus. Ils sont obligés de faire des heures supplémentaires. Le travail sur le chemin de fer est difficile. Les travailleurs savaient tous ce à quoi ils s'engageaient lorsqu'ils ont signé et ils sont disposés à le faire, mais ce travailleur-là en a eu assez. À de multiples reprises, il a fait part à ses superviseurs d'un problème de sécurité et signalé qu'un élément devait être remplacé parce qu'il était brisé et qu'il faisait partie du système de sécurité, et on lui a dit de tout simplement laisser faire, de ne pas s'en occuper.

● (1845)

La culture de la vigilance et de la sollicitude sur laquelle s'était bâtie cette organisation au fil des années pour s'assurer qu'en toutes circonstances, les trains circuleraient à temps et de façon sécuritaire, eh bien cette culture a disparu. C'est une tragédie, non seulement pour le symbole que sont le CN et le chemin de fer au Canada, mais aussi à d'autres niveaux, et j'aimerais vous toucher un mot de quelques-uns de ces aspects.

Nous avons beaucoup parlé de l'environnement et de la litanie de dérailleurs. Souvent, le CN n'a pas besoin de préparer un manifeste. Il n'est nullement tenu par la loi de dire aux collectivités qui vivent à proximité de la voie le genre de produits qui traverseront leur territoire.

Initiatives ministérielles

Nous avons tous voyagé partout au pays et nous savons que certains trains passent dans le centre des collectivités. Aucun manifeste n'est créé même si certaines des substances transportées sont des plus toxiques. Et l'on croit qu'il est mieux de les transporter par train que par camion, car il y a toujours eu moins d'accidents par trains. Si une substance toxique doit être transportée d'une usine de produits chimiques, comme c'est souvent le cas, à un autre site, vaut mieux qu'elle soit transportée par train, car il y a moins de risque d'avoir un accident et, en cas d'accident, il y a moins de risques pour l'environnement et pour la santé humaine.

Pouvons-nous encore dire cela? Le 12 mars 2007, près de 3 000 passagers d'un train de VIA Rail ont été touchés. Le 10 mars 2007, la principale voie du CN destinée au transport du fret a été mise hors service à la suite du déraillement de 17 wagons à Plaster Rock. Le 1^{er} mars, le déraillement d'un train de transport de fret à Pickering a provoqué le déversement de grains. En février 2007, il y a eu un déversement d'acide chlorhydrique. Et le 14 janvier 2007, encore dans le nord de l'Ontario, il y a eu un déraillement et 30 wagons se sont retrouvés dans un marécage.

Comme toujours, lorsqu'il s'agit des questions environnementales, nous savons qu'il est mieux et moins coûteux de prévenir la pollution. Actuellement, nous avons un exemple concret qui nous montre à quel point il serait mieux d'avoir un peu plus de protection, à quel point il serait mieux de connaître un peu plus la nature des produits chimiques et nocifs qui sont transportés et à quel point il serait mieux de prendre des mesures pour qu'il n'y ait pas de déraillement, sans parler des préoccupations humaines.

Lorsque j'étais à Sudbury récemment, un déraillement venait de se produire au nord de la ville, semblable à l'accident survenu l'année dernière. Toutes sortes de substances nocives ont été déversées dans les rivières et les lacs. J'ai parlé au député de la région. Les habitants de Sudbury ont fait beaucoup de choses pour réparer les dommages qui ont été fait par les industries au fil du temps. Nous connaissons tous l'endroit qui ressemble à un paysage lunaire et que la NASA utilise dans les environs de Sudbury afin d'entraîner ses astronautes. L'environnement a été gravement touché. Sudbury s'est dévouée à bien des niveaux pour assainir les lieux, et une fois par année, il y a des trains qui déraillent et déversent leur contenu dans les réseaux hydrographiques.

Les Canadiens s'inquiètent et sont en droit de s'inquiéter. J'espère qu'aucun député ne remet en question le fait que les Canadiens s'inquiètent à juste titre lorsqu'ils lisent les journaux et regardent les nouvelles télévisées et voient qu'il y a eu un autre déraillement. Les travailleurs ont décrit où se situaient les problèmes à leur avis, mais l'entreprise n'en tient pas compte.

Le gouvernement précédent avait demandé qu'un organisme indépendant effectue une enquête pour faire la lumière sur ce qui s'est produit afin que certains au gouvernement cessent de s'en prendre aux syndicats. La vérification a été effectuée par un tiers en 2005 et a pris fin en 2006, mais le gouvernement n'a rien fait après. Il a fallu que des journalistes du réseau anglais de la SRC présentent une demande d'accès à l'information pour que les résultats soient divulgués.

On pourrait supposer que si les auteurs de la vérification avaient constaté que tout allait bien, que la population canadienne n'avait pas à s'inquiéter et que tout était parfait, le gouvernement s'en serait vanté. Il aurait tenu une conférence de presse pour en faire l'annonce et dire à quel point tout cela était merveilleux, mais nous savons que ce n'est pas ce que la vérification a révélé. Elle a plutôt révélé que 54 p. 100 des locomotives montraient de graves avaries. Plus de la

moitié de ce qui permet de faire circuler et d'interrompre les trains qui traversent nos collectivités et, en Colombie-Britannique en particulier, nos montagnes comportait de graves défauts.

• (1850)

C'est pourquoi le gouvernement n'a rien fait concernant la vérification. C'est pourquoi il a maintenant supprimé du projet de loi la notion de déclenchement d'une quelconque négociation concernant la sécurité des travailleurs. Nous devons comprendre que toute la notion de la sécurité des travailleurs, toute la notion de lieux de travail sûrs dans ce pays, s'est heurtée à l'origine à la résistance de l'industrie qui y voyait une dépense supplémentaire il y a des années. Cette notion a maintenant été adoptée et les industries, notamment les progressistes, se vantent de disposer de milieux de travail sûrs.

Dans ma collectivité, les scieries, les bonnes en particulier, indiquent aux visiteurs qu'ils sont les bienvenus dans telle et telle scierie et elles affichent le nombre de jours sans accident parce qu'elles savent que c'est bon pour l'industrie. Elles savent que c'est bon pour le moral des travailleurs quand les gens ne sont pas blessés. Elles savent que c'est bon pour l'absentéisme, de toute évidence, quand les gens ne sont pas blessés et, sur le plan éthique, ce pourrait être une bonne chose également de ne pas avoir un système ou un lieu de travail où les gens sont susceptibles d'être blessés.

Nous avons eu une vérification qui indique que les passages à niveaux et que certains des ponts ont des poutres défectueuses. Il y a deux ans, des travailleurs sont morts en Colombie-Britannique parce qu'un pont est tombé. Des travailleurs étaient venus me rencontrer auparavant pour me dire que des gens allaient mourir. Ils l'avaient dit sans ambages parce qu'ils avaient examiné les poutres. Ils avaient examiné la structure des ponts. Ils savaient que l'entretien n'avait pas été fait, mais qui gardait le poulailler? De toute évidence, c'était le renard.

On a maintes fois évoqué la raison sous-tendant ce projet de loi, la raison pour forcer ces travailleurs à retourner au travail même si le Conseil des relations de travail a déclaré qu'il s'agissait d'une grève légale et légitime. On suppose que l'entreprise a pensé que c'était dans le sac, qu'elle n'avait qu'à se présenter devant le Conseil des relations de travail qui ordonnerait aux travailleurs de retourner immédiatement au travail.

Même s'il s'agit d'une grève légale, on a dit à maintes et maintes reprises qu'il s'agit d'une catastrophe économique en voie de se produire. Même si le gouvernement et l'opposition officielle avaient le courage de se lever pour parler de la mesure, ce qu'ils ne font pas, il a été signalé par les rares personnes qu'ils l'ont fait qu'il s'agit d'une catastrophe économique en voie de se produire dans ce pays et que nous devons forcer ces travailleurs à retourner au travail et leur imposer un contrat de façon que les affaires reprennent au pays parce que nous sommes une nation exportatrice.

Nous estimons que cette solution à court terme et mal gérée conduira à un désastre économique à moyen terme et à long terme, car on dit clairement aux chemins de fer qu'ils peuvent continuer comme d'habitude.

Initiatives ministérielles

De nombreux expéditeurs de ma région sont complètement découragés. Ils doivent pouvoir acheminer leurs produits jusqu'au marché. La poursuite de leurs activités repose sur leurs rentrées d'argent. Ils ont une marge bénéficiaire très serrée et ils veulent donc pouvoir vendre leurs produits.

Néanmoins, depuis quelques années, ils se plaignent également de ne pas pouvoir obtenir un service fiable du CN. Lorsqu'un train détaille, que se passe-t-il? Il n'est pas possible d'envoyer un autre train sur la voie. Cela occasionne des jours et des jours de retard. Il y a ensuite une enquête, après quoi il faut réparer le train à l'atelier et il y a moins de wagons sur les voies.

Cela cause des problèmes, mais il est évident qu'au sein de cette compagnie, quelqu'un a dû faire des calculs et se dire qu'on économisera en imposant aux gens des horaires de travail de plus en plus long. Des études démontrent que, tant pour les étudiants que pour les travailleurs, passé un certain point, on constate une diminution importante de l'efficacité.

Dès que les gens dépassent huit à douze heures de travail, leur capacité d'attention et de concentration n'est plus aussi bonne qu'au cours des huit premières heures. Le CN veut continuer à pousser les gens au-delà des limites jugées sécuritaires. Pour le moment, ces travailleurs doivent rester loin de chez eux pendant 40 heures par semaine ou 160 heures par mois. Le CN veut qu'ils s'absentent davantage de leur domicile. Le CN veut qu'ils travaillent plus longtemps chaque jour. À l'heure actuelle, ils travaillent déjà 16 heures. Je ne sais pas exactement jusqu'où le CN veut aller. Il semble ridicule de s'attendre à ce que quelqu'un qui en est à sa 17^e heure de travail soit aussi efficace qu'au cours de la première heure ou de la huitième heure. Cela semble même illogique.

Un certain nombre de Canadiens seraient inquiets s'ils savaient qu'un train qui transporte de l'acide chlorhydrique et qui traverse leur ville au milieu de la nuit est conduit par une personne qui en est à sa 17^e ou 18^e heure de travail et qui a fait cela régulièrement au cours des dernières semaines ou des derniers mois. Comment le gouvernement peut-il garantir aux Canadiens que tout va bien, que ces travailleurs ne vont pas s'endormir aux commandes?

• (1855)

En ce qui concerne l'environnement, il est malhonnête que l'on puisse sciemment exploiter un réseau peu sécuritaire en cherchant constamment à dépasser les limites permises, ce que la propre vérification du gouvernement a jugé dangereux. Quand le gouvernement se présente comme le protecteur de l'environnement et parcourt le pays en prétendant souscrire aux principes environnementaux et aux priorités environnementales et qu'il prend ce genre de mesures, des mesures qui menacent la qualité de l'air et de l'eau qu'il prétend défendre, ce qu'il n'est pas capable de faire, il fait preuve de malhonnêteté intellectuelle. Le gouvernement, les libéraux et le Bloc font preuve de malhonnêteté intellectuelle lorsqu'ils laissent entendre qu'ils remplissent leur mission à cet égard.

De nombreux députés sont en faveur de cette tactique musclée et essaient de dresser les familles de travailleurs les unes contre les autres. C'est une bonne vieille tactique à laquelle on ne renonce pas facilement. Les travailleurs de ma région du nord de la Colombie-Britannique sont très proches des autres gens. Les travailleurs des chemins de fer sont des gens dont les enfants jouent au soccer, qui vont au Rotary, etc. Ils sont exactement comme les gens qui doivent pouvoir expédier leurs produits, comme les travailleurs de l'usine ou de la fonderie qui ont besoin d'un service ferroviaire fiable pour nourrir leur famille. Ils ont des liens étroits.

Ils comprennent, tout comme ils le comprenaient en février quand la grève a commencé, combien la situation est grave lorsqu'ils disent que la sécurité laisse tant à désirer et que la relation entre la société et les travailleurs s'est tellement détériorée qu'ils veulent faire la grève. Ils comprennent les conséquences mieux que tout député et beaucoup mieux que les gros bonnets qui siègent sur les banquettes ministérielles du Parti conservateur. Ils comprennent parfaitement les conséquences de leurs actes, et ils sont déterminés. Quatre-vingt pour cent des travailleurs ont voté contre l'entente que le gouvernement aimerait maintenant leur imposer.

Il est tout à fait ridicule de croire qu'une telle technique pourrait rétablir la paix sociale, rétablir l'harmonie au travail et améliorer la qualité du service, que ce soit en protégeant l'environnement et la santé des Canadiens et veillant à ce qu'il y ait moins de déraillements, ou simplement en faisant en sorte que les trains soient à l'heure et qu'on transporte les marchandises que le CN, et non le Canadien National, a promis de transporter.

Le gouvernement et ses partisans crieront sur tous les toits que l'approche idéale a été adoptée et qu'une solution éclair a été trouvée pour rétablir le service ferroviaire et faire en sorte que les trains soient à l'heure. Je fais valoir à la Chambre, aux Canadiens et aux habitants de ma circonscription qu'il nous faut trouver la paix sociale. Il faut considérablement améliorer les opérations du CN et la façon dont il traite ses employés et la sécurité de tous les Canadiens, employés et autres, parce que la situation ne peut plus durer, et le projet de loi ne ferait que l'exacerber. C'est pourquoi je suis fier, en tant que néo-démocrate, de m'opposer au énième degré à ce projet de loi.

• (1900)

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Monsieur le Président, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les arguments qu'a présentés mon collègue, parce qu'il soulève un certain nombre de questions que le Nouveau Parti démocratique s'est efforcé de faire ressortir à propos du projet de loi actuellement à l'étude.

C'est une question de responsabilité. La direction du CN qui affiche des profits faramineux doit rendre des comptes. Le PDG gagne 56 millions de dollars par an et, malgré tout, on constate des réductions de services sur les lignes de chemin de fer qui sillonnent le pays d'un bout à l'autre et relient tant de nos collectivités.

La question de sécurité se pose également, c'est une question que les travailleurs sur la ligne de front ont soulevée. C'est une question qui semble tout à fait hors de propos pour le gouvernement. C'était la même chose lorsque les libéraux étaient au pouvoir. Il y a de graves problèmes de sécurité. On enregistre une augmentation du nombre de déraillements et de déversements depuis cinq ans, et il y a très peu de surveillance.

Pourtant le gouvernement ne s'est pas penché sur ces problèmes. Ce débat nous donne donc l'occasion d'exposer les politiques inefficaces de la direction du CN et de faire valoir la nécessité de restaurer l'harmonie dans le monde du travail. Comment y parvenir? Comme mon collègue l'a signalé, nous devons être certains que l'on investira les montants appropriés pour les lignes de chemin de fer et qu'on verra à la sécurité du milieu de travail, notamment pour les familles de travailleurs.

Initiatives ministérielles

J'aimerais enchaîner à propos d'un autre élément. Mon collègue a fait remarquer que le gouvernement s'efforce dans ce débat de dresser un groupe de familles de travailleurs contre un autre. Le gouvernement occulte la question fondamentale. Ces travailleurs ont été mis en lock-out par le PDG qui empêche 56 millions de dollars par an. Ils ont été mis en lock-out par la compagnie qui détient un record pitoyable en ce qui concerne le nombre d'accidents alors qu'elle réalise des profits pour pouvoir verser des dividendes à ses actionnaires partout en Amérique du Nord.

Ces travailleurs ont été mis en lock-out. Maintenant on nous demande, à titre de parlementaires, de siéger toute la nuit s'il le faut pour adopter un projet de loi qui imposerait à ces travailleurs un règlement arbitral qu'on dit calqué sur des règles appliquées au baseball. Essentiellement, la direction va recevoir un chèque en blanc et pourra imposer les règles qu'elle veut dans la convention qui sera imposée aux travailleurs.

Il me semble que pour le moment tout favorise la compagnie qui est dirigée par un gars qui gagne 56 millions de dollars par an. Voyons un peu ce que cela prendrait à quelqu'un pour gagner ce montant. Les citoyens moyens dans mon patelin n'y arriveraient jamais et de loin. Ils travaillent dur pour leur argent. Ils sont responsables. S'ils ne produisent pas ils perdent leur emploi. Si ce PDG ne produit pas, qui sait la sorte de parachute doré qu'il recevra?

Pour ce qui est de la production, vu le nombre effrayant d'accidents qui se sont produits ces dernières années, il est évident qu'il y a lieu de s'interroger sur la responsabilité de la direction du CN. Et pourtant, ce sont ces gens-là qui ont mis en lock-out les travailleurs, les travailleurs qui avaient signalé les problèmes de sécurité et l'absence d'investissements dans les lignes ferroviaires.

J'aimerais que mon collègue me dise ce qu'il faudrait faire, à son avis, pour nous doter d'une stratégie ferroviaire qui nous permettrait de régler les problèmes de sécurité et d'investissements nécessaires dans l'infrastructure et d'avoir une économie saine pour le XXI^e siècle, afin qu'aucune famille ne soit dressée contre une autre?

• (1905)

M. Nathan Cullen: Monsieur le Président, je sais que le député de Timmins—Baie James a vu de près ce qui se produit lorsque que les rails sont en mauvais état. Il n'arrive pas souvent que des wagons transportant certaines substances nocives roulent en trombe en plein Montréal, Toronto ou Vancouver. Pour se rendre à destination, les convois de ce genre empruntent généralement d'autres trajets qui traversent des petites localités. C'est tout simplement ainsi que le réseau ferroviaire a été conçu.

Et c'est très bien comme ça, sauf que les gens ne se sentent plus en sécurité quand un train s'approche de leur village. Ce n'est pas seulement le bruit qui les dérange. Ils craignent de ne plus pouvoir boire l'eau une fois que le train sera passé, et de devoir nettoyer. Quand la capacité des gens de vivre où ils ont toujours vécu est menacée par le simple passage d'un train, on se demande bien ce que l'avenir nous réserve.

Nous nous sommes attaqués à cette question pour que les Canadiens puissent comprendre. Si nous mesurons le succès de cette entreprise à l'aune de la paie qu'elle offre à son PDG, nous pourrions croire qu'elle fonctionne merveilleusement bien. L'externalité, comme on dit dans les milieux d'affaires, est la marque de commerce de la maison. Ses trains ont déraillé et déversé leurs substances toxiques dans des rivières, comme ce fut le cas en Alberta, en Colombie-Britannique, en Ontario et au Québec. Je me demande s'il y a vraiment des provinces qui n'ont pas essayé au moins un déversement de matière toxique depuis un an ou deux. Ce

serait un club très sélect. Peut-être que le Yukon ou les Territoires du Nord-Ouest ont été épargnés jusqu'à maintenant, mais ils devraient se garder de s'illusionner pour l'avenir.

J'aimerais bien qu'on apporte un amendement au projet de loi, et nous pourrions peut-être le faire dans les heures qui viennent. Celui-ci devrait ordonner aux négociateurs de faire en sorte que la paie du PDG ait un lien avec le bilan de sécurité de l'entreprise. Je suis sûr qu'on trouverait bien des raisons de lui donner de plus en plus de dividendes et d'actions, mais, chaque fois qu'un train quitterait la voie ferrée, on rognerait un peu sur sa rémunération. Ce serait une approche formidable. Il va sans dire que le gouvernement sera favorable à une telle proposition, vu que la sécurité est si importante pour lui. Il l'a répété à maintes reprises.

Si la sécurité était si importante pour cette entreprise, qui semble avoir abandonné tout semblant de contrôle au regard de la protection de l'intérêt national que nous prétendons avoir tant à coeur à la Chambre, elle ne signerait pas un tel contrat. Le bilan de cette entreprise est si terrible actuellement sur ce chapitre que les investisseurs sont manifestement inquiets pour le prochain trimestre. Quand les investisseurs sont ainsi obsédés uniquement par ce qui se produira au prochain trimestre, la valeur des actions peut dégringoler tellement rapidement sur notre marché que les investissements à plus long terme dans la sécurité et dans l'amélioration de notre réseau ferroviaire lui-même semblent ne plus valoir la peine, de sorte qu'on y renonce. C'est ce que nous a révélé la vérification effectuée par le gouvernement fédéral du Canada.

Et voilà que les travailleurs viennent nous dire qu'ils ne sont pas certains qu'on soit toujours en sécurité quand on voyage en train, et je vais vous en donner un exemple récent que j'ai pris dans ma circonscription. Je ne mentionnerai pas le nom du type en question, quoique, le connaissant, je suis sûr qu'il l'apprécierait.

Un train a quitté les rails en février pendant la grève. Avant cela, le gouvernement libéral avait glissé une petite modification dans le Code du travail qui ne permettait pas aux travailleurs du rail de refuser de traverser la ligne de piquetage. Elle les obligeait à franchir la ligne, à moins qu'ils soient menacés. Il y a eu une grève dans une ville du nord, une grève légale et parfaitement bien menée. Un homme s'est rendu au travail ce matin-là et a dit qu'en tant que collègue syndiqué, il ne franchirait pas la ligne de piquetage. L'entreprise n'a pas tardé à rappeler avec un exemplaire de la loi, signée par les libéraux et appuyée par les conservateurs. Elle disait qu'il devait franchir la ligne. En réponse, il a dit qu'il ne le ferait pas, que c'était contre ses convictions.

La seule façon pour une personne d'éviter de franchir la ligne de piquetage, c'est d'affirmer avoir été menacée par un gréviste. La GRC sera alors appelée pour arrêter le gréviste en question. C'est la condition qu'on lui a donnée. C'est là que la situation passe de l'absurde au ridicule.

En définitive, les gens peuvent avoir un milieu de travail peu sûr en vertu des lois qui ont été élaborées par le Parlement et les assemblées législatives partout au pays, et en faire la preuve. Les députés n'accepteraient même pas de s'asseoir sur ces chaises s'ils n'étaient pas certains que leurs pattes sont solides. Ils refuseraient et exigeraient d'autres chaises. Aussi, ils accepteraient encore bien moins d'aller travailler sur des rails sans être certains qu'ils resteront sur ces rails jusqu'à la fin de leur quart de travail et refuseraient d'effectuer des heures de travail supplémentaires, sachant que leur sécurité serait menacée. Or, le gouvernement soutient maintenant qu'un tel refus porte atteinte aux droits de quelqu'un d'autre au pays.

Initiatives ministérielles

Nous, du NPD, défendrons les droits des travailleurs partout au pays d'avoir des milieux de travail sûrs. Nous pensions vraiment que c'était déjà fait. Nous pensions que la loi était en place, que les codes avaient été élaborés et que des affiches avaient été placardées sur les murs dans tous les milieux de travail. Nous pensions que les gens pouvaient maintenant travailler et gagner un revenu en toute sécurité.

• (1910)

Ô surprise, le moment venu de prendre véritablement position, le gouvernement s'écroule. Il ne peut pas se tenir debout. En ayant recours à ce moyen, qu'il gardait en réserve, le gouvernement a faussé les négociations, il les a torpillées et fait en sorte qu'il était impossible pour le syndicat et l'entreprise d'en venir à une entente juste et raisonnable. Ce projet de loi était gardé en réserve et l'entreprise le savait. C'est ce qui a permis la tenue de négociations de bas étage, que préconisait le gouvernement et qu'il accepte maintenant, poussé par les libéraux et appuyé par le Bloc.

Mme Denise Savoie (Victoria, NPD): Monsieur le Président, dans le cadre du présent débat, je me suis efforcée de trouver des arguments qui pourraient justifier cette mesure législative draconienne. Par exemple, selon le site cbc.ca, voici ce qu'a déclaré le président de l'Association canadienne de transport industriel:

Les expéditeurs qui servent des marchés d'exportation très concurrentiels et les détaillants qui doivent garnir leurs étagères de produits saisonniers importés seront tous touchés.

Je me suis donc demandé si nous limitions les droits à la négociation collective pour bien veiller à ce que nos étagères soient garnies de produits d'importation saisonniers. Je me suis dit que ce ne pouvait être la raison pour laquelle nous sacrifions le droit fondamental des travailleurs de négocier collectivement leurs conditions de travail. Compte tenu également des questions de sécurité soulevées durant le débat, je me suis dit qu'il devait y avoir une raison plus importante.

Je reviendrai sur cet aspect de la sécurité, mais je me suis interrogée sur d'autres raisons possibles. J'ai trouvé un article de la Presse canadienne dans lequel le ministre du Travail conservateur déclarait que les employeurs et bon nombre de groupes souhaitaient voir le gouvernement agir. Donc, cette mesure voudrait carrément nous voir prendre parti en faveur de l'employeur? Comment peut-on alors parler d'un gouvernement qui agit de façon objective en fonction de l'intérêt public?

Il a beaucoup été question récemment de cet équilibre délicat entre l'employeur et les travailleurs. Cet équilibre, on ne le juge équitable, semble-t-il, que lorsque les employeurs peuvent arriver à outrepasser le droit des travailleurs à négocier de façon collective et équitable, soit en ayant recours à des travailleurs de remplacement soit, comme c'est le cas à l'heure actuelle, en laissant au gouvernement la sale tâche de limiter le processus de négociation et d'imposer un règlement aux travailleurs, en bafouant un droit acquis sur une très longue période, de façon démocratique.

Puis j'ai lu dans le journal que l'employeur se réjouissait du fait que le gouvernement allait présenter une mesure de retour au travail. Je ne vois pas où réside l'équilibre en cela. Je constate plutôt que le gouvernement qui, après tout, est censé représenter les intérêts des Canadiens, travaille plutôt dans l'intérêt des entreprises et fait les quatre volontés de l'élite des milieux d'affaires en se laissant convaincre par leurs pressions, deux fois en un mois, de limiter les droits des travailleurs à une négociation collective équitable.

Dans le monde des sports, nous parlerions de tricherie. Puisque c'est de la vraie vie des travailleurs dont il est question, de la vraie vie des travailleurs qui sont exposés à des risques sur le plan de la

sécurité, ne parlons pas de sport ou de tricherie. Parlons plutôt d'agissements répréhensibles.

Je me suis dit qu'une explication m'avait certainement échappé. Puis, une fois de plus, j'ai trouvé la réponse dans un article de la Presse canadienne, où le ministre du Travail soulignait toute l'importance qu'il fallait accorder à la santé de notre économie.

La santé et la sécurité des Canadiens sont importantes. La santé et la sécurité des travailleurs canadiens sont également importantes. La santé de notre environnement est importante. Si nous adoptons des lois ordonnant le retour au travail chaque fois que nous risquons de perdre un peu d'argent sur nos exportations, comment savoir si ce n'est pas au détriment des préoccupations concernant la sécurité? Tous les travailleurs canadiens ont de bonnes raisons d'avoir peur si la sécurité n'est pas assurée dans leur lieu de travail. Tous les Canadiens ont de bonnes raisons d'avoir peur si on néglige la sécurité du transport aérien ou la sécurité du camionnage pour des raisons économiques ou à cause de quelques dollars.

J'ai finalement découvert la raison qui a peut-être motivé le gouvernement. Toujours selon cet article de la Presse canadienne, le ministre du Travail a déclaré: « Nous avons vu ce qui s'est passé en février lorsque... nous avons perdu pour environ un milliard de dollars d'exportations. Il faut agir maintenant ». Si seulement le gouvernement était prêt à agir immédiatement sur le front des changements climatiques, des sans-abri, de la pauvreté, des soins de santé, de la dette étudiante, de l'alphabétisation, pour trouver une meilleure solution en Afghanistan et sur tous les dossiers dont les libéraux et les conservateurs prétendent se préoccuper.

• (1915)

Quelle est la première utilisation qui est faite de la clôture au cours de cette législature? À quelle occasion les conservateurs invoquent-ils pour la première fois cette mesure législative qui vise à résoudre uniquement les situations les plus désespérées et les plus urgentes? C'est pour des marchandises saisonnières importées.

Nous entendons beaucoup parler de la conscience sociale des députés de l'autre côté, des libéraux, mais pour quoi les libéraux s'allient-ils aux conservateurs quand ce n'est pas pour prolonger notre mission mal engagée en Afghanistan? C'est pour faire pencher l'équilibre délicat des relations de travail en faveur des employeurs, à deux reprises récemment, d'abord pour le projet de loi sur les travailleurs de remplacement et maintenant pour cette mesure draconienne.

Les libéraux sont-ils également d'accord pour agir immédiatement sur le front des changements climatiques, des sans-abri ou de la pauvreté? Non, ce n'est pas ce que je constate. Lorsqu'ils sont pour une action immédiate, c'est pour des marchandises saisonnières importées.

Le projet de loi C-46 empiète sur le droit fondamental à la négociation collective, le droit de négocier les conditions dans lesquelles les Canadiens travaillent alors qu'il est évident que le CN se sert de cette loi ordonnant le retour au travail pour balayer les préoccupations très graves que les travailleurs ont émises.

Les conservateurs ont invoqué cette loi restrictive sous prétexte que la grève a des répercussions économiques. Ils pourraient aussi bien dire qu'ils sont contre la négociation collective étant donné que la plupart des grèves ont un impact économique. Voilà pourquoi les deux parties travaillent ensemble, négocient, délibèrent et essaient de trouver une solution qui répond à leurs besoins. Ce n'est pas ce qui s'est passé.

Initiatives ministérielles

Lorsque je prends la parole à la Chambre, je dis souvent que je parle au nom de mes concitoyens. Bien entendu, je parle en leur nom, au nom des Canadiens qui s'inquiètent, je pense, lorsqu'un groupe est lésé dans ses droits comme c'est le cas ici. Néanmoins, ce soir, je parle aussi au nom de mon père qui a travaillé pendant 25 ans pour les Chemins de fer nationaux du Canada, qui n'existent plus. Mon collègue a souligné que ce nom avait été raccourci. Lorsque mon père travaillait au CN, il s'est battu pour les droits des travailleurs au sein de son syndicat. Il aimait les chemins de fer et il m'a transmis son amour et sa passion pour les chemins de fer.

Depuis que je siége à la Chambre, j'ai vu se présenter certaines occasions de donner au transport ferroviaire et public une place de choix dans l'avenir de notre pays. Le chemin de fer devrait être un élément essentiel de l'avenir du Canada.

Cependant, la qualité du service ferroviaire sera proportionnelle aux investissements qui seront faits pour assurer la sécurité des travailleurs, de l'infrastructure et de l'environnement. Pourtant, le gouvernement n'a pas estimé nécessaire d'élaborer une stratégie nationale en matière de transports. Le gouvernement n'a pas de vision en matière de transports en commun et il devrait peut-être songer à y remédier dès maintenant.

Au cours des dernières décennies, une culture d'entreprise de plus en plus forte a mené à la privatisation de certaines lignes ferroviaires, favorisant ainsi la rentabilité plutôt que la sécurité; à la réduction du nombre de travailleurs; à un désinvestissement dans l'infrastructure ferroviaire et à la suppression de certaines lignes ferroviaires, sans égard au fait que certaines collectivités ne soient plus desservies, tant et aussi longtemps qu'il était possible de verser aux PDG d'imposants salaires.

• (1920)

Je cite un exemple, qui me tient vraiment à coeur, survenu dans l'Île de Vancouver où le service marchandises s'est lentement dégradé au fil des ans pour finalement être abandonné. On a également laissé le service voyageurs se dégrader. La voie ferrée elle-même était tellement mal entretenue que le service était lent, peu fiable et toujours en retard, au point où les compagnies de chemin de fer allaient l'interrompre. Cependant, la collectivité a fait front commun et a déclaré qu'elle refusait que l'emprise soit abandonnée et que le service ferroviaire disparaisse.

Les collectivités de l'Île de Vancouver ont formé ce qu'on appelle aujourd'hui la Island Corridor Foundation, pour protéger l'intégrité de l'emprise ferroviaire et pour améliorer les services voyageurs et marchandises. Dans les documents expliquant son plan d'action, l'organisation explique certaines des raisons qui l'ont amenée à ce point. Elle dit que, au cours des dernières années, divers changements commerciaux ont entraîné des problèmes financiers, notamment le manque d'investissement et des plans d'affaires peu judicieux. Elle ajoute que le manque d'intérêt pour le maintien d'un bon service ferroviaire est tout simplement devenu évident et que, compte tenu des réactions lentes ou inadéquates aux changements, le service ferroviaire ne pouvait conserver son statut dans le marché et risquait de faire défaut à maintes reprises.

Il est vraiment triste de voir qu'au Canada, un pays qui a été bâti grâce au chemin de fer et où, compte tenu des préoccupations environnementales, nous voyons de plus en plus notre avenir dépendre à nouveau du transport ferroviaire, nous jugeons acceptable de faire fi des très importantes questions de sécurité qui ont été soulevées.

En faisant une recherche très rapide à l'aide de Google, j'ai trouvé bon nombre d'articles qui parlent des questions de sécurité, dont un

qui rapporte un accident qui s'est produit le lendemain du dépôt des conclusions d'une vérification qui avait signalé des lacunes dans les mesures de sécurité ferroviaire. Là encore, la sécurité a déraillé.

La Transcanadienne a été fermée en deux endroits en Colombie-Britannique. Puis il y a eu un autre déraillement. Plusieurs déraillements se sont produits cette année, soit le 10 mars, le 4 mars et le 1er mars, de même que le 28 février, le 14 janvier et le 8 janvier 2007. Et cela ne s'arrête pas là, mais c'est tout de même une société que nous nous apprêtons à récompenser; en agissant à sa place nous appuyons ce genre d'intérêts et nous lui donnons la permission, en un sens, de perpétuer son désastreux bilan en matière de sécurité.

Cela n'aidera pas cette industrie à long terme. Cela n'améliorera pas non plus la sécurité de nos travailleurs. Cela détruit plutôt la volonté des employés de bien faire leur travail. Cela mine la confiance des Canadiens et des sociétés à l'égard du service ferroviaire. Je suis d'avis que c'est un projet de loi inconsidéré que le gouvernement veut faire adopter.

Je ne sais pas quand le gouvernement finira par comprendre que nous ne pouvons pas appuyer l'économie au détriment de l'environnement ou des droits sociaux. Nous ne pouvons pas construire un tabouret à trois pattes équilibré si nous continuons de favoriser l'économie au détriment de l'environnement et de brimer les droits des travailleurs à la négociation collective. C'est malheureusement ce que ce projet de loi propose de faire.

• (1925)

L'hon. Jay Hill (secrétaire d'État et whip en chef du gouvernement, PCC) Monsieur le Président, j'interviens ce soir pour contrer certaines idées fausses qui pourraient ressortir du débat que nous avons ici. Les députés du Nouveau Parti démocratique laissent entendre au public qui nous regarde que ce texte de loi constitue un cadeau pour le CN. Ces députés ont laissé entendre, et c'est ce que vient de faire le député encore, que nous ne pouvons appuyer l'économie avec ce texte de loi qui passe outre aux droits des travailleurs. Ce n'est pas ce dont il est question.

Il est question ici de familles, de parents qui devront se lever demain matin pour aller travailler, et non seulement des travailleurs du CN et de BC Rail, dans ma circonscription. Il s'agit de milliers et peut-être de centaines de milliers de familles qui sont tenues en otage en raison du conflit qui ne se règle pas. Voilà la réalité.

Au nom des électeurs de ma circonscription que j'ai le privilège de représenter depuis près de 14 ans, dans le nord-est de la Colombie-Britannique, je dis que cette question est vitale pour les milliers de familles qui vivent à Prince George—Peace River. Qu'il s'agisse des mines de charbon à Tumbler Ridge qui ont besoin des wagons à tous les jours afin de pouvoir transporter le charbon, sans quoi les travailleurs ne peuvent faire leur travail; qu'il s'agisse des usines de pâtes et papiers qui ont besoin des wagons pour transporter leur produit vers le marché; ou qu'il s'agisse des agriculteurs à Peace River, dans ma circonscription, qui ont besoin des wagons pour transporter le grain et aller le vendre sur le marché afin d'avoir de l'argent pour s'acheter à manger, voilà la réalité que nous vivons.

Aucun député de la Chambre n'a envie de se lever et de féliciter le CN. Nous comprenons tous. Nous n'avons pas de leçon à recevoir du Nouveau Parti démocratique quant à la nature des problèmes qu'a connus l'entreprise. Nous sommes tous au courant, assurément. Cependant, le gouvernement doit agir, et non pas au nom de cette entreprise monolithique, mais plutôt au nom des familles canadiennes qui vont perdre leurs revenus.

Initiatives ministérielles

Je ne sais pas si le Nouveau Parti démocratique comprend cela. Dans ma circonscription seulement, il y a des centaines de familles qui vont bientôt perdre leur revenu si le conflit n'est pas réglé et si le service ferroviaire ne reprend pas.

Et je n'ai même pas parlé encore de régions rurales du nord-est de la Colombie-Britannique où des produits comme le propane, qui sert à chauffer les maisons, sont transportés par voie ferroviaire. Heureusement qu'il ne fait plus 30 degrés sous zéro, mais quand le transport par train a été arrêté en février, c'était grave et la situation s'aggravait lorsque les trains ont recommencé à fonctionner. Nous ne pouvons permettre que cela se produise de nouveau, et c'est la raison pour laquelle nous devons faire en sorte que les services ferroviaires fonctionnent.

● (1930)

Mme Denise Savoie: Monsieur le Président, je partage la crainte du député et son besoin d'agir pour le compte des familles canadiennes, mais la meilleure façon de s'y prendre et de parvenir au degré de certitude dont il parle pour la main-d'oeuvre n'est pas d'imposer une mesure législative.

Quand le député a parlé des familles qui lui causaient de l'inquiétude, il faudrait qu'il songe aux familles qui habitent aux alentours de la rivière Cheakamou où s'est produit un déraillement catastrophique et où de graves questions de sécurité se posaient. Ce déraillement a influé de façon permanente sur leur gagne-pain.

Il faut écouter certains de ces travailleurs qui parlent des craintes très réelles concernant la sécurité et permettre la poursuite du processus. Il faut donner aux deux parties la chance d'examiner les problèmes d'une façon qui réponde aux besoins de l'économie, aux besoins des travailleurs et, j'ajouterais, aux besoins de l'environnement. Pour donner un simple exemple parmi bien d'autres, je signale que 500 000 saumons arcs-en-ciel ont péri. Aucun dédommagement n'a été versé. On n'a pas revu le dossier pour répondre aux besoins de ces familles tributaires de cette pêche.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, de toute évidence la députée de Victoria est intervenue avec éloquence au sujet de cette question mais les conservateurs ne saisissent pas.

S'il y a un conflit ouvrier c'est parce qu'ils n'ont pas agi en matière de sécurité. Depuis un an et demi des employés se plaignent qu'il y a des questions de sécurité à régler. On a été témoin d'une série de déraillements mais les conservateurs n'ont fait absolument rien, tout comme les libéraux auparavant n'avaient rien fait pour régler ces questions.

Maintenant le gouvernement présente une mesure législative draconienne qui place tout le système ferroviaire du CN dans un état permanent d'incertitude. Nous ignorons quand le prochain déraillement se produira. Avec le taux croissant d'accidents, il est question de trois à quatre accidents graves chaque jour. Chaque semaine il y a un arrêt important de travail dans le système.

Les employés sont venus ici implorer le gouvernement et les parlementaires des quatre coins de la Chambre de comprendre la situation, alors que la sécurité se détériore, mais les conservateurs refusent sans même intervenir sur une seule question de sécurité, disant qu'ils donneront simplement un chèque en blanc à Hunter Harrison et un autre au CN pour qu'ils puissent faire ce que bon leur semble. C'est une attitude irresponsable et irréfléchie. Ce n'est pas un gouvernement qui prend ses responsabilités au sérieux.

Il est affligeant de constater que les conservateurs sont prêts à placer les intérêts de Hunter Harrison avant ceux des collectivités de

la Colombie-Britannique et de tout le pays. Ils ont renié l'intérêt public. Ils ne peuvent pas dorer la pilule, ou chercher à se disculper et prétendre qu'ils ont fait quoi que ce soit, si ce n'est qu'ils ont donné un chèque en blanc à Hunter Harrison et au CN pour imposer des conditions à leur gré, indépendamment des conséquences sur le plan de la sécurité, et sur les collectivités et les Canadiens. Il y a eu des pertes de vie, il y a eu une dévastation écologique. Et on a vu des collectivités isolées par suite de la direction irresponsable du CN, mais cette attitude est récompensée par le gouvernement.

Pourquoi le député croit-il que les conservateurs sont disposés à protéger la direction du CN alors que celle-ci a été aussi insouciant et irresponsable, surtout en Colombie-Britannique, et pourquoi semble-t-il favoriser les intérêts des sociétés américaines avant les intérêts des familles canadiennes ordinaires?

Mme Denise Savoie: Monsieur le Président, on peut difficilement conjecturer sur ce qui peut bien avoir poussé le gouvernement à prendre une mesure aussi draconienne, mais, comme je le disais tout à l'heure, les gouvernements, y compris le gouvernement actuel, semblent depuis quelque temps avoir beaucoup de mal à saisir la nécessité de prendre des décisions en conformité avec le concept de triple bilan, c'est-à-dire des décisions axées sur nos besoins économiques, sur la protection des droits sociaux des familles canadiennes ordinaires qui se sentent de plus en plus coincées pendant que les profits de ces sociétés augmentent et sur le respect des droits environnementaux que l'on doit à nos enfants, bien sûr.

Je pense que cette décision s'explique par un manque de sagacité et par une tendance croissante au corporatisme qui répond, semble-t-il, aux besoins des entreprises. C'est peut-être que l'on croit à tort que, si les entreprises génèrent plus de profits, cela finira par avoir un effet d'entraînement. Or, cela n'est jamais arrivé. Cette décision me laisse aussi perplexe que mon collègue.

● (1935)

Mme Catherine Bell (Île de Vancouver-Nord, NPD): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour m'opposer à ce projet de loi de retour au travail draconien. Je tiens à reprendre certaines observations formulées par mes collègues et camarades de Timmins—James Bay, Skeena—Bulkley Valley, Victoria, Burnaby—New Westminster et Parkdale—High Park. Certains ont parlé de leurs familles et de la fierté qu'elles ont éprouvée à édifier ce pays. Leurs ancêtres qui ont travaillé dans l'industrie ferroviaire et dans d'autres industries ont construit ce pays.

J'aimerais parler un peu de ma parenté. Mon grand-père et mon père étaient bûcherons et ont construit les petites collectivités du nord de l'île de Vancouver. Ils ont travaillé d'arrache-pied pour façonner l'industrie que nous voyons aujourd'hui. Il est approprié que j'en parle pour souligner mon opposition à cette loi de retour au travail, comme l'ont fait mes collègues avant moi.

Mon grand-père et mon père ont travaillé dans l'industrie forestière. Ils ont travaillé dans de petits camps où les problèmes de santé et de sécurité étaient nombreux. Partout où ils sont allés, ils ont essayé d'améliorer les choses pour les autres travailleurs et ceux qui viendraient après eux. Ils ont mené une lutte acharnée et ont dû faire la grève dans des conditions vraiment difficiles pour s'assurer que les droits des travailleurs étaient mis au premier plan de sorte que des gens ne soient pas tués au travail comme bon nombre d'entre eux l'étaient à cette époque.

Initiatives ministérielles

J'ai grandi dans une famille qui était très sensibilisée aux questions liées à la sécurité des travailleurs et du lieu de travail. J'ai grandi dans une famille qui était très politisée. C'est pour cette raison que je suis devenue moi-même une militante syndicale. J'ai oeuvré activement dans le mouvement syndical pendant longtemps pour faire avancer la cause des travailleurs. J'ai siégé à des comités de négociation. Là où je travaillais, nous avons fait la grève et avons été mis en lock-out. Je sais ce que c'est que d'être sur la ligne de piquetage avec des travailleurs qui, dans des circonstances pénibles, essaient de défendre d'autres travailleurs et de défendre des droits dont bénéficieront un jour ceux qui les suivront. Voilà ce que font les militants syndicaux.

J'ai entendu à la Chambre d'autres députés énoncer le vieil argument, que nous venons tout juste d'entendre, qui consiste à monter les travailleurs les uns contre les autres sous prétexte qu'il nous faut régler l'affaire parce que d'autres en pâtissent. C'est un vieil argument qu'ont utilisé les employeurs et les gestionnaires pendant de nombreuses années. Ça ne prend plus. C'est un argument bidon qui permet aux employeurs de ne pas faire la chose à faire, qui est de négocier en toute bonne foi.

Encore une fois, mon passé de militante syndicale est tout à fait lié à mon opposition à cette loi de retour au travail. Ce genre de loi n'est jamais la bonne solution. Mes collègues néo-démocrates et moi sommes contre. Nous nous opposons aux lois qui permettent le recours à des travailleurs de remplacement et à toute autre loi qui mine le droit fondamental à la négociation collective.

Les travailleurs du rail sont sous le coup d'un lock-out. Il s'agit d'un différend légal dans les relations de travail. Le gouvernement avait d'autres possibilités. Il aurait pu renvoyer le CN à la table de négociation, mais il ne l'a pas fait. Il a préféré priver les travailleurs de leur droit à la négociation collective. Si le gouvernement s'inquiétait vraiment de l'économie, il ordonnerait au CN de reprendre les négociations et de négocier sérieusement. Il donne plutôt au CN le feu vert pour exploiter une fois de plus les travailleurs.

Les Canadiens s'inquiètent de la sécurité des travailleurs tout autant que de l'économie. L'économie ne doit pas l'emporter sur la sécurité des travailleurs, comme c'est trop souvent le cas.

● (1940)

Revenons-en à la Colombie-Britannique et à l'industrie forestière. L'an dernier, il y a eu 40 morts dans les forêts parce que des travailleurs ont dû travailler dans des conditions dangereuses. La fatigue qui vient avec de longues heures à faire un travail dangereux, dans des conditions dangereuses, voilà qui mène tout droit à la catastrophe pour les travailleurs de la forêt. Étant donné la façon dont l'industrie a été restructurée, c'est pour eux la seule façon de joindre les deux bouts. Les travailleurs ont réclamé et obtenu des engagements du gouvernement provincial pour qu'il veille à la sécurité et à la qualité des conditions de travail. Mais pourquoi, je le demande, pourquoi faut-il toujours qu'il y ait des morts pour que les gouvernements prennent les choses au sérieux?

Les gouvernements ont un rôle à jouer pour forcer les employeurs à se conformer à des pratiques de travail sans danger. Ils peuvent légiférer et appliquer des règles strictes de sécurité en milieu de travail. Nous avons vu ce qui s'est passé dans l'industrie minière. Nous aimons à croire révolue l'époque où on envoyait un oiseau dans les mines de charbon pour s'assurer que l'air était respirable, mais il suffit de se rappeler la catastrophe de la mine Westray, il n'y a pas tellement longtemps, où des mineurs ont perdu la vie parce que l'employeur n'avait pas suivi les règles de sécurité.

C'est ce qui se passe chaque fois qu'un travailleur est tué parce qu'un employeur, soucieux d'accroître sa marge bénéficiaire, prend des libertés et insiste pour que les travailleurs prennent des risques. Dans bien trop de familles, on a perdu un mari, un père, un frère, une mère, une femme ou une sœur parce que, au nom de l'économie, la sécurité en milieu de travail, dans la mine ou dans les transports ferroviaires est sacrifiée.

Le différend actuel ne met pas l'économie en danger. Ce qui est en danger, ce sont les droits des travailleurs, c'est la sécurité publique, c'est l'environnement.

Au Canada, depuis 2005, il y a eu plus d'une centaine de déraillements. Je n'en rappellerai que sept, et ils se sont tous produits en 2007. Nous ne sommes qu'à la mi-avril, quatrième mois de l'année, et il y a eu sept déraillements. Cela fait deux par mois. Je présume qu'il faut s'attendre à en avoir un autre incessamment.

Le 12 mars 2007, environ 3 000 passagers de VIA Rail ont dû se déplacer par autocar le premier jour du congé de mars : le service ferroviaire dans le couloir Toronto-Montréal-Ottawa a été perturbé, un train de marchandises ayant déraillé près de la gare de Kingston.

Le 10 mars 2007, la circulation ferroviaire sur la ligne principale de transport de marchandises du CN dans le centre du Nouveau-Brunswick a été perturbée jusqu'au lendemain parce que 17 wagons avaient quitté la voie dans la région de Plaster Rock.

Le 4 mars 2007, du grain a été déversé près de Blue River, en Colombie-Britannique, à deux heures au nord de Kamloops : 27 wagons d'un train qui roulait vers l'ouest ont déraillé. Comment un train peut-il dérailler?

Le 1^{er} mars 2007, le déraillement d'un train de marchandises, près de Pickering, en Ontario, a perturbé le service de VIA dans le couloir Toronto-Montréal-Ottawa et le service des trains de banlieue dans la région de Toronto.

Le 28 février 2007, de l'acide chlorhydrique s'est échappé d'un des cinq wagons d'un convoi du CP qui ont déraillé dans le canyon de Kicking Horse dans le Sud-Est de la Colombie-Britannique. Des équipes d'urgence sont parvenues à contenir le déversement, et, par bonheur, aucun produit chimique n'a atteint les voies navigables avoisinantes.

Le 14 janvier 2007, un déraillement survenu près du lac Minisnakwa dans le Nord de l'Ontario a entraîné la chute dans un marécage de plus de 30 wagons, dont l'un contenait des produits de peinture. Les autorités ont déclaré qu'il n'y avait eu aucun indice de fuite, mais le trafic ferroviaire a été interrompu à Gogama en attendant qu'on répare les dégâts de l'accident.

Le 8 janvier 2007, 24 des 122 wagons d'un convoi de marchandises ont déraillé à Montmagny, Québec, à environ 60 kilomètres de la ville de Québec. Il n'y a pas eu de blessés, mais l'accident est survenu dans un quartier résidentiel, et un des wagons a terminé sa course à environ 12 mètres d'une habitation.

Il me semble que les déraillements font plus de mal à l'économie que n'importe quel conflit ouvrier.

D'après ce que j'ai lu, certains de ces déraillements ont eu des conséquences dévastatrices pour les collectivités. J'ai des collègues qui m'ont parlé de certains des déraillements qui se sont produits dans leur province. Des gens ont dû être évacués en raison des émanations toxiques, et il y a eu de lourds dommages à l'environnement par suite de déversements de produits toxiques dans des rivières, des lacs et des bassins hydrographiques. Des millions de poissons et d'animaux sauvages sont morts, leur habitat ayant été détruit.

Initiatives ministérielles

Nous en avons pour des années à subir les effets désastreux de ces accidents. Une récente vérification de sécurité effectuée au CN a soulevé d'énormes inquiétudes au sujet de la façon dont les cadres de cette entreprise abordent la question des mesures de sécurité. Pourquoi ces gens ont-ils eu à se faire rappeler à l'ordre par Transports Canada?

● (1945)

Nous entendons constamment dire qu'il s'agit d'une entreprise socialement responsable, qu'elle a notre intérêt à coeur, mais quand une vérification révèle un certain nombre de manquements à la sécurité, un taux très élevé – 54 p. 100 pour être exact – de locomotives présentant divers problèmes, depuis des aérofreins défectueux jusqu'à des accumulations excessives d'huile sur les locomotives et les réservoirs à combustible, on ne peut que présumer qu'on cherche à aller au plus vite et que la sécurité du public et des travailleurs s'en trouve compromise. Chaque fois qu'il se produit un déraillement, l'environnement en souffre.

L'objectif que visent les travailleurs du CN, c'est que la sécurité soit assurée sur leurs lieux de travail et dans l'ensemble du réseau ferroviaire. Les employés du CN subissent d'énormes pressions pour accroître leur productivité. Ils craignent d'être victimes de représailles s'ils dénoncent un manquement à la sécurité. Quel genre de message l'entreprise envoie-t-elle en omettant de se soucier de la sécurité?

Le CN essaie d'aller à contre-courant en forçant ses travailleurs à accepter une augmentation du nombre d'heures où ils sont loin de leur famille. Ils travaillent déjà jusqu'à 80 heures par semaine. Le syndicat réclame de meilleures conditions de repos et la fin de la journée de 16 heures. Ces hommes et ces femmes travaillent très fort. Tout ce qu'ils veulent, c'est qu'on les traite équitablement.

Selon certains, la grève n'est qu'une affaire d'argent et les travailleurs demandent 70 000 \$ par année. Pour des gens qui travaillent 16 heures par jour, cela donne à peu près 12 \$ l'heure. Comme rémunération horaire, ce n'est pas tant que cela, d'après mes calculs. Ce ne sont pas des demandes scandaleuses. Ce qui est scandaleux, c'est le salaire du PDG du CN, Hunter Harrison, qui a gagné 56 millions de dollars en 2005. À 16 heures par jour, cela donne 9 580 \$ l'heure. Je me demande s'il y a beaucoup de gens au Canada qui gagnent un tel salaire. C'est scandaleux et c'est pertinent puisqu'il existe au Canada un écart grandissant entre riches et pauvres et que ce sont surtout les travailleurs qui en font les frais.

Comment se fait-il qu'en matière de lois ouvrières, d'équité pour les travailleurs, le gouvernement n'arrive pas à passer de la parole aux actes? Comment se fait-il que les libéraux font cause commune avec les conservateurs chaque fois qu'il est question d'équité pour les travailleurs? Ils disent appuyer la négociation collective libre, mais ils votent en faveur d'un projet de loi de retour au travail. Ils disent appuyer la négociation collective libre, mais ils votent contre une mesure législative qui interdirait les travailleurs de remplacement.

Comment se fait-il que le gouvernement conservateur joue le jeu du CN en imposant la clôture au débat sur ce projet de loi? Le gouvernement aurait pu faire un meilleur choix. Il aurait pu choisir d'obliger le CN à revenir à la table de négociation au lieu d'imposer brutalement une solution aux travailleurs.

Le gouvernement a nommé un négociateur mais sans lui donner le temps de trouver une solution. Tous souhaitent une solution raisonnable et un retour au travail. Tous souhaitent l'issue la plus avantageuse pour le Canada: des conditions de travail sûres pour les travailleurs ferroviaires, le transport des marchandises en toute

sécurité et un réseau ferroviaire solide susceptible de favoriser le dynamisme de l'économie.

Contrairement à d'autres ici à la Chambre, le NPD estime que le dynamisme de l'économie va de pair avec l'équité et la sécurité à l'avantage des travailleurs, la sécurité des voyageurs, et la sécurité de nos collectivités et de l'environnement.

Permettez-moi de dire, en terminant, que mes collègues du NPD et moi-même sommes tout à fait contre une loi de retour au travail, ou une loi qui mine le droit fondamental à la négociation collective. Nous préconisons des heures de travail raisonnables, des pauses nécessaires durant le travail, des conditions de travail sûres qui permettront de protéger les travailleurs ferroviaires de manière à ce que, à la fin de la journée, chaque travailleur puisse revenir à la maison en bonne santé auprès des siens.

J'invite tous les députés à considérer les conséquences d'une situation où le CN continue de fonctionner comme si de rien n'était. L'enjeu dépasse largement celui de l'économie. Je suis fière de me tenir debout, de m'opposer à une nouvelle violation des droits des travailleurs et de voter contre ce projet de loi de retour au travail.

● (1950)

Mme Alexa McDonough (Halifax, NPD): Monsieur le Président, je suis heureuse de pouvoir faire une brève remarque et poser quelques questions à ma collègue de l'Île de Vancouver-Nord. Il faudrait la féliciter d'avoir partagé avec la Chambre son point de vue de fière syndicaliste, de personne dont la vie familiale a été influencée par l'existence des voies ferrées et leur importance pour les communautés vivant de l'industrie forestière, et de personne possédant une expérience et une expertise considérables en matière de questions de santé et de sécurité.

Il ne faut pas s'y tromper. Les conséquences des questions de santé et de sécurité en jeu ici sont énormes, et pas seulement pour les cheminots, mais parce que des problèmes de santé et de sécurité dans un contexte de déplacements par rail se traduisent par des risques potentiels considérables pour le public. Dans un contexte encore plus vaste, ces problèmes constituent de graves risques aux conséquences désastreuses dans les cas où des mesures de santé et de sécurité infructueuses provoqueraient des déraillements et des déversements de produits toxiques et autres. Ils peuvent littéralement toucher non seulement les familles vivant le long des voies ferrées, mais aussi l'ensemble des collectivités qui sont traversées par des voies ferrées, ou même qui sont situées à proximité de voies ferrées.

Je sais que la députée d'Île de Vancouver-Nord se préoccupe vivement, comme nous tous, des travailleurs dont le gagne-pain ou l'emploi pourrait être durement touché en cas d'impasse ou de grève prolongée. Les travailleurs, selon leur travail, peuvent dépendre des fournitures qui entrent ou des produits qui sortent. Il faut être très clair à cet égard. La situation est tout aussi préoccupante pour les travailleurs qui se trouvent dans cette position intenable dans ce conflit que pour l'ensemble des néo-démocrates au Parlement.

C'est précisément parce que ces préoccupations sont répandues que nous avons la conviction qu'adopter une loi de retour au travail au lieu de respecter et d'appuyer un processus de négociation collective en bonne et due forme n'est pas la bonne approche à suivre et peut inutilement avoir des répercussions négatives à long terme sur les travailleurs.

Initiatives ministérielles

J'ai deux ou trois brèves questions. La députée a une grande expérience des négociations collectives et des syndicats. Pourrait-elle nous dire ce qu'on doit comprendre de la nature des relations entre le CN et ses travailleurs du fait que 79 p. 100 des syndiqués ont jugé nécessaire de voter contre la ratification de l'accord de principe? Autrement dit, il ne s'agit pas d'une décision frivole de leur part.

La députée pourrait-elle nous parler des conséquences à long terme sur le moral et les relations de travail au sein d'une entreprise, particulièrement une entreprise dirigée par un PDG qui gagne 56 millions de dollars. C'est tellement insensé que je n'arrive pas à passer par dessus. En ce qui concerne une entreprise comme celle-là et ses employés, quelles sont les répercussions prévisibles à moyen et long termes sur le moral et la qualité du travail après une situation comme celle-ci? Quelles sont les conséquences quand les droits des travailleurs en matière de négociation collective sont simplement rejetés du revers de la main comme tente de le faire le gouvernement avec l'appui du Bloc et du Parti libéral?

● (1955)

Mme Catherine Bell: Monsieur le Président, je remercie ma collègue de Halifax pour ce qu'elle vient de dire. Elle qui a été chef du NDP s'est démenée au nom de la justice pour les familles de travailleurs ordinaires; pour s'être engagée au nom de la cause des travailleurs, elle sait quelle est leur situation au quatre coins du pays.

Pour ce qui est de l'ambiance dans le milieu de travail et des relations entre le CN et ses employés, j'imagine que la tension doit être à couper au couteau parce que les travailleurs ne déclenchent pas une grève ou ne votent pas en faveur d'une grève à la légère. Ils y pensent à deux fois. À la table des négociations, les travailleurs déposent des revendications justes visant à améliorer leur vie et la vie de leur famille. Ils cherchent à informer l'employeur de la façon dont leurs revendications peuvent être satisfaites et, dans bien des cas, les négociations peuvent se dérouler de façon très civilisée.

Toutefois, quand ils arrivent au bout du rouleau ou, dans le cas qui nous intéresse, au bout de la voie, ils en viennent à estimer qu'un vote de grève s'impose afin de faire comprendre à l'employeur, qui ne les écoute pas, la situation dans laquelle ils sont. C'est alors qu'ils votent pour la grève et qu'ils font la grève. Je sais que rares sont les travailleurs au Canada à prendre tout cela à la légère. C'est une question grave. Quand ils sont en grève, ils n'ont plus du tout le même revenu. La grève peut être de courte ou de longue durée. Quoi qu'il en soit, ils doivent la prendre au sérieux à cause des répercussions qu'elle a sur le revenu familial. Ils prennent donc cela très au sérieux.

Le jour où les travailleurs apprennent que le gouvernement du Canada risque de leur imposer une loi les contraignant à retourner au travail et niant tous leurs droits, la situation doit être très tendue et le moral plutôt bas. On leur refuse ainsi le droit de se mettre en grève et le droit de négocier librement.

Par ailleurs, quelle répercussion cette situation a-t-elle sur le monde syndical en général? Eh bien, quand nous traitons ainsi les travailleurs, nous entachons l'histoire du Canada parce qu'il existe chez nous un code du travail précisant que la négociation collective sans contrainte est un droit. Et c'est ce droit qu'on retire aux travailleurs quand on adopte ce genre de projet de loi.

Quand les travailleurs s'assoient à la table des négociations, ils demandent à être traités équitablement, à bénéficier d'un degré de justice tel qu'ils peuvent travailler en sécurité et rentrer chez eux, à la fin de la journée, pour retrouver leur famille.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): J'informe le député de Peace River, qui veut poser une question ou faire une

observation, qu'il ne nous reste plus qu'une minute pour entendre son intervention et qu'une minute pour la réponse.

M. Chris Warkentin (Peace River, PCC): Monsieur le Président, je ne pense pas arriver à dire ce que je juge important dans le cadre de ce débat en une petite minute.

Tout à l'heure, j'ai posé une question au sujet des familles d'agriculteurs qui souffrent à cause d'un conflit de travail qui s'éternise et du risque d'une grève très longue. Le NPD m'a essentiellement répondu qu'il ne se préoccupe pas du sort des familles agricoles. Le NPD a plutôt envie de prolonger ce conflit de travail...

M. Peter Julian: Allez faire un tour à Wabamun Lake et demandez aux gens de la place ce qui s'est passé.

M. Chris Warkentin: Les députés néo-démocrates font du chahut parce qu'ils ne veulent pas entendre ce que les familles d'agriculteurs ont à dire.

Bon nombre de ces familles ont communiqué avec moi pendant les deux dernières semaines, au cours desquelles j'ai sillonné ma circonscription. Les députés du NPD parlent de sécurité et d'autres sujets importants, mais, en fin de compte, les gens qui seront le plus touchés et qui ont le plus à perdre sont nos familles d'agriculteurs qui ne seront plus en mesure d'expédier leurs produits, ce qu'ils doivent pouvoir faire absolument.

L'hiver a été dur et le CN a dû retarder l'expédition de certains produits vers les marchés. Si les agriculteurs ne peuvent pas expédier leurs produits pour les vendre, ils ne pourront pas payer leurs comptes. Les familles d'agriculteurs paient des intérêts sur des prêts et des exploitations agricoles vont faire faillite avant même que leurs produits soient expédiés vers les marchés. Mais le NPD s'en moque éperdument.

● (2000)

Mme Catherine Bell: Monsieur le Président, comme je l'ai dit au début de mon intervention, c'est toujours la même rengaine. Les conservateurs agissent comme des employeurs, en dressant une partie des travailleurs contre...

M. Chris Warkentin: Ils peuvent faire faillite.

M. David Christopherson: Vous avez eu votre tour.

M. Chris Warkentin: Vous faisiez du chahut pendant que je parlais.

Mme Catherine Bell: Monsieur le Président, je n'ai pas fait de chahut pendant que le député parlait et j'aimerais qu'il fasse de même.

C'est toujours la même rengaine: on dresse les travailleurs les uns contre les autres. Les agriculteurs ont de quoi être préoccupés par la grève, puisque si un train déraile et répand des produits toxiques dans leurs champs, comme ce fut le cas dans les rivières de la Colombie-Britannique et les lacs de l'Ontario, ils en subiront les effets pendant des années.

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Il y a eu des consultations entre les partis et vous constaterez qu'il y a un consentement unanime à l'égard de la motion suivante concernant le déroulement du reste du débat. Je propose donc:

Initiatives ministérielles

Que, nonobstant tout article du Règlement ou ordre spécial de la Chambre, pendant le débat sur le projet de loi C-46, Loi prévoyant la reprise et le maintien des services ferroviaires, le Président de la Chambre et le président du comité plénier ne devront pas recevoir de demande de quorum ou de motions dilatoires; lorsque plus aucun député ne demandera la parole à l'étape de la deuxième lecture, la question sera réputée avoir été mise aux voix et un vote par appel nominal sera réputé avoir été demandé; le vote aura lieu après que la sonnerie aura retenti pendant 30 minutes; en comité plénier, aucun amendement ne sera reçu par le président sauf les suivants:

« Que le projet de loi C-46, à l'article 2, soit modifié par substitution, à la ligne 23, page 1, de ce qui suit:

« syndicat » Les Travailleurs unis des transports ou tout autre syndicat accrédité par le Conseil canadien des relations industrielles pour représenter les employés » et

« Que le projet de loi C-46, à l'article 2, soit modifié par substitution, à la ligne 13, page 1, de ce qui suit: 31 décembre 2006, ainsi que l'entente BC Rail mentionnée dans le protocole signé par les représentants de l'employeur et du syndicat le 24 février 2007. Y sont assimilés les »;

lorsque plus aucun député ne demandera la parole pour commenter une disposition ou un amendement en comité plénier, un vote par appel nominal sera réputé avoir été demandé et l'article sera réputé avoir été adopté avec dissidence; la motion d'adoption du projet de loi à l'étape du rapport sera réputée adoptée avec dissidence; et lorsque plus aucun député ne demandera la parole à l'étape de la troisième lecture, la question sera réputée avoir été mise aux voix et un vote par appel nominal sera jugé avoir été demandé; le vote aura lieu après que la sonnerie aura retenti pendant 30 minutes.

[Français]

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): L'honorable ministre a-t-il le consentement unanime de la Chambre pour proposer cette motion?

Des voix: D'accord.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): La Chambre a entendu l'énoncé de la motion. Plaît-il à la Chambre d'adopter cette motion?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

[Traduction]

M. David Christopherson (Hamilton-Centre, NPD): Monsieur le Président, j'apprécie de pouvoir me joindre au débat de ce soir. Il est intéressant de voir que, souvent, la taille d'un projet de loi ne reflète pas nécessairement son effet ou son impact. C'est ce qui se passe ici.

Le projet de loi C-46 n'est pas un document bien long. Il ne couvre que six pages. Il contient toutefois des armes incroyables, des armes qui, aux yeux des travailleurs canadiens, auront été tournées contre eux par le Parlement et par leur propre gouvernement.

C'est peut-être un sujet de discussion pour certains d'entre nous ici présents, mais pour ceux qui se trouvent sur la ligne de piquetage ou qui continuent de travailler de leur mieux pour assurer, non seulement le meilleur service qui soit aux clients du CN, mais aussi leur sécurité, celle de tous les passagers et de tous ceux qui sont touchés par l'escalade incroyable des déraillements qui ont eu lieu au Canada, c'est un puissant projet de loi qui va dans la mauvaise direction.

Voici ce que dit le sommaire du projet de loi:

Le texte prévoit la reprise et le maintien des services ferroviaires et impose l'arbitrage comme mode de règlement des questions qui font toujours l'objet d'un différend entre les parties.

Cela semble bien simple. Le NPD voit trois énormes objections à la teneur de cette simple phrase. Premièrement, quand on dit que le texte prévoit la reprise et le maintien des services ferroviaires, cela signifie également que les Canadiens qui ont décidé, par un vote libre et démocratique, d'exercer leur droit de suspendre le travail et d'exercer des pressions sur leur employeur pour obtenir une meilleure convention collective se voient privés de ce droit. Si ce

projet de loi est adopté, ces citoyens canadiens seront lésés dans leurs droits.

Deuxièmement, le projet de loi impose l'arbitrage. Je vois quelques députés d'arrière-ban du gouvernement hocher la tête comme s'ils étaient sur la lunette arrière d'une automobile. Maintenant que le député écoute, je dois lui dire qu'il ne s'agit pas d'un processus équitable pour les travailleurs en cause. Ce n'est peut-être pas important pour les députés de l'arrière-ban, mais c'est important pour un grand nombre de Canadiens et leurs familles.

Troisièmement, le sommaire parle du « règlement de questions qui font toujours l'objet d'un différend ».

M. Chris Warkentin: Et les agriculteurs?

M. David Christopherson: Je vais continuer malgré le chahut. Si les députés ne veulent pas écouter, il n'est pas nécessaire qu'ils le fassent, mais les travailleurs auront leur mot à dire à propos des conservateurs qui leur imposent un accord ou une loi leur enlevant leurs droits. J'ai des petites nouvelles pour les membres du caucus conservateur. Le NPD défendra les droits de ces travailleurs aujourd'hui et chaque fois que ce sera nécessaire.

Le dernier point porte sur le « mode de règlement des questions qui font toujours l'objet d'un différend », ce qui n'est qu'une belle façon de dire que le gouvernement leur imposera un règlement et qu'ils devront l'accepter. C'est essentiellement ce qu'il dit.

Permettez-moi de citer les propos qu'a tenus un des dirigeants syndicaux les plus en vue du Canada.

M. Chris Warkentin: Qu'en est-il de l'agriculteur ordinaire?

M. David Christopherson: Les conservateurs peuvent bien rigoler et chahuter. Tout membre du Syndicat national des employés et employés généraux du secteur public, du SNEGSP, qui veut savoir qui est en train de rigoler, pendant que je fais la lecture de la déclaration de son président national, n'a qu'à téléphoner au bureau du NPD. Nous serons heureux de donner le nom de ceux qui trouvent ça drôle.

Dans le communiqué, le président national du SNEGSP, James Clancy, a dit ce qui suit à propos de ce qui se passe ici:

Voilà un autre exemple regrettable où le Canada abroge les obligations en matière de travail et de droits de la personne [...]

● (2005)

Notre pays a le devoir d'honorer les conventions et les traités que nos gouvernements ont signés au fil des ans avec les Nations Unies (ONU) et l'Organisation internationale du Travail (OIT).

Le « nouveau gouvernement » du Canada se conduit de la même façon éhontée que les anciens gouvernements en violant nos obligations internationales de respecter les droits des travailleurs.

Cette façon de faire tourne en dérision la signature, par le Canada, des conventions et des traités internationaux portant sur le travail et sur les droits de la personne. Les conservateurs de Harper ne se conduisent pas mieux que les libéraux l'ont fait, a soutenu Clancy.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): À l'ordre, s'il vous plaît. Le député de Hamilton-Centre a suffisamment d'expérience à la Chambre pour savoir qu'il n'est pas censé désigner les autres députés par leur nom, que ce soit directement ou indirectement.

Initiatives ministérielles

M. David Christopherson: Mes excuses, monsieur le Président. Je croyais que vous parliez du nom du président, ce qui aurait été convenable je crois, mais le nom d'un député figure dans le communiqué. Vous avez absolument raison et je vous présente mes excuses. Cela ne change rien à mon argument, mais sachez que c'est noté.

M. Clancy a ensuite ajouté:

Il n'est pas absolument nécessaire que le gouvernement intervienne. Le Conseil canadien des relations industrielles a déclaré la grève légale [...] et les parties devraient pouvoir résoudre seules leurs différends dans le cadre du processus de négociations collectives.

C'est essentiellement ce que nous demandons. Tout ce que nous demandons, c'est que le gouvernement reconnaisse que les deux parties sont actuellement engagées dans des négociations démocratiques. Une grève légale est en cours. Ce n'est pas en soi la fin du monde. Il s'agit de grèves rotatives. Je ferais remarquer aux députés qu'un syndicat qui déclenche des grèves rotatives, au lieu d'une grève générale, tente simplement de faire passer son message et d'exercer des pressions sur la direction pour qu'elle accepte de négocier une convention collective équitable.

Si le syndicat voulait causer le type de ravages dont parlent les députés conservateurs d'arrière-ban, il aurait seulement tenu un vote. Il jouit d'un vaste appui de 70 ou de 75 p. 100 je crois. Les travailleurs auraient pu approuver ce mandat et forcer la fermeture du réseau, mais ce n'est pas ce qu'ils ont voulu.

Les travailleurs veulent une convention collective. Il faut se rappeler que, en principe, l'objectif est d'en arriver à une convention collective. Lorsqu'il y a une grève ou qu'un arrêt de travail est imposé, le processus de négociation est rompu. La grève est acceptable parce qu'elle respecte les règles, mais lorsque le gouvernement commence à imposer des conditions, il nie complètement au syndicat son droit légal de représenter les employés dans le cadre du processus de négociation.

En outre, si le syndicat avait voulu faire tout ce dommage et qu'il était si mal intentionné comme le prétendent les députés conservateurs d'arrière-ban, il aurait inclus les trains de banlieue. Si le syndicat voulait vraiment faire monter davantage la pression, il aurait pu aller jusque-là. S'il avait uniquement voulu montrer son pouvoir, le syndicat était en mesure de faire cela.

Cependant, comme ce n'est pas ce que le syndicat cherche à faire, la situation est vraiment désolante aujourd'hui. Cette mesure législative ne reconnaît absolument pas les droits des travailleurs dans ce conflit.

Un collègue ne cesse de mentionner les agriculteurs. J'en conviens; ils font partie de l'équation, mais cette mesure ne les aidera pas.

Ceci m'amène au point suivant qui est celui de la sécurité. Les gens ne sont pas vraiment avancés si leurs produits se trouvent dans un train qui tombe dans un précipice.

Je tiens à ce que tout le monde entende ceci. Si on attend assez longtemps, ça commence à sortir. Un autre d'entre eux, en arrière, lance que les assurances sont faites pour ce genre de situation.

M. Chris Warkentin: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. David Christopherson: Il n'est pas suffisant qu'une personne perde la vie dans ce train qui tombe dans le précipice.

J'aimerais que tout le monde soit ici pour entendre les protestations à l'idée que des gens pourraient vraiment être blessés. Un déraillement est une situation vraiment grave parce qu'il entraîne un mouvement incontrôlable d'une énorme masse de métal. De

combien de déraillements avons-nous été témoins cette année seulement?

Mes amis qui s'occupent de ces questions chaque jour affirment que le nombre de déraillements a doublé cette année en janvier. Je sais qu'on a déjà fait mention de ces accidents, mais je tiens à les répéter à mon tour.

Le 4 janvier, une locomotive a dévalé un talus dans le canyon du Fraser. Pourquoi les gens d'en face ne rient-ils pas? D'après eux, c'est une situation cocasse. Ils estiment qu'un train qui dévale un talus est une situation drôle.

Et que dire de la bonne blague du 8 janvier, quand 24 des 122 wagons d'un train de marchandises ont déraillé au Québec. C'était vraiment rigolo.

Que dire de l'incident du 1^{er} mars? Il y a vraiment de quoi se bidonner. Un train de marchandises du CN a déraillé à Pickering. Je parie que les habitants de cette ville rient jaune quand ils repensent à ce qui s'est passé et à ce que cela veut dire.

● (2010)

Le 4 mars, il y a eu un déversement de céréales près de Blue River, en Colombie-Britannique. J'imagine que les cultivateurs n'étaient pas très contents de voir leurs céréales ainsi répandues, même s'ils ont des assurances.

Le 10 mars, le trafic ferroviaire sur la principale ligne du Canadien National traversant le Nouveau-Brunswick a été interrompu par le déraillement de 17 voitures. Même si je sais que ce n'est pas une nouvelle, on peut encore s'étonner de ce que, pour cette réalisation formidable en matière de sécurité, le PDG du CN gagne 56 millions de dollars par année. C'est plus de 1 million par semaine.

Mes collègues ont fait le calcul. J'ai arrêté après avoir calculé 9 000 \$ l'heure. Non, mais pensez-y. Nous avons des travailleurs compétents pour assurer le transport ferroviaire au Canada et nous avons des problèmes de sécurité au point où le nombre de déraillements double et nous mettons maintenant la population en danger. Nous avons une entreprise qui pense que son grand patron fait un si bon travail qu'il mérite 56 millions de dollars par année pour de si beaux déraillements.

Le plus exaspérant dans cette situation pour bien des travailleurs et assurément pour le syndicat, c'est le processus. J'ai mentionné tout à l'heure l'arbitrage des propositions finales, les moyens mis sur la table par le gouvernement. Cet arbitrage n'est pas juste.

Il y a différents moyens de régler des désaccords et des conflits de travail qui n'impliquent pas seulement deux parties. Il n'est pas rare de faire intervenir un médiateur ou un conciliateur. Parfois, les parties reconnaissent qu'elles sont dans une impasse et qu'elles ont besoin d'aide. Pour forcer l'impasse, elles saisissent alors un arbitre de leur différend, font valoir leur point de vue et se plient ensuite à sa décision. Il y a deux façons principales de procéder, soit l'arbitrage du différend et le choix de l'offre finale, mais il y en a également d'autres.

Le problème avec l'approche choisie dans le dossier dont nous sommes saisis, c'est qu'elle est surtout utilisée lorsque le différend est principalement de nature monétaire. On peut alors présenter des comparaisons de marchés ou d'emplois équivalents, des études de marché ou encore d'autres conventions collectives en faisant valoir son point de vue, avant que l'arbitre ne prenne une décision qu'il estime équitable.

Initiatives ministérielles

Cependant, dans ce cas-ci, il y a deux offres globales qui portent sur toutes les questions en suspens. L'arbitre en choisira donc un des deux, dans son intégralité. C'est une situation gagnant-gagnant ou perdant-perdant. S'il advenait qu'une autre partie soit impliquée, le processus choisi ne devrait-il pas naturellement correspondre aux désirs des deux parties plutôt qu'aux souhaits des dirigeants? Nous savons ce que veulent les dirigeants. Nous savons ce que veulent les propriétaires américains du CN, mais ce n'est pas ce que souhaitent les travailleurs. Ceux-ci veulent simplement être traités équitablement. Le gouvernement aurait donc pu avoir recours à une solution d'arbitrage de différend.

Pourquoi cela est-il aussi important? Pour revenir au projet de loi que je brandissais en disant qu'il était plutôt mince, mais qu'il avait un grand pouvoir, à qui reviendra la responsabilité de nommer l'arbitre? Au syndicat? Non. Aux clients? Non. Aux agriculteurs ou aux petites entreprises? Non plus. C'est le gouvernement qui nommera l'arbitre, qui lui donnera pleins pouvoirs. Le gouvernement est du côté de la grande entreprise. Tout le monde le sait. Pourtant, le gouvernement espère que les travailleurs du CN et leurs familles vont croire que, d'une manière ou d'une autre, ils finiront par obtenir leur juste part. Nous ne pensons pas qu'il en sera ainsi.

● (2015)

Hunter Harrison, le PDG, a reçu une rémunération de 56 millions de dollars en 2005. Il a gagné encore plus d'argent depuis ce temps, j'en suis certain. Il est payé 9 000 \$ l'heure. Compte tenu des rémunérations qui ont cours dans l'industrie, les travailleurs spécialisés du CN sont bien payés. Ils ont beaucoup de responsabilités et un important bagage de formation. Selon leur ancienneté et le poste qu'ils occupent, ils peuvent être payés entre 70 000 \$ et 90 000 \$ avec quelques heures supplémentaires. C'est une bonne rémunération, mais ce n'est pas 9 000 \$ l'heure. Quoi qu'il en soit, ils ne sont pas trop payés. Si ma fille est dans un train, je veux être certain qu'il s'y trouve des travailleurs compétents et bien concentrés sur leur travail, qui se sentent valorisés, qui savent qu'ils sont des professionnels et qui sont traités en conséquence. C'est le genre de personnes que je tiens à voir chargées de la sécurité dans les trains. Je ne veux pas que ces gens aient l'impression que leurs dirigeants se moquent d'eux constamment, avec la complicité de leur propre gouvernement.

En fin de compte, c'est mauvais pour les travailleurs et c'est mauvais pour le CN parce que cette entreprise peut ainsi continuer de refuser d'allouer les sommes d'argent qui seraient si nécessaires pour la maintenance et pour la santé et la sécurité au travail. Elle reste obsédée par ses résultats financiers, sans oublier de réserver au moins 56 millions de dollars pour le PDG.

La démarche choisie dans ce projet de loi plutôt draconien ne contient pas une miette de démocratie ou d'équité. Elle serait acceptable si au moins le syndicat pouvait l'accepter en grinçant des dents, mais ce n'est même pas le cas. Le choix de l'offre finale est la démarche retenue.

Les travailleurs du CN ne peuvent rien attendre de ce projet de loi. Ils voient leur propre gouvernement s'en prendre à eux et se joindre à la direction, dans l'autre camp, pour leur nier leur droit démocratique de négocier un traitement équitable en retour du travail qu'ils accomplissent pour leur employeur et pour les Canadiens, lorsqu'ils veillent à la sécurité du système ferroviaire du pays.

C'est un mauvais projet de loi. Nous sommes fiers de nous y opposer. Ce serait préférable que le gouvernement le reprenne, l'amende et l'imprègne d'un authentique esprit démocratique en permettant un véritable choix et un règlement définitif du conflit qui

augurerait d'un bel avenir pour le CN et d'un monde propice à la création d'emplois, où les gens se sentiraient en sécurité. Nous sommes loin du compte avec ce projet de loi.

● (2020)

M. James Rajotte (Edmonton—Leduc, PCC): Monsieur le Président, mon collègue a parlé avec beaucoup de passion des droits des travailleurs, mais il s'est attardé exclusivement à ceux des travailleurs d'une seule entreprise. En vérité, le ministre du Travail a donné à la direction du CN et au syndicat suffisamment de temps pour résoudre le différend eux-mêmes. Il est intervenu à la dernière minute, au moment où il convenait qu'il le fasse, pour éviter de graves dommages causés à l'économie.

Nous avons déjà perdu 1 milliard de dollars et cela a eu des répercussions sur les travailleurs de certaines d'autres secteurs du pays. Mon collègue en a parlé.

Il y a notamment le secteur automobile. Un emploi sur sept au pays est lié au secteur automobile. Le député de l'Ontario devrait savoir que ce secteur fonctionne selon la formule du « juste à temps ». Il dépend du CN, du CP et d'autres trains pour livrer sa marchandise au moment opportun. Sarnia, en Ontario, est également touchée. Les entreprises dans l'Ouest le sont aussi.

Le secteur des produits chimiques et celui du plastique dépendent du système ferroviaire. Les travailleurs de ces secteurs et leurs familles en dépendent. Le secteur forestier compte sur le système ferroviaire pour le transport des produits vers les entreprises et depuis celles-ci.

Les travailleurs du secteur du commerce de détail, qui, pour la plupart, ne sont pas syndiqués, tâchent d'élever leur famille avec un faible revenu. Ces familles dépendent du système ferroviaire pour le transport des marchandises. Les secteurs de l'alimentation et des produits de consommation et ceux des vêtements et du textile subissent eux aussi les contrecoups de la situation.

Comme on l'a dit plus tôt, les agriculteurs aussi dépendent du système ferroviaire.

Le NPD, de par ses agissements ce soir et parce qu'il n'écoute qu'un seul syndicat, fait abstraction des droits de milliers de travailleurs canadiens. C'est pour cette raison que le gouvernement agit. C'est pour cette raison que le NPD fait fausse route au sujet de ce projet de loi et de cette question.

M. David Christopherson: Je ne suis pas certain qu'une question ait été formulée, mais je me ferai néanmoins un plaisir de répondre, monsieur le Président.

Permettez-moi d'abord de faire valoir un point au député. Si ce que j'ai dit précédemment l'a contrarié, ce que j'ai à dire va vraiment le fâcher. Nous avons examiné la mesure proposée et nous nous sommes demandé pourquoi les conservateurs étaient si pressés d'intervenir. La situation ne dure que depuis près d'une semaine. Pourquoi intervenir aussi rapidement? L'une des raisons qui vient à l'esprit est que le gouvernement souhaite se ménager la possibilité de déclencher des élections d'ici quelques semaines. Certains estiment que son ardeur s'est refroidie.

Je les entend rugir. La meilleure défense, c'est l'attaque. On n'est sûr de rien. Le double langage de type orwellien abonde, non pas dans mon discours, mais dans le projet de loi.

Initiatives ministérielles

On ne peut cependant s'empêcher de se demander si les conservateurs sont pressés d'en finir parce qu'ils ne pourraient pas faire adopter cette mesure si la Chambre ne siègeait pas; ils pourraient évidemment rappeler la Chambre d'urgence pendant la campagne électorale, mais cela serait certes malcommode. Ne serait-il pas merveilleux pour le caucus conservateur que tout cela soit réglé? D'ailleurs, n'est-ce pas notre rôle à tous au Canada, de veiller au bonheur des conservateurs?

Peut-être les conservateurs souhaitent-ils en finir avec ce dossier cette semaine afin de se donner une marge de manoeuvre, ce qui tend encore une fois à prouver que, aux yeux du gouvernement, les travailleurs ne sont rien d'autre que des pions que l'on déplace suivant les besoins de la politique du parti au pouvoir, du moins celui qui est actuellement au pouvoir.

Je suis content de voir le député d'Edmonton—Leduc prendre le temps d'écouter et faire l'effort d'intervenir. Je vais fournir une réponse sérieuse à ce que j'ai pris pour une question ou une déclaration sérieuse de sa part. Il y a beaucoup de perdants lors d'une grève, mais les plus grands perdants sont les grévistes. À tous ceux qui parlent du pouvoir des syndicats et qui disent que ceux-ci ont trop de pouvoir, voici ce que j'ai à dire. Il n'est pas question ici d'un gang de fiers-à-bras syndiqués. Il est question de simples Canadiens qui travaillent et qui sont membres de ce syndicat.

Que le député comprenne bien que l'interruption de travail, et les perturbations importantes qui en résultent, visent à faire pression sur la direction pour qu'elle plie enfin et s'assoie à la table. Les grévistes subissent des pressions beaucoup plus fortes. Pendant qu'ils seront sur la ligne de piquetage à se battre pour leurs droits, M. Hunter continuera de toucher bien tranquillement ses 56 millions de dollars par jour. Ce sont les travailleurs sur la ligne de piquetage qui sont les grands perdants, car la plupart n'ont que leur paie pour subsister.

Au sein de chacun des secteurs dont le député d'Edmonton—Leduc a parlé il y a une forme de syndicat. Lorsqu'il y a une grève, il y a un effet des pressions beaucoup plus fortes et provoque des tensions ailleurs. Heureusement, 95 p. 100 des négociations se concluent sans qu'il n'y ait de grève. On n'est pas toujours au coeur du tumulte. Ces choses peuvent fonctionner. Tout ce qu'il faut faire, c'est de permettre à la loi que nous avons de donner des résultats et de faire en sorte que le gouvernement utilise un processus équitable et ouvert pour les travailleurs de ces secteurs. À l'issue du processus, le Canada continuera d'avoir une économie forte et les travailleurs auront des salaires décents.

• (2025)

M. Chris Warkentin (Peace River, PCC): Monsieur le président, je suis heureux de pouvoir une fois de plus tenter de défendre la cause des agriculteurs à la Chambre. J'espère que nous pourrions faire entendre raison au NPD, qui s'en prend aux familles d'agriculteurs au Canada.

Il va sans dire que ces dernières connaissent des moments difficiles. J'espère pouvoir éclairer quelque peu la lanterne des néo-démocrates en ce qui concerne la région de la rivière de la Paix.

M. Peter Julian: Enfoncez le couteau dans la plaie de la Commission du blé.

M. Chris Warkentin: Je n'ai aucun doute que ces députés-là parlent de la gestion de l'offre et de la Commission du blé.

M. Peter Julian: Quel culot de parler des familles d'agriculteurs!

M. Chris Warkentin: Chaque personne à qui j'ai parlé qui a travaillé pour la Commission du blé a dit que le plus important, actuellement, c'est que la CN se remette au travail...

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): À l'ordre, s'il vous plaît. Le député de Burnaby—New Westminster a déjà eu la parole. C'est maintenant le député de Peace River qui l'a. Il faut que je puisse l'entendre, c'est la règle de base. J'aimerais pouvoir entendre le député à qui j'ai accordé la parole. J'écouterai ensuite la réponse.

Le député de Peace River a la parole.

M. Chris Warkentin: Monsieur le président, cela ne m'étonne pas du tout que le NPD ait essayé d'étouffer la voix des agriculteurs. Il le fait systématiquement, et je commence à en avoir ras le bol. J'en ai ras le bol de l'ignorance crasse du NPD en ce qui concerne les familles d'agriculteurs et la crise qu'elles connaissent actuellement. Il ne fait aucun doute...

M. Charlie Angus: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je ne puis tolérer qu'on accuse notre parti d'ignorance dans le dossier des agriculteurs. Nous travaillons tout le temps avec les agriculteurs. Je demande au député de retirer ses paroles.

• (2030)

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): À l'ordre, s'il vous plaît. Le député de Hamilton—Centre devrait savoir que lorsque je me lève, il doit s'asseoir.

M. David Christopherson: Je n'étais pas debout.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Merci. J'ai entendu une intervention qui tenait du débat et nous sommes prêts à entendre la réponse du député de Hamilton—Centre.

M. David Christopherson: Premièrement, monsieur le Président, afin que les choses soient bien claires, je précise que je n'étais pas debout. Je suis prêt à accepter le blâme lorsque je le mérite, mais ce n'était pas le cas cette fois-ci.

Par votre intermédiaire, monsieur le Président, je répondrai aux vociférations du député de Peace River, vociférations qui n'étaient pas très différentes de celles qu'il a lancées pendant que j'essayais de parler et pendant que d'autres députés essayaient de parler. Je trouve qu'il a du culot de parler ici d'assauts contre quoi que ce soit. Après ce que le gouvernement a fait à la Commission canadienne du blé et aux agriculteurs qui l'appuient, ne venez pas me parler de soutenir les agriculteurs. Nous le ferons, ne vous inquiétez pas.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Le député de Timmins—Baie James est le député à qui j'aurais dû m'adresser tout à l'heure. Il a 30 secondes pour poser sa question.

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Je serai bref, monsieur le Président. Nous parlons de dirigeants qui font 56 millions de dollars par année, soit 9 000 \$ l'heure. Je dirai à l'intention de ceux qui nous écoutent que c'est 216 000 \$ par jour. Si un train du CN déraile tous les trois jours, cela représente 648 000 \$ par déraillement.

Nous avons parlé de sécurité et du fait que le gouvernement refuse de...

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Le député de Hamilton—Centre dispose de 30 secondes pour répondre.

Initiatives ministérielles

M. David Christopherson: Monsieur le Président, j'aime bien cette question pour la simple raison qu'elle porte sur la santé et la sécurité. C'est la raison pour laquelle je suis d'avis qu'il est si illogique de choisir l'arbitrage des propositions finales. Cela ne permettra pas de composer avec les conditions de travail réelles.

Nous ne devons pas oublier, que nous parlions des gens qui travaillent dans le transport ferroviaire ou aérien, partout où la sécurité du public...

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Reprise du débat.

Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, la question nécessaire pour disposer de la motion à l'étape de la deuxième lecture du projet de loi C-46 est réputée mise aux voix et le vote par appel nominal est réputé demandé.

[Français]

Convoquez les députés.

• (2115)

Avant que le greffier n'annonce le résultat du vote:

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. L'honorable député de Portneuf—Jacques-Cartier invoque le Règlement.

M. André Arthur: Monsieur le Président, j'aimerais faire enregistrer mon vote de façon claire. Je suis contre la motion.

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

(Vote n° 154)

POUR

Députés

Abbott	Ablonczy
Albrecht	Alghabra
Allen	Allison
Ambrose	Anders
Anderson	Bagnell
Baird	Barnes
Batters	Bélangier
Bell (North Vancouver)	Benoit
Bernier	Bevilacqua
Blackburn	Blaney
Boshcoff	Boucher
Breitkreuz	Brison
Brown (Leeds—Grenville)	Brown (Barrie)
Bruinooge	Byrne
Calkins	Cannan (Kelowna—Lake Country)
Cannon (Pontiac)	Carrie
Casson	Chan
Chong	Clement
Coderre	Cotler
Cummins	Cuzner
D'Amours	Davidson
Day	Del Mastro
Devolin	Dhaliwal
Dhalla	Dion
Doyle	Dryden
Dykstra	Epp
Eyking	Fast
Finley	Fitzpatrick
Flaherty	Fletcher
Folco	Galipeau
Gallant	Godfrey
Goldring	Goodale
Goodyear	Gourde
Grewal	Guarnieri
Guergis	Hanger
Harper	Harris
Harvey	Hawn
Hearn	Hiebert
Hill	Hinton
Holland	Ignatieff
Jaffer	Jean
Jennings	Kadis
Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keddy (South Shore—St. Margaret's)
Kenney (Calgary Southeast)	Khan
Komarnicki	Kramp (Prince Edward—Hastings)
Lake	Lauzon

LeBlanc	Lee
Lemieux	Lukiwski
Lunn	Lunney
MacAulay	MacKay (Central Nova)
MacKenzie	Malhi
Maloney	Manning
Mark	Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)
Matthews	Mayes
McCallum	McGuinty
McGuire	McKay (Scarborough—Guildwood)
McTeague	Menzies
Merasty	Merrifield
Mills	Minna
Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)	
Moore (Fundy Royal)	
Murphy (Moncton—Riverview—Dieppe)	Murphy (Charlottetown)
Neville	Nicholson
Norlock	O'Connor
Obhrai	Oda
Owen	Pacetti
Pallister	Paradis
Patry	Pearson
Petit	Poilievre
Prentice	Preston
Proulx	Rajotte
Ratansi	Redman
Regan	Reid
Ritz	Robillard
Rodriguez	Russell
Savage	Scarpaleggia
Scheer	Schellenberger
Scott	Sgro
Shiple	Silva
Simard	Simms
Skelton	Smith
Solberg	Sorenson
St. Amand	St. Denis
Stanton	Storseth
Strahl	Sweet
Szabo	Telegdi
Temelkovski	Thibault (West Nova)
Thompson (New Brunswick Southwest)	Toews
Tonks	Trost
Turner	Tweed
Valley	Van Kesteren
Van Loan	Vellacott
Verner	Volpe
Wallace	Wappel
Warawa	Warkentin
Watson	Wilfert
Williams	Wrzesnewskyj
Yelich	Zed — 196

CONTRE

Députés

Angus	Arthur
Barbot	Bell (Vancouver Island North)
Bevington	Black
Blaikie	Blais
Bourgeois	Cardin
Carrier	Charlton
Christopherson	Comartin
Cullen (Skeena—Bulkley Valley)	Davies
Dewar	Freeman
Godin	Julian
Lavallée	Lévesque
Lussier	Malo
Marston	Martin (Winnipeg Centre)
Martin (Sault Ste. Marie)	Masse
Mathysen	McDonough
Nadeau	Nash
Ouellet	Perron
Priddy	Savoie
Siksay	St-Cyr
Stoffer	Thibault (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les
Basques)	

Wasylcyia-Leis — 41

PAIRÉS

Députés

Emerson

Gaudet — 2

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

[Traduction]

En conséquence, le projet de loi est renvoyé au comité plénier.

Je quitte maintenant le fauteuil afin que la Chambre se forme en comité plénier.

(Le projet de loi est lu pour la deuxième fois et la Chambre se constitue en comité plénier sous la présidence de M. Blaikie)

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. La Chambre se forme en comité plénier pour l'étude du projet de loi C-46. Le comité passe maintenant à l'étude de l'article 2.

Article 2

• (2120)

[Français]

L'hon. Jean-Pierre Blackburn (ministre du Travail et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, PCC): Monsieur le président, avez-vous bien parlé de l'article 2? Dans ce cas, je voudrais présenter deux amendements.

Le premier amendement se lit comme suit:

Que le projet de loi C-46, à l'article 2, soit modifié par substitution, à la ligne 13, page 1, de ce qui suit:

31 décembre 2006, ainsi que l'entente BC Rail mentionnée dans le protocole signé par les représentants de l'employeur et du syndicat le 24 février 2007. Y sont assimilés les;

[Traduction]

Le président: Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, l'amendement est réputé adopté avec dissidence.

(L'amendement est adopté.)

[Français]

L'hon. Jean-Pierre Blackburn: Monsieur le président, je désire déposer un autre amendement à l'article 2. Il se lit comme suit:

Que le projet de loi C-46, à l'article 2, soit modifié par substitution, à la ligne 23, page 1, de ce qui suit:

« syndicat » Les Travailleurs unis des transports ou tout autre syndicat accrédité par le Conseil canadien des relations industrielles pour représenter les employés.

[Traduction]

Le président: Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, l'amendement est réputé adopté avec dissidence.

(L'amendement est adopté)

Le président: Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, l'article 2, tel qu'amendé, est réputé adopté avec dissidence.

(L'article 2, tel qu'amendé, est adopté)

Le président: Le comité passe maintenant à l'étude de l'article 3. Débat.

Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, l'article 3 est réputé adopté avec dissidence.

(L'article 3 est adopté.)

Le président: Le comité passe maintenant à l'étude de l'article 4. Débat.

Initiatives ministérielles

[Français]

Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, l'article 4 est réputé adopté avec dissidence.

(L'article 4 est adopté.)

Le président: Le comité procédera maintenant à l'étude de l'article 5.

[Traduction]

Débat.

Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, l'article 5 est réputé adopté avec dissidence.

(L'article 5 est adopté.)

[Français]

Le président: Le comité procédera maintenant à l'étude de l'article 6. Débat.

Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, l'article 6 est réputé adopté avec dissidence.

(L'article 6 est adopté.)

[Traduction]

Le président: Le comité passe maintenant à l'étude de l'article 7. Débat.

Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, l'article 7 est réputé adopté avec dissidence.

(L'article 7 est adopté.)

Le président: Le comité passe maintenant à l'étude de l'article 8. Débat.

Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, l'article 8 est réputé adopté avec dissidence.

(L'article 8 est adopté.)

Le président: Le comité passe maintenant à l'étude de l'article 9. Débat.

Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, l'article 9 est réputé adopté avec dissidence.

(L'article 9 est adopté.)

• (2125)

[Français]

Le président: Le comité procédera maintenant à l'étude de l'article 10. Débat.

Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, l'article 10 est réputé adopté avec dissidence.

(L'article 10 est adopté.)

[Traduction]

Le président: Le comité passe maintenant à l'étude de l'article 11. Débat.

Initiatives ministérielles

Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, l'article 11 est réputé adopté avec dissidence.

(L'article 11 est adopté.)

Le président: Le comité passe maintenant à l'étude de l'article 12. Débat

Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, l'article 12 est réputé adopté avec dissidence.

(L'article 12 est adopté.)

[Français]

Le président: Le comité procédera maintenant à l'étude de l'article 13. Débat.

Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, l'article 13 est réputé adopté avec dissidence.

(L'article 13 est adopté.)

Le président: Le comité procédera maintenant à l'étude de l'article 14. Débat.

Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, l'article 14 est réputé adopté avec dissidence.

(L'article 14 est adopté.)

[Traduction]

Le président: Le comité passe maintenant à l'étude de l'article 15. Débat.

Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, l'article 15 est réputé adopté avec dissidence.

(L'article 15 est adopté.)

Le président: Le comité passe maintenant à l'étude de l'article 16. Débat.

Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, l'article 16 est réputé adopté avec dissidence.

(L'article 16 est adopté.)

Le président: Le comité passe maintenant à l'étude de l'article 17. Débat.

Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, l'article 17 est réputé adopté avec dissidence.

(L'article 17 est adopté.)

[Français]

Le président: Le comité procédera maintenant à l'étude de l'article 18. Débat.

Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, l'article 18 est réputé adopté avec dissidence.

(L'article 18 est adopté.)

[Traduction]

Le président: Le comité passe maintenant à l'étude de l'article 19. Débat.

Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, l'article 19 est réputé adopté avec dissidence.

(L'article 19 est adopté.)

[Français]

Le président: Le comité procédera maintenant à l'étude de l'article 20. Débat.

Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, l'article 20 est réputé adopté avec dissidence.

(L'article 20 est adopté.)

[Traduction]

Le président: Le comité passe maintenant à l'étude de l'article 21. Débat.

Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, l'article 21 est réputé adopté avec dissidence.

(L'article 21 est adopté.)

Le président: Le comité passe maintenant à l'étude de l'article 1. Débat.

Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, l'article 1 est réputé adopté avec dissidence.

(L'article 1 est adopté.)

Le président: Le comité passe maintenant à l'étude du titre. Débat.

Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, le titre est réputé adopté avec dissidence.

(Le titre est adopté.)

Le président: Le comité passe maintenant à l'étude du projet de loi modifié. Débat.

Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, le projet de loi modifié est réputé adopté avec dissidence.

Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, je vais maintenant lever la séance et faire rapport du projet de loi modifié.

(Rapport est fait du projet de loi.)

• (2130)

L'hon. Jean-Pierre Blackburn (ministre du Travail et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, PCC) propose que le projet de loi modifié soit agréé.

Le Président: Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, la motion portant adoption du projet de loi C-46 à l'étape du rapport est réputée adoptée avec dissidence.

(La motion est adoptée.)

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

Des voix: D'accord.

L'hon. Jean-Pierre Blackburn propose que le projet de loi soit lu pour la troisième fois et adopté.

Mme Libby Davies (Vancouver-Est, NPD): Monsieur le Président, je prends la parole au nom du NPD au moment où nous amorçons la troisième lecture du projet de loi C-46, Loi prévoyant la reprise et le maintien des services ferroviaires.

Initiatives ministérielles

Ayant pris connaissance du titre du projet de loi, et ayant à l'esprit ce que bon nombre de mes collègues ont dit plus tôt aujourd'hui, je considère le projet de loi extrêmement draconien. Il revient ni plus ni moins à imposer une mesure de retour au travail qui a des répercussions sur la santé, sur la sécurité et sur la vie de travailleurs qui assument de grands risques pour assurer le fonctionnement du transport ferroviaire.

Je tiens à dire que bon nombre de mes collègues du NPD se sont rendus sur les lignes de piquetage. Nous avons parlé aux travailleurs en grève, une grève tout à fait légale, je tiens à le signaler.

De nombreux commentaires formulés ici à la Chambre sont venus miner les droits de travailleurs qui participent à une grève légitime, à un processus légitime aux termes de la législation canadienne sur les relations de travail. Il subsiste même aujourd'hui une impression selon laquelle les travailleurs qui ont participé à ce conflit de travail, un vilain conflit avec un employeur, le CN, sont essentiellement à blâmer.

Cependant, soyons très clairs. Lorsque les travailleurs ont rejeté l'offre provisoire qui avait été négociée, comme ils en avaient tout à fait le droit, ils ont amorcé une série de grèves tournantes. Or, il faut que l'on sache et que l'on dise très clairement que c'est la compagnie, le CN, qui, à ce moment-là, a décidé de mettre les travailleurs en situation de lockout.

Les impressions erronées auxquelles a donné lieu ce conflit de travail ont causé un tort immense aux membres de ce syndicat. Je tiens à dire aux 2 800 membres du Syndicat des travailleurs unis des transports qui ont eu le courage de faire valoir leurs droits dans une situation très difficile...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. On a peine à entendre la députée de Vancouver-Est, qui a la parole. On dirait que beaucoup de discussions se déroulent à la Chambre. Je comprends l'enthousiasme des députés, mais nous devons être en mesure d'entendre ce que dit la députée de Vancouver-Est, qui a la parole. J'aimerais ramener un peu d'ordre à la Chambre, de sorte que la députée puisse poursuivre.

[Français]

L'honorable whip du NPD veut-il invoquer le Règlement?

M. Yvon Godin: Monsieur le Président, si les libéraux et les conservateurs n'aiment pas le discours tenu en cette Chambre des communes, ils pourraient peut-être sortir de la Chambre par respect pour celle-ci, et laisser la députée faire son témoignage.

Le Président: Je suis reconnaissant au whip du NPD de son appui. J'ai déjà essayé de maintenir l'ordre en cette Chambre pour que nous puissions entendre le discours de l'honorable députée de Vancouver-Est.

[Traduction]

La députée de Vancouver-Est a la parole et nous allons l'écouter. À l'ordre, s'il vous plaît.

Mme Libby Davies: Monsieur le Président, j'aimerais en effet poursuivre mon discours à l'étape de la troisième lecture.

Je sais que ce sujet n'est pas important aux yeux de certains députés, qui préfèrent passer des commentaires et faire des blagues. Par contre, le NPD est d'avis qu'il s'agit d'un processus très important.

Nous sommes ici pour défendre les droits des travailleurs au Canada. Nous trouvons que le gouvernement agit de façon odieuse en voulant imposer cette loi. C'est un outrage au processus et à l'histoire des droits des travailleurs dans notre pays.

Il est étrange que le gouvernement ait présenté son projet de loi sur le retour au travail moins d'une semaine après le rejet de l'accord préliminaire. Je crois que nous devons nous demander pourquoi le gouvernement était si pressé. On a répété sans arrêt que l'économie canadienne était sur le point de s'effondrer, mais ce n'était visiblement pas le cas.

Je crois qu'il importe de se demander si le gouvernement conservateur n'aurait pas un autre objectif, celui de préparer le terrain en cas d'élections. Il sait qu'il doit faire adopter cette loi de retour au travail à la Chambre, car il ne pourra plus le faire quand des élections seront déclenchées.

Je le signale, car le gouvernement n'avait vraiment aucune raison de sévir si rapidement contre ces employés qui ont des intérêts légitimes et qui respectaient un processus légitime.

Je répète qu'il s'agit d'une grève légale. Un processus légal est en cours. Les employés se sont prononcés sur un accord de principe qu'ils pouvaient accepter ou rejeter. Ils ont choisi de le rejeter. Ils ont aussi de le droit de poursuivre leur grève tournante et de poursuivre leurs négociations. Nous croyons que c'est ce qui aurait dû se produire au lieu du projet de loi qui a été présenté.

Je tiens à dire qu'on a totalement perdu de vue certains des problèmes qui ont donné lieu à cette grève. Je félicite mes collègues du NPD qui, un à un, ont pris la parole aujourd'hui pour alimenter le débat et faire connaître les véritables problèmes dans ce conflit. La santé et la sécurité sont les principales préoccupations qu'ont signalées les 2 800 membres des Travailleurs unis des transports. Ce sont les hommes et les femmes qui font fonctionner nos chemins de fer. Ce sont les hommes et les femmes qui font des quarts de travail épouvantables, dans des conditions terribles et dangereuses pour assurer la circulation des trains sur le continent.

Nous croyons que les problèmes qu'ils ont indiqués comme étant à la base de la grève doivent être réglés. Pour cette raison, nous craignons vivement que le projet de loi du gouvernement, qui ne prévoit que l'arbitrage des propositions finales, ne soit pas adéquat et ne permette pas de régler complètement ces problèmes.

Nous sommes d'avis que la santé et la sécurité des travailleurs sont extrêmement importantes pour tous les Canadiens. Voilà pourquoi nous avons un code du travail.

Si nous ne pouvons pas nous attaquer à cela dans un contrat de travail, si nous ne pouvons pas nous attaquer à cela pendant une grève, si nous ne pouvons faire en sorte que ces questions soient mises sur la table et si, pour l'essentiel, nous devons nous contenter de l'arbitrage des propositions finales, nous croyons que cela est tout à fait antidémocratique et très injuste.

Initiatives ministérielles

Comme nous savons que le projet de loi va être adopté envers et contre tous ce soir, nous voulons dire au gouvernement aujourd'hui qu'il a la responsabilité d'assurer la santé et la sécurité de ces travailleurs. Nous voulons nous assurer que ces hommes et ces femmes n'aient pas à vivre les déraillements qui se sont produits dans diverses régions du pays.

Un de mes collègues a fait remarquer plus tôt que le nombre des déraillements et des incidents en matière de sécurité a doublé. Que ce soit dans le canyon du Fraser, à Pickering, en Ontario, ou au Nouveau-Brunswick, cela ne survient que trop couramment dans les opérations du CN. Il vaut la peine que nous nous interrogeons sur ce qui se passe dans cette entreprise et sur les raisons pour lesquelles les questions de santé et de sécurité, de même que les conditions de travail, ont tellement perdu de leur importance. Que fait le gouvernement pour s'attaquer à ces préoccupations, parce que ce n'est pas l'arbitrage des propositions finales qui va permettre de traiter ces problèmes de manière équitable?

• (2135)

Je tiens également à préciser que nous avons présenté dans le cadre de ce débat les questions qui préoccupent les travailleurs. Le débat qui a eu lieu dans cette Chambre nous a consternés. Toutes ces questions ont été laissées de côté.

Mes collègues et moi sommes allés rencontrer les piqueteurs. Nous leur avons parlé. Nous savons qu'ils ont bien réfléchi avant de décider de faire la grève. C'est une décision que l'on ne prend généralement qu'en dernier recours, lorsque toutes les autres solutions ont échoué.

Je crois que nous devons reconnaître ici que même si la mesure législative étudiée à la hâte ici ce soir est adoptée, cette société et les gens qui y travaillent feront toujours face à toutes sortes de problèmes et de conflits.

Comme il a été souligné plus tôt, c'est réellement scandaleux et obscène pour une société dont le PDG empoche 56 millions de dollars par année en salaire et en primes, ce qui correspond à un salaire horaire d'environ 9 000 \$. Il est vraiment scandaleux de constater une telle situation d'un côté alors que, de l'autre côté, les intérêts légitimes des travailleurs ne sont pas reconnus à leur juste valeur. Y a-t-il une justice dans tout cela? Nous devons nous demander pourquoi cette société a laissé la situation se détériorer au point d'en arriver où nous en sommes aujourd'hui.

Le NPD s'est prononcé sans équivoque contre la loi de retour au travail. Je me souviens que, peu de temps après avoir été élue pour la première fois, en 1997, nous avons étudié une loi de retour au travail. Elle concernait les postiers. Je me souviens d'avoir pris la parole à la Chambre vers 2 heures du matin avec dégoût parce que l'un des premiers projets de loi sur lequel nous devions nous prononcer ordonnait le retour au travail de travailleurs qui n'avaient même pas eu droit à un processus de négociation juste. Je ne croyais pas que nous verrions une telle situation se présenter à nouveau, mais c'est le cas ce soir.

Je suis consternée de constater que seuls les députés néo-démocrates et bloquistes s'opposent à ce projet de loi de retour au travail. Cela m'amène à me demander ce qui a bien pu arriver aux députés libéraux, qui prétendent pourtant appuyer les droits des travailleurs. Nous les avons vu voter contre la loi anti-grève. Ils ont fait volte-face sur la question. Je peux affirmer que le mouvement ouvrier est consterné de voir que le Parti libéral a abandonné les travailleurs du Canada en votant en faveur de quelque chose d'aussi fondamental qu'une loi de retour au travail. C'est une

chose à laquelle nous nous attendons de la part du gouvernement conservateur, mais pas de la part du Parti libéral.

Nous sommes très fiers de notre position parce que, même si elle est impopulaire, nous croyons que l'on ne devrait jamais recourir à des lois de retour au travail. Nous croyons qu'il faut laisser les choses se dérouler dans le cadre d'un processus légitime.

Je suis fière d'affirmer au nom de tous les néo-démocrates que nous nous opposons catégoriquement à cette loi de retour au travail. Nous croyons qu'il s'agit d'une négation et d'une violation des droits des travailleurs visés. Ce n'est pas un processus démocratique. Les dispositions du projet de loi n'aboutiront pas à un processus d'arbitrage juste et elle ne régleront pas les questions encore en suspens pour les 2 800 membres du syndicat.

Nous voterons contre le projet de loi et nous le ferons par principe. Nous le ferons pour le fond. Nous le ferons parce que nous comprenons ce que cela signifie pour les travailleurs visés. Nous le ferons parce que nous comprenons ce que cela signifie pour l'ensemble des travailleurs du Canada. C'est un jour sombre pour les travailleurs lorsque le Parlement recourt à une loi du genre, qui viole le Code du travail et les normes du travail et mine les processus démocratiques.

• (2140)

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, j'apprécie l'intervention de la députée de Vancouver-Est. Elle vient de la Colombie-Britannique, tout comme moi, et nous avons été témoins de la trahison systématique des habitants de cette province de la part de ce gouvernement qui a violé des douzaines de promesses. Nous l'avons vu dans la capitulation dans le dossier du bois d'oeuvre qui s'est traduite par des centaines d'emplois perdus en Colombie-Britannique, sans parler du demi-milliard de dollars prélevés en droits illégaux dont on a fait cadeau au gouvernement Bush.

Les conservateurs ont approuvé la perte de centaines d'emplois, ce qui montre bien combien ils prennent au sérieux la Colombie-Britannique. En fait, le jour du budget, le ministre des Finances a dit que le Canada des conservateurs va des Rocheuses de l'Alberta jusqu'à Terre-Neuve-et-Labrador. Ce qu'il a dit était une insulte envers tous les habitants de la Colombie-Britannique.

La semaine dernière, dans le dossier de l'épidémie de dendroctone du pin, nous avons entendu le ministre des Ressources naturelles dire en toute simplicité que cette épidémie, qui a dévasté l'intérieur de la Colombie-Britannique, « n'était pas une priorité ».

Nous avons maintenant la question de la sécurité du transport ferroviaire, qui inquiète les gens de la Colombie-Britannique depuis des années parce que nous avons été témoins de la perte de vies et de la dévastation de l'environnement. Plus que toute autre province, la Colombie-Britannique a subi les répercussions de l'irresponsabilité du CN. Les gens de la province ont dit à maintes reprises que la sécurité du transport ferroviaire doit être une priorité, et le gouvernement conservateur, tout comme le gouvernement libéral précédent, a complètement ignoré les préoccupations des Britannico-Colombiens.

Nous avons ici ce soir le cas d'un gouvernement conservateur qui choisit la direction du CN et lui donne un chèque en blanc pour qu'elle impose les conditions de travail de son choix à ses employés alors que, de toute évidence, les employés du CN ont signalé à tous les parlementaires qu'il fallait aussi aborder la question de la sécurité.

Initiatives ministérielles

Ma question pour la députée de Vancouver-Est est très simple. Pourquoi le gouvernement conservateur ne comprend-il pas qu'il doit tenir compte des préoccupations des habitants de la Colombie-Britannique?

● (2145)

Mme Libby Davies: Monsieur le Président, je remercie le député de Burnaby—New Westminster de sa question exhaustive. Je lui répondrai rapidement que les députés du gouvernement conservateur sont devenus aussi arrogants que ceux du gouvernement libéral précédent. Ils ont eu tôt fait d'oublier les intérêts des électeurs qu'ils représentent.

En ce qui concerne la liste dont le député a donné lecture, qu'il s'agisse de l'infestation des forêts de la Colombie-Britannique par le dendroctone du pin, de l'entente sur le bois d'oeuvre et de l'énorme impact qu'il a eu sur la vie des travailleurs, ou encore de ce projet de loi de retour au travail et de son impact sur la sécurité ferroviaire, voilà autant de questions qui touchent les travailleurs et leurs familles.

La santé et la sécurité sont un enjeu important de ce conflit de travail et de cette grève. Les heures de travail touchent directement les travailleurs, mais elles touchent également leurs familles. Il s'agit de leur qualité de vie, un enjeu cher aux conservateurs. On dirait qu'ils ont oublié cela en Colombie-Britannique, comme partout au pays d'ailleurs.

Encore une fois, il faut se demander pourquoi ce projet de projet de loi a été présenté. S'agit-il d'un enjeu politique? S'agit-il de tourner toutes les cartes politiques, de façon à ce que les conservateurs puissent prendre n'importe quelle décision s'ils décident de déclencher des élections?

Dans ce dossier, le gouvernement n'agit certainement pas dans l'intérêt des travailleurs du CN, pas plus que dans celui du reste des travailleurs. Il n'agit pas dans l'intérêt de la Colombie-Britannique, car si c'était vraiment sa motivation profonde, il aurait investi ses ressources, son influence et son travail politique pour faire fonctionner ce processus.

Au contraire, à la première occasion, les conservateurs ont choisi de présenter un projet de loi de retour au travail. C'est la preuve de leur échec. Il n'ont pas été suffisamment responsables pour chercher à déterminer si un processus existant ne pourrait pas fonctionner.

Je suis d'accord avec le député sur le fait que le gouvernement conservateur a complètement abandonné les habitants de la Colombie-Britannique et ces travailleurs qui font de leur mieux pour assurer le succès de ces processus, pour qu'il soit tenu dûment compte de leurs revendications légitimes. Le gouvernement les a laissés tomber.

M. Chris Warkentin (Peace River, PCC): Monsieur le Président, on dirait que le NPD va nous retenir ici ce soir, alors aussi bien en profiter pour intervenir au nom des familles d'agriculteurs de ma circonscription.

J'ai passé les dernières semaines à me promener d'un bout à l'autre de ma circonscription. Ce qui est ressorti de mes discussions avec les familles d'agriculteurs, c'est que l'interruption du transport ferroviaire les touche à un point tel que beaucoup n'arriveront plus à payer leurs comptes. Elles seront incapables d'effectuer les importants paiements qu'exigent les banques et leurs divers fournisseurs. Malheureusement, cela signifie que beaucoup de ces familles seront ruinées financièrement et que certaines perdront même leur maison parce qu'elles seront incapables d'acheminer leurs produits sur le marché.

Encore une fois, le NPD se montre totalement insensible aux besoins des familles d'agriculteurs. Je prends la parole aujourd'hui pour implorer le NPD de permettre la reprise du transport des céréales dans notre pays afin que les familles d'agriculteurs puissent subvenir à leurs besoins. Je signale au NPD que les personnes dont il ne parle jamais, celles pour qui l'interruption de travail a l'effet le plus dévastateur, sont les familles d'agriculteurs.

Je demande une fois de plus au NPD de réfléchir un instant aux conséquences pour les familles d'agriculteurs.

● (2150)

Mme Libby Davies: Monsieur le Président, tout d'abord, j'aimerais dire que je suis terriblement désolée que le député soit contrarié de devoir être ici ce soir pour débattre ce projet de loi. C'est vraiment très triste. Nous considérons qu'il est de notre devoir de l'examiner et de tenir un débat légitime et sérieux. S'il faut y passer la nuit et la journée, nous sommes prêts. Je m'excuse si notre présence ici ce soir dérange le député.

Il a affirmé que le NPD n'était pas sensible aux besoins des familles d'agriculteurs. Il devrait examiner le harsard pour déterminer quel parti et quels députés ont abordé le plus souvent à la Chambre les problèmes des familles d'agriculteurs. Ce sont les néo-démocrates.

Quels députés ont parlé de la Commission canadienne du blé et des droits démocratiques des agriculteurs élus comme administrateurs de la CCB, droits que le gouvernement conservateur a tenté de bafouer? Ce sont les néo-démocrates.

Chaque conflit de travail ou grève perturbe l'économie. C'est un fait. Je ne le nie pas. Personne à la Chambre ne pourrait dire le contraire. Toutefois, les travailleurs et les employeurs du pays ont des droits. C'est un processus perfectionné, fondé sur la pratique et le droit.

Oui, il peut y avoir une perturbation et des difficultés sur le plan économique, mais le fait est que si le gouvernement avait pris le temps d'agir adéquatement et de s'assurer que le processus était efficace, nous n'en serions pas là aujourd'hui, à débattre cette mesure législative.

Je renvoie la balle au député. Je crois que c'est le gouvernement qui a abandonné ces familles d'agriculteurs en laissant les choses s'envenimer au point où nous nous retrouvons maintenant avec un projet de loi de retour au travail. Des mesures préventives auraient pu être prises beaucoup plus tôt. Une convention collective et un processus équitable auraient été possibles.

Le député ne devrait pas nous sermonner au sujet de l'appui aux familles d'agriculteurs. Nous avons fait notre travail et nous continuerons de le faire. C'est le gouvernement conservateur qui a laissé tomber ces provinces et les Prairies...

Des voix: Bravo!

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): À l'ordre s'il vous plaît. Si les députés passent leur temps à applaudir, nous manquerons de temps pour une autre question ou observation.

Il reste assez de temps pour une brève question et une très brève réponse. Le député de Hamilton-Est—Stoney Creek a la parole.

Initiatives ministérielles

M. Wayne Marston (Hamilton-Est—Stoney Creek, NPD): Monsieur le Président, je vais tenter d'être bref. J'ai passé neuf années à l'emploi du Canadien National. J'étais un ouvrier d'entretien des signaux. Un accident n'attendait pas l'autre. J'ai été témoin de la récupération de quatre corps après un accident. Je connais les inquiétudes des travailleurs. Je parle à ces travailleurs chaque fois que je suis à Hamilton. Ils sont inquiets.

Les députés d'en face peuvent parler des agriculteurs et du blé. Qu'on pense au nombre de wagons qui quittent la voie ferrée et au nombre de déraillements que nous avons eus au Canada au cours des six derniers mois. Ils devraient se demander quel est le problème. Le problème, c'est que...

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Il reste huit secondes à la députée de Vancouver-Est.

Mme Libby Davies: Monsieur le Président, le député de Hamilton-Est—Stoney Creek sait de quoi il parle. Il parle de sa propre expérience de ce que ces problèmes de santé et de sécurité représentent pour les employés de chemin de fer. Je le remercie de...

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Reprise du débat. Le député de Davenport a la parole.

M. Mario Silva (Davenport, Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai dit plus tôt, le projet de loi à l'étude aujourd'hui est une mesure de dernier recours. Parfois, il est évident que des mesures s'imposent pour protéger les intérêts des Canadiens, ce qui constitue, après tout, notre plus grande responsabilité à la Chambre. C'est pourquoi nous nous retrouvons dans une position où le gouvernement doit intervenir dans la grève des Chemins de fer nationaux du Canada. Cette grève risque d'avoir des répercussions considérables sur la vie des Canadiens de toutes les régions, de même que sur notre économie, et il n'y a pratiquement d'autre choix que d'intervenir. En effet, il est temps d'utiliser cette mesure de dernier recours.

Notre dépendance à l'égard de notre réseau ferroviaire national est incontestée. Le réseau ferroviaire fait partie intégrante du succès de notre pays, à la fois comme nation et comme économie. Lorsque nous faisons une rétrospective des débuts de cette grève, force est de nous demander comment quiconque pourrait s'étonner qu'elle ait dégénéré au point qu'une intervention du gouvernement soit devenue inévitable. La grève nuit aux Canadiens et à notre économie. C'est aussi simple que cela. Les intérêts des Canadiens doivent l'emporter. Comme je l'ai dit, une loi de retour au travail constitue vraiment notre dernier et unique recours.

Au fil des ans, les gouvernements ont clairement reconnu l'importance du secteur ferroviaire pour les intérêts à la fois personnels et économiques des Canadiens.

Bien honnêtement, nous appuyons ce projet de loi parce que les Canadiens et le secteur économique ne peuvent pas se permettre que cette grève se prolonge.

• (2155)

M. Wayne Marston (Hamilton-Est—Stoney Creek, NPD): Monsieur le Président, je vais commencer par présenter mes excuses parce que j'étais survolté lors de ma dernière intervention. C'est que j'ai passé beaucoup de temps dans ma vie près des cours de triage et des gens qui, dans leurs activités quotidiennes, courent des risques à travailler avec de l'équipement mobile. Les wagons et les locomotives peuvent causer beaucoup de dégâts, en particulier lorsqu'une personne se fait coincer entre deux pièces d'équipement mobile. C'est ce dont je parlais il y a un instant.

Je m'inquiète parce que j'entends des gens qui nous disent, au cours de leurs négociations, qu'il y a des problèmes sérieux. Ils nous

disent qu'ils ont décidé de faire la grève et de se servir de la négociation de leur convention collective pour sensibiliser le gouvernement et la direction de leur entreprise à ces problèmes.

Je vous demande pardon encore une fois, mais cette question me tient tellement à coeur. Il y a un problème de sécurité au pays dont nous devons nous occuper. Certains aimeraient l'ignorer en disant qu'une table de négociation n'est pas l'endroit pour en discuter. Mais où donc les travailleurs peuvent-ils faire entendre leurs arguments au Parlement de ce pays et les porter jusqu'aux oreilles du gouvernement de ce pays?

Les vies de ces travailleurs sont bel et bien en danger. Les déraillements dont nous avons entendu parler ici aujourd'hui se sont bel et bien produits. On n'a qu'à regarder ce qui s'est passé au sud de la frontière, où la déréglementation du transport ferroviaire a entraîné un véritable capharnaüm et où des explosions se sont produites dans des lieux habités...

Une voix: Juste avant, le député du NPD disait qu'il était...

M. Wayne Marston: Ça commence à être frustrant, monsieur le Président, de toujours entendre quelqu'un parler lorsqu'on fait son possible pour défendre son point de vue.

Il s'agit pourtant bien d'une question de sécurité...

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Le député de Davenport a la parole.

M. Mario Silva: Monsieur le Président, il va sans dire que nous sommes tous préoccupés par les questions concernant les employés du CN. Nous apprécions ces employés à cause de leur importante contribution à l'économie canadienne.

En réalité, nombre de facteurs sont en jeu. Le problème ne se limite pas à la question que le député a soulevée. Certaines questions ont prolongé la grève, notamment le différend entre le syndicat international et les syndicats locaux. À un certain point, il était même difficile de savoir qui était en charge de certains syndicats à la table de négociation et si le processus allait en fin de compte être respecté par les membres du syndicats.

Nous sommes évidemment préoccupés de la façon dont cette mesure a été prise, par la façon dont le gouvernement a traité toute la question et par le rôle qu'a joué le CN. J'ai été déçu que le CN fasse appel au Conseil canadien des relations industrielles et ne désigne ni services, ni employés essentiels. J'estime que c'était une erreur fatale. Je crois en outre que les syndicats ont également commis une erreur irréparable en acceptant cette décision. La décision du Conseil canadien des relations industrielles a en fait causé des problèmes et je pense qu'elle nous a menés là où nous en sommes aujourd'hui. Le CN souhaitait peut-être cette mesure législative forçant le retour au travail.

Il y a eu un vice fondamental dans tout le processus. Le ministre aurait pu amener les deux parties à conclure une entente. Il est malheureux que nous devions recourir à cela, mais j'estime que nous n'avons d'autre choix que de continuer.

Initiatives ministérielles

Si le député du Nouveau Parti démocratique disait qu'il y a des problèmes, mais que nous allons accorder aux parties une semaine ou deux de plus avant de présenter une loi de retour au travail, ce serait différent. Toutefois, la réalité, c'est que cela donne carte blanche au syndicat pour poursuivre indéfiniment ses revendications. Si les syndicats veulent continuer la grève pendant encore un an ou deux ils le feront, parce qu'ils n'appuieront jamais une loi de retour au travail. Quelle hypocrisie et quelle irresponsabilité.

● (2200)

Mme Lynne Yelich (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources humaines et du Développement social, PCC): Monsieur le Président, la situation actuelle coûte très cher aux mines de potasse situées dans ma circonscription. Un grand nombre de personnes dont les emplois sont en jeu comptent sur nous pour que nous remettions ce service ferroviaire sur les rails.

J'aurais cru que les députés néo-démocrates seraient d'accord avec nous; après tout, je parle de la Saskatchewan où se trouvent leurs homologues qui, eux, trouvent la situation très préoccupante. J'aurais honte à leur place. Qu'ils téléphonent à leurs homologues de la Saskatchewan pour voir; ils vont se faire dire que la manutention de la potasse est paralysée. Il y a cinq mines de potasse dans ma circonscription, qui est en outre la capitale du blé et de l'orge. La Saskatchewan est durement touchée par cette grève du rail. Les pertes, en frais de surestimation et parce que l'on ne peut pas acheminer notre grain vers les ports, s'élèvent à des millions de dollars. On perd également des marchés.

Je pense qu'il est temps de clore ce débat.

M. Mario Silva: Monsieur le Président, je ne pense pas avoir entendu une question. Ça ressemblait plus à une observation de la part de la députée à propos de la durée du présent débat.

Elle a soulevé des préoccupations à propos de sa circonscription. Nous avons tous étudié les divers aspects de la question. Nous comptons appuyer ce projet de loi, en partie parce qu'il ne faut pas aborder qu'un aspect de cette équation. Il faut étudier tous les enjeux, les analyser minutieusement et reconnaître qu'il est question de sécurité ferroviaire et de droits de travailleurs. Cependant, il y a aussi des considérations économiques à prendre en compte, et il faut veiller à ce que le système ferroviaire au Canada soit opérationnel. Les Canadiens sont très inquiets parce qu'il ne savent pas combien de temps durera la grève. L'incertitude économique que suscite une grève prolongée dans beaucoup de collectivités est déconcertante. La peur est palpable.

Quand j'ai parlé aux représentants des syndicats, ils m'ont plus ou moins dit qu'ils avaient besoin d'une semaine, ou de quelques jours, mais c'était il y a un mois. La grève pourrait très bien continuer encore deux ou trois mois, ou même encore plus longtemps, si nous ne présentons pas de projet de loi sur le retour au travail. Les discours se multiplient et les gestes s'intensifient des deux côtés, et il est temps de ramener un peu de bon sens dans tout ça.

Il est question de la nomination d'un arbitre dans le projet de loi. Celui-ci pourrait trancher certaines des questions dont se préoccupe la partie syndicale et se pencher sur les problèmes. Aux termes du projet de loi, l'arbitre devrait rendre une décision d'ici trois mois. C'est probablement la meilleure solution, et c'est une des raisons pour lesquelles nous appuierons le projet de loi.

M. David Christopherson (Hamilton-Centre, NDP): Monsieur le Président, j'apprécie cela. Je connais bien le député, et j'ai beaucoup de respect pour lui. Nous avons travaillé dans l'administration municipale pendant la même période. Toutefois, je peux dire

que nous avons des opinions très divergentes sur cette question après avoir écouté son intervention.

Sauf si la situation a changé, il est le porte-parole en matière de travail. On parle de priver les grévistes de leurs droits. Les libéraux ne peuvent pas s'abstenir de prendre position. Ils sont soit du côté des travailleurs ce soir quand cela compte le plus ou ils ne le sont pas.

J'aimerais savoir comment le député peut se lever et dire que son caucus et son parti se préoccupent du sort des travailleurs. Il est facile de parler, mais il faut être prêt, quand cela compte vraiment, à joindre le geste à la parole.

M. Mario Silva: Monsieur le Président, je respecte le député mais, si je me souviens correctement, c'est ce même député qui était membre d'un gouvernement en Ontario qui a également privé les travailleurs d'un grand nombre de leurs droits.

Nous croyons tous aux droits des travailleurs, et nous les approuvons fondamentalement, mais il vient un temps où nous devons examiner les divers enjeux sociaux et économiques et où nous devons privilégier les intérêts des Canadiens. C'est ce que le projet de loi fait, et nous l'appuyons.

● (2205)

[Français]

Mme Carole Lavallée (Saint-Bruno—Saint-Hubert, BQ): Monsieur le Président, je voudrais réitérer le fait que le Bloc québécois s'oppose à cette loi de retour au travail pour le secteur ferroviaire. Mais avant tout, on se pose une question. Comment se fait-il que cette Chambre en soit arrivée à proposer une telle loi de retour au travail? Comment se fait-il qu'on en soit rendu à un tel gâchis? D'abord, comment se fait-il que ce Parlement fasse aujourd'hui une loi de retour au travail, alors que le ministre du Travail s'est lui-même vanté à plusieurs reprises en comités et même en cette Chambre qu'une loi de retour au travail n'était plus nécessaire depuis qu'on avait adopté la Loi antibriseurs de grève en 1999?

Il disait effectivement cela pour s'opposer lui-même à la Loi antibriseurs de grève, et il trouvait que c'était un très bon argument: regardez, on n'a plus besoin de loi de retour au travail! Eh bien non. Comme je lui ai dit à plusieurs reprises, cela prouve encore une fois que sa Loi antibriseurs de grève de 1999 ne fonctionne pas et qu'elle ne possède pas les vertus qu'il lui conférait.

D'autre part, si l'on a aujourd'hui cette loi de retour au travail, c'est justement parce qu'il n'y a pas de loi antibriseurs de grève. S'il y avait eu une telle loi, la direction du CN n'aurait pas à adopter une stratégie aussi farfelue, aussi tordue: elle n'aurait pas dit qu'elle allait essayer de briser le syndicat, qu'elle allait embaucher des travailleurs de remplacement, qu'elle ferait rentrer ses anciens retraités et qu'elle embaucherait des travailleurs américains pour faire le travail des syndiqués actuellement en grève.

Initiatives ministérielles

On a donc constaté que cette stratégie s'est révélée inefficace: le CN a été incapable de remplacer ses travailleurs syndiqués. La direction du CN doit apprendre à négocier avec ses syndiqués. Voici ce que fait une loi anti-briseurs de grève: elle instaure un équilibre entre les deux parties, la partie patronale et la partie syndicale. Ainsi, elles apprennent à s'asseoir et à négocier ensemble sans faire intervenir de nouveaux joueurs, comme les travailleurs de remplacement. La direction du CN doit apprendre à cesser d'être arrogante à l'égard de ses travailleurs. Elle doit aussi apprendre à éviter l'affrontement avec ses syndicats. Elle doit en outre apprendre à cesser d'être méprisante face au travail que ses travailleurs accomplissent et à cesser également de mépriser leur sécurité, qui est extrêmement importante. D'ailleurs, aussitôt qu'il en aura terminé avec cette loi, ce gouvernement devra se pencher sur la sécurité dans le secteur ferroviaire. C'est extrêmement important. On a souvent sonné l'alarme à ce sujet.

Une autre chose est également étonnante de la part de ce gouvernement conservateur. Comment se fait-il qu'il veuille intervenir à ce sujet? Le ministre de l'Industrie n'arrête pas de nous dire que les forces du marché vont s'équilibrer. Selon mes notes, il nous dit qu'il va laisser faire; que cela va s'arranger tout seul; que les lois du marché, normalement, vont tout équilibrer; et que si les entreprises sont assez bonnes, elles vont faire leur chemin.

Finalement, ce gouvernement, dont le principe est « au plus fort la poche », finit par intervenir dans un conflit entre deux parties. C'est vraiment étonnant. Pourquoi? Le ministre du Travail nous a expliqué ce matin qu'il avait reçu 78 appels à son bureau — ce n'est pas la fin du monde pour un bureau de ministre, j'espère — provenant de chefs d'entreprise qui se plaignaient. Je ne comprends pas que ce ministre n'ait pas résisté à ces pressions et redirigé la pression auprès de la direction du CN pour la convaincre de négocier. C'est ça aussi, exercer son leadership ministériel. Il ne suffit pas simplement de dire à la Chambre qu'on a reçu 78 appels et qu'il faut faire une loi spéciale.

Le Bloc québécois est loin d'être insensible aux inconvénients logistiques et économiques qui résultent de ce conflit de travail. Or, dans ce cas-ci, jusqu'à maintenant, les inconvénients sont assez faibles. Par exemple, dans les régions urbaines de Montréal et de Toronto, les services de transport sont maintenus. Le syndicat a d'ailleurs donné à la compagnie des assurances verbales qu'il continuerait de protéger les services de train de banlieue des deux régions pendant la grève tournante.

Plutôt que d'imposer sans délai un mécanisme d'arbitrage qui risque de ne plaire à personne, le ministre du Travail devrait profiter de l'ouverture actuelle pour accentuer les efforts de médiation, voire de les encadrer davantage. De toute façon, le ministre du Travail arrive bien tard avec tout ce gâchis.

• (2210)

Il aurait dû faire preuve de leadership bien avant et obliger les parties à négocier et à s'entendre.

La responsabilité d'un gouvernement n'est pas seulement d'intervenir, c'est aussi de voir venir et de prendre les mesures nécessaires pour éviter les gâchis comme celui qu'il fait aujourd'hui.

[Traduction]

Mme Penny Priddy (Surrey-Nord, NPD): Monsieur le Président, j'aimerais demander conseil à la députée.

On a beaucoup parlé des travailleurs ce soir. A-t-elle des suggestions peut-être pour le gouvernement conservateur qui va faire savoir aux travailleurs qu'ils n'ont pas leur mot à dire dans la

solution? Aussi, sur ce que le gouvernement pourrait dire à ceux qui ne peuvent dormir la nuit parce qu'ils craignent pour la sécurité de leur conjoint? Ils n'ont pas dormi suffisamment pour être alertes ou travaillent dans des voitures dont l'entretien n'a pas été effectué à temps ou correctement.

Les familles de ces travailleurs craignent jour et nuit pour la sécurité de membres de leur famille. A-t-elle un conseil à donner aux députés du parti conservateur sur ce qu'ils pourraient dire aux familles de ces travailleurs, eux qui font peu de cas des droits de ces derniers?

[Français]

Mme Carole Lavallée: Monsieur le Président, je remercie la députée de sa question.

J'ai commencé à en parler rapidement un peu plus tôt, lors de mon intervention. Au CN, il y a effectivement de graves problèmes de sécurité. On l'a vu au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités alors que des personnes sont venues intervenir.

Selon moi, le ministre du Travail devra s'interroger et participer de la façon la plus étroite possible aux travaux dudit comité afin de réaliser qu'il y a effectivement au CN des problèmes de sécurité extrêmement importants. Au cours des négociations, les syndicats ont essayé d'alerter la direction à ce sujet. Toutefois, la direction du CN ne semble pas très ouverte à écouter. Elle ne semble pas très consciente de ce qui se passe chez elle.

D'ailleurs, le 8 février dernier, les dirigeants du CN ont comparu devant le Comité permanent des ressources humaines, du développement social et de la condition des personnes handicapées. Le premier vice-président et chef des affaires juridiques du CN a fait des déclarations assez particulières qui démontrent bien qu'il n'est pas très en contact avec sa réalité. Par exemple, il se disait contre la Loi anti-briseurs de grève. Il s'y opposait évidemment et mentionnait: « Ce sera le retour à un système où les conflits de travail nationaux touchant les chemins de fer exigeront inmanquablement l'intervention du Parlement. » J'espère qu'il ne pratique pas l'astrologie, car il n'est pas très bon.

Il disait aussi: « Tout d'abord, le service de transport dans les trains de banlieue à Toronto et à Montréal serait vite interrompu, [...] »

Décidément, il n'est vraiment pas bon en astrologie. Il a un manque de vision, un manque de compréhension des enjeux. Il ne comprend pas les conséquences et les répercussions.

Je poursuis ce qu'il disait: « Parfois, selon le syndicat en grève, le service de Via Rail pourrait même être en grande partie interrompu. »

On voit bien que la direction du CN n'est pas très près de la réalité. Il faudrait que le ministre du Travail la rappelle à l'ordre le plus rapidement possible et lui demande de s'occuper de la sécurité des travailleurs. D'abord et avant tout, elle doit s'asseoir avec ses syndicats et négocier correctement.

L'hon. Jean-Pierre Blackburn (ministre du Travail et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, PCC): Monsieur le Président, je me permets d'intervenir à ce stade-ci du débat qui tire maintenant à sa fin. Je voudrais corriger certains propos de la députée de Saint-Bruno—Saint-Hubert.

Initiatives ministérielles

Avec la Loi anti-briseurs de grève qu'ils ont proposée de mettre en place dernièrement, à partir du 24 février, date où il y a eu une entente de principe entre le syndicat et le Canadien National, les employés n'auraient pas pu retourner au travail. On se serait retrouvés encore à attendre deux mois plus tard. Seulement 14 jours de grève représentent 1 milliard de dollars à notre économie au plan des exportations qui ont été perdues. Imaginons-nous l'état du pays avec deux mois de grève de plus au Canadien National. Il n'y aurait pas de transport d'un bout à l'autre du Canada, pas de livraisons de marchandises et pas de livraisons de services essentiels aux communautés éloignées. Ce serait le désastre économique.

Il y a une deuxième chose. La loi que nous avons devant nous ce soir permet la négociation en tout temps. Le Canadien National et le syndicat peuvent s'entendre. S'ils ont une entente entre eux, c'est ce qui prévaut.

Cependant, comme on ne constate pas actuellement que les gens semblent vouloir s'entendre et qu'on ne voit pas de lumière au bout du tunnel à court terme, on pense que l'économie canadienne doit primer. C'est pour cela que nous faisons cette loi de retour au travail, avec une possibilité de ce qu'on appelle la proposition de l'offre finale, une fois que l'arbitre aura essayé de travailler avec les parties pour arriver à une entente d'ici trois mois. S'il n'y a pas d'entente d'ici trois mois, il demandera aux parties de faire leur proposition et il choisira entre la proposition A ou B. Nous pensons que cette façon de faire une offre finale est plus positive pour faire en sorte que chacun prenne bien son rôle au sérieux dans le contexte qui prévaut.

D'autre part, je voudrais rappeler aux députés du Bloc québécois qu'ils devront assumer leur décision ce soir de ne pas laisser prévaloir l'importance de la santé économique du pays pour essayer justement d'être trop près du syndicat et de ne pas vouloir maintenir l'équilibre entre les parties.

En conclusion, je crois que nous avons une excellente loi devant nous ce soir. C'est une loi sérieuse qui permettra la négociation et qui permettra également à l'économie de continuer à fonctionner. C'est dans cet angle que nous avons cette loi ce soir.

● (2215)

Mme Carole Lavallée: Monsieur le Président, je remercie le ministre de ses commentaires.

Toutefois, je dois lui réitérer que s'il y avait eu — et là, il va peut-être comprendre — une loi anti-briseurs de grève, la direction du CN n'aurait pas adopté une stratégie aussi tordue que celle qu'elle a adoptée et qui se basait sur le fait que, de toute façon, elle n'avait pas besoin des employés syndiqués puisqu'elle engagerait des travailleurs de remplacement parmi ses retraités et des travailleurs américains. Si elle n'avait pas eu cette possibilité, la direction du CN se serait assise avec le syndicat et aurait négocié. J'espère que le ministre du Travail a compris cela. Je le lui ai mentionné plusieurs fois. Il me semble que c'est très clair.

La loi anti-briseurs de grève n'aurait pas créé la catastrophe dont parle le ministre parce que ce qui se passe actuellement au CN, c'est exactement ce qui se serait passé depuis les dernières semaines. Les gestionnaires et les cadres auraient pu travailler. C'est ce qu'ils font actuellement. Ils pallient aux services essentiels et aux services les plus importants.

Cela étant dit, je réitère que le ministre a manqué de leadership. Il aurait dû intervenir plus tôt.

Une voix: Il a eu peur.

Mme Carole Lavallée: Il aurait pu intervenir d'abord avant que la grève soit déclenchée, selon l'article 87(4) du Code canadien du travail.

M. Steven Blaney (Lévis—Bellechasse, PCC): Monsieur le Président, je salue le leadership du ministre du Travail et j'ai une question pour ma collègue de Saint-Bruno—Saint-Hubert.

On voit que plusieurs travailleurs du Québec et du Canada peuvent être pénalisés par cette grève. Il y aurait des pertes d'emplois, des pénuries d'essence comme on en a vécu récemment, des travailleurs qui seraient privés de revenus et des pertes financières pour tous les travailleurs.

La députée est-elle d'accord pour enlever ce soir cette épée de Damoclès qui menace l'économie québécoise et canadienne en appuyant le projet de loi? La députée bloquiste est-elle prête à défendre les travailleurs du Québec plutôt que de continuer à dire une chose et faire son contraire?

Mme Carole Lavallée: Monsieur le Président, ce député insulte l'intelligence des gens qui nous écoutent actuellement et il a des arguments fort démagogiques. En effet, l'important dans ce conflit entre le CN et son syndicat des travailleurs unis des transports, c'est la sécurité des travailleurs. C'est ce qui est finalement l'enjeu des négociations. Quand arriveront des problèmes sérieux de sécurité, il sera trop tard, à ce moment-là, pour pleurer sur les arguments démagogiques du député.

Ce qui est en jeu actuellement avec cette loi de retour au travail, c'est effectivement le bris du rapport de force qu'il y avait entre le syndicat et la partie patronale. C'est ce qui est en jeu et c'est ce qu'il faut rétablir.

[Traduction]

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

Des voix: Le vote.

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, la motion portant troisième lecture du projet de loi C-46 est réputée avoir été mise aux voix et un vote par appel nominal est réputé avoir été demandé.

● (2220)

Une voix: Avec dissidence.

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): La Chambre adopte-t-elle la motion avec dissidence?

Des voix: Oui.

Des voix: Non.

Et cinq députés ou plus s'étant levés:

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Convoquez les députés.

● (2300)

[Français]

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

Initiatives ministérielles

(Vote n° 155)

POUR

Députés

Abbott
Albrecht
Allen
Ambrose
Anderson
Bagnell
Barnes
Bélanger
Benoit
Bevilacqua
Blaney
Boucher
Brisson
Brown (Barrie)
Byrne
Cannan (Kelowna—Lake Country)
Cannon (Pontiac)
Casson
Chong
Coderre
Cummins
D'Amours
Day
Devolin
Dhalla
Doyle
Dykstra
Eyking
Finley
Flaherty
Folco
Gallant
Goldring
Goodyear
Grewal
Guergis
Harper
Harvey
Hearn
Hill
Holland
Jaffer
Jennings
Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)
Karygiannis
Kenney (Calgary Southeast)
Kramp (Prince Edward—Hastings)
Lauzon
Lee
Lukiwski
Lunney
MacKay (Central Nova)
Malhi
Manning
Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)
Mayes
McGuinty
McKay (Scarborough—Guildwood)
Merasty
Mills
Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)
Moore (Fundy Royal)
Murphy (Moncton—Riverview—Dieppe)
Neville
Norlock
Obhrai
Owen
Pallister
Patry
Petit
Prentice
Proulx
Ratansi
Regan
Richardson
Robillard
Russell
Scarpaleggia
Schellenberger
Sgro
Silva
Simms
Smith

Ablonczy
Alghabra
Allison
Anders
Arthur
Baird
Batters
Bell (North Vancouver)
Bernier
Blackburn
Boshcoff
Breitkreuz
Brown (Leeds—Grenville)
Bruinooge
Calkins
Cannis
Carrie
Chan
Clement
Cotler
Cuzner
Davidson
Del Mastro
Dhaliwal
Dion
Dryden
Epp
Fast
Fitzpatrick
Fletcher
Galipeau
Godfrey
Goodale
Gourde
Guarnieri
Hanger
Harris
Hawn
Hiebert
Hinton
Ignatieff
Jean
Kadis
Karetak-Lindell
Keddy (South Shore—St. Margaret's)
Komarnicki
Lake
LeBlanc
Lemieux
Lunn
MacAulay
MacKenzie
Maloney
Mark
Matthews
McCallum
McGuire
Menzies
Merrifield
Minna
Murphy (Charlottetown)
Nicholson
O'Connor
Oda
Pacetti
Paradis
Pearson
Poilievre
Preston
Rajotte
Redman
Reid
Ritz
Rodriguez
Savage
Scheer
Scott
Shipley
Simard
Skelton
Solberg

Sorenson
St. Denis
Storseth
Sweet
Temelkovski
Thompson (New Brunswick Southwest)
Tonks
Turner
Valley
Van Loan
Verner
Wallace
Warkentin
Wilfert
Wrzesnewskyj
Zed- — 195

St. Amand
Stanton
Strahl
Szabo
Thibault (West Nova)
Toews
Trost
Tweed
Van Kesteren
Vellacott
Volpe
Warawa
Watson
Williams
Yelich

CONTRE

Députés

André
Asselin
Barbot
Bevington
Black
Blais
Bouchard
Brunelle
Carrier
Christopherson
Crête
Davies
Demers
Dewar
Faille
Gauthier
Gravel
Guimond
Kotto
Laframboise
Lavallée
Lessard
Lussier
Marston
Martin (Sault Ste. Marie)
Mathysen
Ménard (Hochelega)
Mourani
Nash
Perron
Plamondon
Roy
Siksay
St-Hilaire
Thibault (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques)
Vincent
Wasylcia-Leis- — 71

Angus
Bachand
Bell (Vancouver Island North)
Bigras
Blaikie
Bonsant
Bourgeois
Cardin
Charlton
Comartin
Cullen (Skeena—Bulkley Valley)
DeBellefeuille
Deschamps
Duceppe
Gagnon
Godin
Guay
Julian
Laforest
Lalonde
Lemay
Lévesque
Malo
Martin (Winnipeg Centre)
Masse
McDonough
Ménard (Marc-Aurèle-Fortin)
Nadeau
Paquette
Picard
Priddy
Savoie
St-Cyr
Stoffer

PAIRÉS

Députés

Bellavance
Emerson
Gaudet

Bezan
Freeman
Thompson (Wild Rose)- — 6

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

(Le projet de loi, lu pour la troisième fois, est adopté.)

[Traduction]

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, je propose:

Que la Chambre s'ajourne maintenant.

Initiatives ministérielles

● (2305)

Le Président: Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?**Des voix:** D'accord.

(La motion est adoptée.)

[Français]

Le Président: La Chambre s'ajourne donc à demain, à 14 heures, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 23 h 6.)

Le député de Sherbrooke	
M. Harvey	8298
La participation des femmes à la vie politique	
M. Duceppe	8298

QUESTIONS ORALES

Les programmes gouvernementaux	
M. Dion	8299
M. Harper	8299
M. Dion	8299
M. Harper	8299
M. Dion	8299
M. Harper	8299
La Charte des droits et libertés	
M. Dion	8299
M. Harper	8299
M. Ignatieff	8299
M. Harper	8300
L'industrie aéronautique	
M. Duceppe	8300
M. Bernier	8300
M. Duceppe	8300
M. Bernier	8300
Mme Brunelle	8300
M. Bernier	8300
Mme Brunelle	8300
M. Bernier	8300
L'Afghanistan	
M. Layton	8300
M. Harper	8301
M. Layton	8301
M. Harper	8301
La Gendarmerie royale du Canada	
Mme Barnes	8301
M. Day	8301
Mme Barnes	8301
M. Day	8301
M. Wrzesnewskyj	8301
M. Day	8301
M. Wrzesnewskyj	8301
M. Day	8302
L'environnement	
M. Lussier	8302
M. Baird	8302
M. Lussier	8302
M. Baird	8302
Les ressources naturelles	
Mme DeBellefeuille	8302
M. Lunn	8302
Mme DeBellefeuille	8302
M. Lunn	8302
L'Afghanistan	
M. Coderre	8302
M. O'Connor	8302
M. Coderre	8303
M. O'Connor	8303
Mme Marleau	8303

M. O'Connor	8303
Mme Marleau	8303
M. O'Connor	8303
La coopération internationale	
Mme Smith	8303
Mme Verner	8303
La Gendarmerie royale du Canada	
M. Christopherson	8303
M. Day	8303
M. Christopherson	8304
M. Day	8304
Les travaux publics et les services gouvernementaux	
M. Rodriguez	8304
M. Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam) ..	8304
M. Rodriguez	8304
M. Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam) ..	8304
Les affaires étrangères	
M. Boshcoff	8304
M. MacKay	8304
M. Bevilacqua (Vaughan)	8304
M. MacKay	8305
Le 400^e anniversaire de la ville de Québec	
Mme Gagnon	8305
Mme Oda	8305
L'enquête Paillé	
M. Laforest	8305
M. Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam) ..	8305
Les pêches	
M. LeBlanc	8305
M. Hearn	8305
L'environnement	
M. Watson	8305
M. Baird	8305
Les marchés publics	
Mme Priddy	8306
M. Flaherty	8306
Mme Priddy	8306
M. Flaherty	8306
L'agriculture et l'agroalimentaire	
M. Merasty	8306
M. Strahl	8306
Les affaires autochtones	
M. Albrecht	8306
M. Prentice	8306
Le quai de Rimouski-Est	
Mme Thibault (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques)	8307
M. Cannon	8307
Recours au Règlement	
Les propos du député de Winnipeg-Centre — Décision de la présidence	
Le Président	8307
M. Martin (Winnipeg-Centre)	8308
Questions orales	
M. Dewar	8308

Les déclarations de députés

M. Cardin	8308
Projet de loi C-52, Loi d'exécution du budget de 2007	
M. Lee	8308
M. Lukiwski	8310

INITIATIVES MINISTÉRIELLES**Loi de 2007 sur le maintien des services ferroviaires**

Projet de loi C-46. Deuxième lecture	8310
M. Julian	8310
Mme Lavallée	8310
M. Ouellet	8311
M. Julian	8311
M. Angus	8314
M. Volpe	8314
M. Volpe	8315
M. Cullen (Skeena—Bulkley Valley)	8318
M. Szabo	8319
M. Angus	8319
M. Fitzpatrick	8322
M. Martin (Winnipeg-Centre)	8322
M. Bell (North Vancouver)	8323
M. Martin (Winnipeg-Centre)	8325
M. Masse	8326
M. Warkentin	8330
M. Angus	8330

INITIATIVES MINISTÉRIELLES**Loi de 2007 sur le maintien des services ferroviaires**

Mme Nash	8331
M. Cullen (Skeena—Bulkley Valley)	8333
Mme Wasylycia-Leis	8334
M. Bevington	8334
M. Cullen (Skeena—Bulkley Valley)	8335
M. Angus	8338
Mme Savoie	8340
M. Hill	8341
M. Julian	8342
Mme Bell (Île de Vancouver-Nord)	8342
Mme McDonough	8344
M. Warkentin	8345
M. Van Loan	8345
Motion	8346
Adoption de la motion	8346
M. Christopherson	8346
M. Rajotte	8348
M. Warkentin	8349
M. Angus	8349
Adoption de la motion	8351
Deuxième lecture du projet de loi; formation de la Chambre en comité plénier sous la présidence de M. Blaikie	8351

Article 2	8351
M. Blackburn	8351
Amendement	8351
Adoption de l'amendement	8351
M. Blackburn	8351
Amendement	8351
Adoption de l'amendement	8351
Adoption de l'article modifié	8351
Adoption de l'article 3	8351
Adoption de l'article 4	8351
Adoption de l'article 5	8351
Adoption de l'article 6	8351
Adoption de l'article 7	8351
Adoption de l'article 8	8351
Adoption de l'article 9	8351
Adoption de l'article 10	8351
Adoption de l'article 11	8352
Adoption de l'article 12	8352
Adoption de l'article 13	8352
Adoption de l'article 14	8352
Adoption de l'article 15	8352
Adoption de l'article 16	8352
Adoption de l'article 17	8352
Adoption de l'article 18	8352
Adoption de l'article 19	8352
Adoption de l'article 20	8352
Adoption de l'article 21	8352
Adoption de l'article 1	8352
Adoption du titre	8352
Rapport du projet de loi	8352
M. Blackburn	8352
Motion d'adoption	8352
Adoption de la motion	8352
Troisième lecture	8352
Mme Davies	8352
M. Julian	8354
M. Warkentin	8355
M. Marston	8356
M. Silva	8356
M. Marston	8356
Mme Yelich	8357
M. Christopherson	8357
Mme Lavallée	8357
Mme Priddy	8358
M. Blackburn	8358
M. Blaney	8359
Adoption de la motion	8360
Troisième lecture et adoption du projet de loi	8360
M. Van Loan	8360
Motion	8360
Adoption de la motion	8361

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons

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

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:

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

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada

Ottawa (Ontario) K1A 0S5

Téléphone : (613) 941-5995 ou 1-800-635-7943

Télécopieur : (613) 954-5779 ou 1-800-565-7757

publications@tpsgc.gc.ca

<http://publications.gc.ca>

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

Additional copies or the English version of this publication may be obtained from Publishing and Depository Services

Public Works and Government Services Canada

Ottawa, Ontario K1A 0S5

Telephone: (613) 941-5995 or 1-800-635-7943

Fax: (613) 954-5779 or 1-800-565-7757

publications@pwgsc.gc.ca

<http://publications.gc.ca>