



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

# Débats de la Chambre des communes

---

VOLUME 146 • NUMÉRO 258 • 1<sup>re</sup> SESSION • 41<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

COMPTE RENDU OFFICIEL  
(HANSARD)

**Le mercredi 29 mai 2013**

—  
Présidence de l'honorable Andrew Scheer

## **TABLE DES MATIÈRES**

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

## CHAMBRE DES COMMUNES

Le mercredi 29 mai 2013

La séance est ouverte à 14 heures.

---

*Prière*

---

• (1405)

[Traduction]

**Le Président:** Puisque nous sommes mercredi, nous allons maintenant chanter l'hymne national, qui sera entonné par le député de Chatham-Kent—Essex.

[Les députés chantent l'hymne national.]

---

### DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

#### LA JOURNÉE DE L'ABEILLE DOMESTIQUE

**M. Bruce Hyer (Thunder Bay—Superior-Nord, Ind.):** Monsieur le Président, les abeilles domestiques nous apportent plus que du miel.

Une bouchée de nourriture sur trois consommées dans le monde dépend des pollinisateurs, et particulièrement des abeilles domestiques. De nombreuses récoltes en sont entièrement tributaires. Au Canada, plus de 2 milliards de dollars de production agricole annuelle dépendent des abeilles domestiques.

Or, les abeilles meurent et disparaissent en nombres records. Chaque année, les pesticides, les parasites et les pathogènes tuent le tiers des toutes les colonies, et la situation ne cesse de s'aggraver. Une menace pour les abeilles domestiques est une menace pour notre nourriture et pour nous tous. Aujourd'hui, c'est la Journée de l'abeille domestique dans trois provinces et 185 municipalités, dont Thunder Bay. J'espère que les députés se joindront à moi pour appuyer les efforts en vue de désigner le 29 mai Journée nationale de l'abeille domestique.

J'invite les citoyens de Thunder Bay à se joindre à moi ce samedi pour célébrer la Journée de l'abeille domestique au marché de campagne de Thunder Bay.

\* \* \*

#### LA JOURNÉE NATIONALE DE LA SANTÉ ET DE LA CONDITION PHYSIQUE

**M. John Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country, PCC):** Monsieur le Président, je tiens aujourd'hui à mettre l'accent sur la nécessité de collaborer dans le but de sensibiliser nos concitoyens à la santé et au conditionnement physique. En effet, nos enfants pourraient être la première génération à ne pas vivre aussi vieux que leurs parents. C'est terrible, et c'est

pourquoi nous devons améliorer notre santé dès maintenant et montrer à nos enfants que nous pouvons mieux faire.

C'est l'une des raisons pour lesquelles des députés de toutes allégeances et moi avons uni nos efforts pour créer la Journée nationale de la santé et du conditionnement physique, qui se tient le premier samedi de juin, qui tombe cette année le 1<sup>er</sup> juin.

Depuis quelques mois, une quarantaine de villes et de villages ont adopté cette journée, dont Pond Inlet, Yellowknife, Whistler, Calgary, Ottawa et Halifax. Dans la capitale, une activité cycliste est prévue à l'hôtel de ville, à laquelle assisteront des chefs de file nationaux. À Vancouver, nous courrons en compagnie de l'athlète olympique Ashleigh McIvor et du ministre des Transports.

Nous bénéficions par ailleurs de l'appui indéfectible du Coin des coureurs et du Conseil du secteur du conditionnement physique du Canada, qui a d'ailleurs incité plus de 500 clubs privés de partout au pays à offrir l'accès libre à leurs installations le 1<sup>er</sup> juin.

Je remercie les députés, quelle que soit leur allégeance, de favoriser la santé de nos concitoyens. Nous montrons ainsi à la génération qui suit la nôtre qu'en unissant nos forces, nous pouvons faire du Canada le pays le plus en forme du monde.

\* \* \*

#### LA JOURNÉE MONDIALE DE LA SCLÉROSE EN PLAQUES

**M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD):** Monsieur le Président, nous soulignons aujourd'hui la Journée mondiale de la sclérose en plaques. La sclérose en plaques est un trouble neurologique dégénératif qu'on diagnostique habituellement chez des personnes de 25 à 31 ans et qui affecte deux fois plus de femmes que d'hommes. On ignore sa cause et, actuellement, elle est incurable.

La sclérose en plaques met à rude épreuve la santé et les revenus des proches aidants. Or, trois changements permettraient d'aider les malades et leurs aidants à rester sur le marché du travail et d'atténuer leurs difficultés financières.

Tout d'abord, assouplissons les modalités régissant les prestations de maladie du régime d'assurance-emploi afin que les personnes atteintes de sclérose en plaques ou d'un autre handicap puissent obtenir en temps opportun l'aide qu'il leur faut. Ensuite, abaissons les critères d'admissibilité à ces prestations ainsi qu'au crédit d'impôt pour personnes handicapées de manière à les rendre plus accessibles aux personnes qui sont aux prises avec cette maladie ou un autre handicap et dont l'état de santé fluctue. Enfin, rendons remboursables les crédits d'impôts pour personnes handicapées et pour aidants naturels, ce qui assurera un meilleur soutien du revenu aux aidants, surtout s'ils sont dans le besoin.

Ces trois mesures permettraient d'améliorer le sort des malades et de leur famille jusqu'à ce qu'on trouve enfin un remède à la sclérose en plaques.

*Déclarations de députés***L'IRAN**

**M. David Sweet (Ancaster—Dundas—Flamborough—Westdale, PCC):** Monsieur le Président, une répression brutale s'est abattue sur l'Iran alors que la dictature militaro-religieuse rétrograde procède à un simulacre d'élections justes. C'est pourquoi de nombreux députés prennent part à la Semaine de la responsabilisation de l'Iran afin de jeter la lumière de la vérité sur ce qui se passe dans ce pays.

Je veux attirer l'attention sur quelques exemples. D'abord, Navid Khanjani, un étudiant baha'i, s'est vu refuser le droit d'aller à l'université à cause de sa foi et a été condamné à 12 ans d'incarcération à la prison d'Evin, à Téhéran, où il subit des mauvais traitements.

Son cas confirme la tendance de ce régime à recourir délibérément aux sévices. Les députés se rappelleront que j'ai parlé l'année dernière à la Chambre de Youcef Nadarkhani, un pasteur chrétien condamné à mort parce qu'il pratiquait sa foi.

Un autre pasteur chrétien est en danger à l'heure actuelle. Le pasteur Saeed Abedini, qui a une double citoyenneté, américaine et iranienne, a été arrêté, battu et condamné à huit ans d'incarcération. Sa santé se détériore à cause des coups qu'il a reçus.

Nous demandons de nouveau au régime de libérer immédiatement Navid Khanjani et les pasteurs Youcef Nadarkhani et Saeed Abedini.

\* \* \*

**LES CANADIENS D'ORIGINE SOMALIENNE**

**Mme Kirsty Duncan (Etobicoke-Nord, Lib.):** Monsieur le Président, la chaleureuse communauté somalienne de ma circonscription a quitté un pays déchiré par la guerre pour venir dans notre pays paisible, seulement pour voir un grand nombre de ses enfants périr de façon violente, souvent abattus par une arme à feu.

Depuis 2006, près de 50 jeunes Canadiens d'origine somalienne ont été tués en Ontario et en Alberta. Entre juin et octobre 2012, sur 33 homicides commis à Toronto par arme à feu, 6 avaient pour cible des hommes canadiens d'origine somalienne. Ainsi, 18 % des décès par balle survenus dans cette ville touchaient la communauté somalienne, qui y compte moins de 100 000 habitants. La communauté somalienne de Toronto est aux prises avec la pauvreté, avec des défis liés à l'éducation et à l'emploi, avec l'importation d'armes à feu en provenance des États-Unis et avec une crainte généralisée de dénoncer la violence.

Notre résiliente communauté somalienne espère que le gouvernement fera enquête sur ces décès, qu'il élaborera des programmes d'emploi en collaboration avec les provinces pour soutenir les Canadiens d'origine somalienne, qu'il offrira des possibilités d'emploi à la GRC et qu'il envisagera des mesures de protection des témoins.

\* \* \*

**LES FEMMES ENTREPRENEURES DU MANITOBA**

**M. Robert Sopuck (Dauphin—Swan River—Marquette, PCC):** Monsieur le Président, je prends la parole pour rendre hommage à deux femmes d'affaires de ma circonscription, Judith Mccaskill, propriétaire de l'hôtel Sandy Lake, et Marsha Trinder, propriétaire du ranch T.W., toutes deux finalistes pour le Prix de l'entrepreneuriat féminin du Manitoba, édition 2013.

Je tiens également à féliciter Mme Mccaskill, qui est lauréate du prix « contribution à la communauté ». Judith Mccaskill est propriétaire de l'hôtel Sandy Lake depuis 12 ans. Elle a fait de son

entreprise un lieu de rassemblement pour les Manitobains de tous les milieux. Elle a travaillé à faire de sa localité un meilleur endroit où vivre, en recueillant 223 000 \$ pour des organismes de bienfaisance, en créant l'association des marchands de Sandy Lake et en contribuant à l'amélioration de la santé de la collectivité. Marsha Trinder est à la barre du ranch T.W. depuis 2006. Elle élève des chevaux du Tennessee qu'elle vend dans tout le Canada.

Les femmes entrepreneures sont l'un des groupes qui connaissent la croissance la plus rapide au sein de l'économie canadienne. Elles jouent un rôle crucial pour la prospérité des régions rurales, pas seulement dans ma circonscription, mais ailleurs au Canada.

Félicitations à ces deux femmes d'affaires pour leur réussite et leur travail exemplaires.

\* \* \*

● (1410)

[Français]

**L'INTIMIDATION**

**M. Dany Morin (Chicoutimi—Le Fjord, NPD):** Monsieur le Président, cette semaine m'a profondément bouleversé.

Au cours des derniers jours, deux jeunes, Taylor Moldvan, âgée de 17 ans, de Milton en Ontario, et Ann-Élisabeth Belley, âgée de 14 ans, de Jonquière dans ma région, se sont enlevé la vie. Elles étaient toutes les deux victimes d'intimidation.

Encore une fois, le Canada n'a pas su protéger ses enfants. En tant que législateurs, nous avons un rôle unique et nous devons trouver des solutions. Cela veut dire financer et promouvoir la prévention de l'intimidation. Cela veut dire travailler avec les provinces, les parents et les jeunes, afin de nous assurer que des tragédies comme celles-ci ne se reproduisent plus. Cela veut dire qu'une stratégie nationale de prévention de l'intimidation doit être adoptée. C'est un devoir que nous avons à l'égard de nos enfants.

Au nom du NPD et en mon nom, je tiens à présenter mes condoléances aux familles Belley et Moldvan, ainsi qu'à leurs proches. Je promets que nous continuerons de travailler jusqu'à ce que le Canada adopte une stratégie nationale de prévention de l'intimidation.

\* \* \*

[Traduction]

**ONE HEART WINNIPEG**

**Mme Joy Smith (Kildonan—St. Paul, PCC):** Monsieur le Président, dimanche dernier j'ai assisté à la quatrième édition annuelle de One Heart Winnipeg. One Heart Winnipeg a lieu durant « Love Winnipeg » où, pendant deux semaines, on encourage les gens à répandre l'amour de Dieu par le biais de gestes de bonté spontanés dans la collectivité.

Dimanche, plus de 90 Églises de la ville se sont réunies pour participer à One Heart Winnipeg. Il s'agissait du premier événement organisé au stade Investors Group Field, la nouvelle demeure des Blue Bombers de Winnipeg.

Des pasteurs et plus de 12 000 participants ont prié pour la ville de Winnipeg, pour ses dirigeants et pour sa sécurité, et pour recevoir la bénédiction de Dieu. Des dignitaires, comme le maire Sam Katz et le légendaire Milt Stegall des Bombers ont pris la parole durant l'événement, de même que de nombreux chefs religieux de la région.

Lundi dernier, j'ai reçu ici à Ottawa des jeunes de l'école Faith Academy. Je tiens à féliciter ces étudiants, ainsi que les personnes mêlées de près ou de loin à « Love Winnipeg » et One Heart Winnipeg. Ces étudiants portaient leur tee-shirt « Love Winnipeg ».

Les actes de bonté spontanés sont une merveilleuse façon de manifester notre foi et de renforcer nos collectivités.

\* \* \*

#### L'IRAN

**M. Costas Menegakis (Richmond Hill, PCC):** Monsieur le Président, je souhaite souligner le 25<sup>e</sup> anniversaire de la plus importante violation systématique des droits de la personne commise par le régime iranien.

À l'été 1988, 5 000 prisonniers politiques ont été torturés et exécutés par le régime iranien, puis enterrés dans des fosses communes, pour avoir mené de simples activités comme la distribution de dépliants. Jusqu'à ce jour, le régime nie encore les faits. Le régime tyrannique de l'ayatollah Ali Khomeyni n'a démontré aucun respect pour la démocratie et les droits de la personne. Les malfaiteurs qui ont délibérément commis ce massacre cruel continuent d'occuper des postes influents. Nous condamnons ces ignobles crimes contre l'humanité.

C'est ce même régime iranien qui, depuis hier, préside sans scrupule la conférence de l'ONU sur le désarmement. Je suis fier de dire que le délégué du Canada s'est retiré en guise de protestation.

Alors que des élections sont censées avoir lieu au cours des prochains mois, nous encourageons les Iraniens et la diaspora iranienne à visiter le site [www.theglobaldialogue.ca](http://www.theglobaldialogue.ca) afin de documenter la répression brutale que le régime continue d'exercer à ce jour.

J'invite tous les Canadiens à joindre leurs efforts aux nôtres afin de dénoncer les atroces violations des droits de la personne qui sont encore commises en Iran.

\* \* \*

#### LE PROGRAMME D'INTRODUCTION AU GOUVERNEMENT POUR LES FILLES

**Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NPD):** Monsieur le Président, j'ai eu l'honneur aujourd'hui de rencontrer une délégation de filles de septième et de huitième années qui fréquentent des écoles de ma circonscription, à savoir l'école St. Cecilia, l'école publique Annette Street et l'école High Park Alternative. Ces filles participent à un programme d'introduction au gouvernement, qui fait connaître la politique aux jeunes filles et les encourage à poursuivre une carrière dans ce domaine.

Je regrette que, plus d'une décennie après la création de l'organisme À voix égales, dont je suis cofondatrice, seulement 25 % des parlementaires canadiens soient des femmes. Bien que ce pourcentage soit beaucoup plus élevé au NPD, à savoir 40 %, le Canada a encore beaucoup de chemin à faire pour refléter véritablement la diversité de notre pays au Parlement.

Les filles m'ont parlé des choses qu'elles sont déterminées à changer, comme l'agriculture industrielle et les préjugés associés aux maladies mentales. Ces jeunes débordent de passion, de créativité et d'optimisme.

Aujourd'hui, je veux faire une prédiction. Je prédis que certaines de ces filles siégeront à la Chambre un jour, et je m'en réjouis.

#### Déclarations de députés

● (1415)

[Français]

#### LE SÉNAT

**M. Jacques Gourde (Lotbinière—Chutes-de-la-Chaudière, PCC):** Monsieur le Président, hier, le Sénat a adopté les 11 nouvelles règles strictes de notre gouvernement conservateur régissant les déplacements et les dépenses du Sénat, proposées par les sénateurs conservateurs.

Notre gouvernement se concentre sur une réforme significative du Sénat, notamment par des élections, des mandats limités et la supervision ferme des dépenses.

Les Canadiens savent que notre Sénat, sous sa forme actuelle, doit soit changer, soit être aboli, comme l'ont été les Chambres hautes des provinces.

Alors que nous prévoyons des mesures de responsabilisation plus sévères pour les dépenses du Sénat, le chef du Parti libéral défend le statu quo, voulant que le Sénat reste non élu et non responsable parce que c'est un avantage pour le Québec.

Le leader libéral essaie encore une fois de diviser les Canadiens. Il a de plus affirmé que ceux qui ne parlent qu'une langue officielle sont paresseux, ce qui est inadmissible.

Nous avons dit que nous allions améliorer les règles régissant les déplacements et les dépenses du Sénat, et nous avons tenu parole.

\* \* \*

[Traduction]

#### HENRY MORGENTALER

**Mme Niki Ashton (Churchill, NPD):** Monsieur le Président, aujourd'hui, je prends la parole pour rendre hommage au Dr Henry Morgentaler, qui nous a quittés ce matin. Nous transmettons nos plus sincères condoléances à sa famille et à ses proches.

[Français]

Nous reconnaissons le courage et la persévérance du Dr Morgentaler.

[Traduction]

Nous saluons son courage, son dévouement et la façon dont il a modifié le cours de l'histoire canadienne. Ce champion de la justice en matière de reproduction et des droits de la femme a fait avancer notre pays. Grâce à la lutte du Dr Morgentaler, une génération de Canadiennes ont un choix.

Le Dr Morgentaler avait reçu l'Ordre du Canada en reconnaissance de ses efforts soutenus, ayant lutté pendant près d'un demi-siècle, risquant sa vie et sa liberté pour que les Canadiennes aient accès à des services d'avortement sans risque.

Il y a 25 ans, la Cour suprême a tranché en sa faveur, déclarant que les femmes avaient le droit de choisir. Malheureusement, encore aujourd'hui, l'accès à des services en santé reproductive demeure inégal. Nous devons rester à l'affût de toute tentative répétée de faire reculer ces droits. Les néo-démocrates poursuivront la lutte du Dr Morgentaler et la quête d'égalité.

*Questions orales*

**LE CHEF DU PARTI LIBÉRAL DU CANADA**

**M. Jay Aspin (Nipissing—Timiskaming, PCC):** Monsieur le Président, notre parti et le gouvernement exigent que le Sénat rende vraiment des comptes et, à cette fin, nous avons présenté hier de nouvelles règles strictes sur les dépenses.

Quant à lui, le chef du Parti libéral défend le statu quo au Sénat. Il n'est guère étonnant que les Canadiens aient laissé tomber le Parti libéral aux dernières élections. C'est justement son manque de jugement, comme le démontre le fait qu'il défende le statu quo au Sénat, que les Canadiens rejettent.

Mais les preuves du manque de discernement du chef du Parti libéral ne s'arrêtent pas là. Le chef libéral savait depuis des semaines qu'une sénatrice libérale dissimulait 1,7 million de dollars dans un compte bancaire à l'étranger. Cette sénatrice ne doit qu'au manque de jugement du chef libéral d'avoir pu rester dans le caucus libéral. Il n'est décidément pas à la hauteur.

\* \* \*

**UN DIPLÔMÉ EN ANIMATION NUMÉRIQUE**

**Mme Judy Foote (Random—Burin—St. George's, Lib.):** Monsieur le Président, je tiens à féliciter aujourd'hui un jeune homme talentueux de Ramea, une petite ville isolée de 525 âmes de la circonscription de Random—Burin—St. George's. Zachary Green est diplômé du programme d'animation numérique qui est offert au campus Bay St. George du College of the North Atlantic, à Stephenville.

En 2012, Zachary a produit le court métrage *The Collector*, une oeuvre d'art numérique exceptionnelle qui lui a valu une reconnaissance nationale et internationale. Il a d'ailleurs reçu le prix de l'animation numérique de personnages du magazine *Applied Arts*, de Toronto. Son film a été présenté à Seattle, au National Film Festival for Talented Youth, et à Chicago, au festival CineYouth, qui est parrainé par l'International Film Festival. Selon lui, son succès est attribuable au programme qu'il a suivi et à la formation exemplaire qu'il a reçue au College of the North Atlantic.

Zachary est actuellement modelleur 3D pour l'entreprise GRI Simulations, à St. John's.

Souhaitons tous bon succès à Zachary Green dans sa carrière en animation numérique.

\* \* \*

**L'ÉTHIQUE**

**M. John Carmichael (Don Valley-Ouest, PCC):** Monsieur le Président, les médias ont révélé qu'une sénatrice libérale est bénéficiaire d'une fiducie de 1,7 million de dollars située dans un paradis fiscal du Pacifique Sud.

Après des semaines, cette sénatrice libérale refuse toujours de dire la vérité aux Canadiens. Elle refuse de confirmer qu'elle a divulgué les renseignements pertinents sur cette fiducie établie à l'étranger à la conseillère sénatoriale en éthique. Le chef du Parti libéral et le leader libéral au Sénat sont au courant de cette situation, mais ils refusent d'assumer leurs responsabilités.

Les Canadiens méritent de connaître toute la vérité. Pourquoi la sénatrice libérale cache-t-elle de l'argent dans un paradis fiscal? Le fait que les libéraux dissimulent des renseignements et que cette sénatrice, surprise à faire de l'évasion fiscale, fasse toujours partie du caucus libéral est un autre exemple du manque de jugement du chef du Parti libéral.

• (1420)

**L'ÉTHIQUE**

**M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD):** Monsieur le Président, hier soir, tant les sénateurs conservateurs que les sénateurs libéraux ont prétendus être outrés et horrifiés d'apprendre que Mike Duffy a participé à des manœuvres partisanes tout en siphonnant l'argent du Sénat. En réalité, il s'agit d'une tradition de longue date. De nombreux sénateurs travaillent à plein temps comme agents politiques de leur parti, et leur salaire, leur personnel et leurs déplacements sont entièrement payés par les contribuables. Il en est ainsi depuis des décennies, mais personne parmi les conservateurs ou les libéraux n'a dénoncé ces sénateurs. Pourquoi le feraient-ils? Une fois que les sénateurs ont pris goût à ces généreuses subventions, il est difficile de leur faire lâcher le morceau.

Il n'est pas étonnant que le Cabinet du premier ministre ait orchestré un camouflage. Combien d'autres sénateurs ont travaillé pendant la dernière campagne électorale fédérale tout en recevant leur salaire de sénateur?

Dans quelques instants, le premier ministre fera face à un barrage de questions simples et directes de la part du chef de l'opposition. Par respect pour les Canadiens, j'implore le premier ministre de laisser de côté ses notes toutes préparées à l'avance et de dire la vérité aux Canadiens en ce qui concerne l'opération de camouflage menée dans l'affaire Mike Duffy.

\* \* \*

[Français]

**LES DÉPUTÉS DU NOUVEAU PARTI DÉMOCRATIQUE**

**M. Robert Goguen (Moncton—Riverview—Dieppe, PCC):** Monsieur le Président, depuis 2006, notre gouvernement a réduit à plus de 150 reprises les taxes et les impôts pour l'ensemble des contribuables. Ils ont économisé en moyenne 3 200 \$.

Les Canadiens sont fiers de ce bilan et s'attendent aussi à ce que chacun paie sa juste part. Notre gouvernement a d'ailleurs agi en instaurant d'importantes mesures pour contrer l'évasion fiscale.

Payer sa juste part ne semble malheureusement pas être la priorité de l'opposition. Les Canadiens ont été choqués d'apprendre que plus de deux membres du NPD doivent des dizaines de milliers de dollars en impôts impayés. Ils sont également en colère d'apprendre que le NPD était au courant du problème et qu'il a camouflé cette information aux honnêtes contribuables.

Comment peuvent-ils vouloir imposer de nouvelles taxes aux Canadiens sans devoir montrer l'exemple eux aussi en payant leurs impôts?

Les contribuables de ma circonscription sont déçus de l'attitude des députés du NPD et leur envoient ce message: payez vos impôts.

**QUESTIONS ORALES**

[Traduction]

**L'ÉTHIQUE**

**L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD):** Monsieur le Président, hier, le premier ministre a reconnu l'existence du courriel dans lequel Mike Duffy a écrit qu'il avait gardé le silence sur les ordres du Cabinet du premier ministre.

Qui, au sein de Cabinet du premier ministre, détient une copie de ce courriel?

*Questions orales*

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** Monsieur le Président, je crois comprendre qu'il s'agit d'un courriel de M. Duffy, un ancien sénateur conservateur. Comme nous le savons tous, les autorités compétentes examinent les activités de M. Duffy. Bien entendu, toute l'information dont nous disposons sera transmise à ces autorités.

**L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD):** Monsieur le Président, la GRC a-t-elle communiqué avec le Cabinet du premier ministre afin d'obtenir ce courriel ou tout autre document lié à cette affaire?

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** Monsieur le Président, il n'y a eu aucune communication de ce genre à ma connaissance. C'est évidemment très différent du cas du chef du NPD qui, semble-t-il, était au courant depuis 17 ans des agissements du maire de Laval, aujourd'hui accusé de diverses infractions, mais qui n'a révélé ce fait au public et à la police que tout récemment.

Nous allons révéler immédiatement toute information pertinente en notre possession.

[Français]

**L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD):** Monsieur le Président, à qui le premier ministre a-t-il donné...

**Des voix:** Oh, oh!

**Le Président:** À l'ordre. L'honorable chef de l'opposition a la parole.

**L'hon. Thomas Mulcair:** Monsieur le Président, à qui le premier ministre a-t-il donné le mandat de gérer la crise des dépenses illégales au Sénat?

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** Monsieur le Président, je ne comprends pas tout à fait la question.

Évidemment, le Sénat a la responsabilité de gérer ses dépenses et ses affaires, mais à cause des événements récents, le Sénat a demandé à d'autres autorités de faire enquête. Les enquêtes se poursuivent. Nous insistons sur la responsabilité des gens qui ont agi de façon inappropriée.

**L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD):** Monsieur le Président, quand le dossier des dépenses illégales au Sénat a-t-il été discuté au Conseil des ministres pour la première fois?

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** Monsieur le Président, le chef du NPD sait très bien que nous ne devons pas discuter des affaires du Cabinet.

•(1425)

[Traduction]

Bien que nous ayons fait serment de ne pas discuter publiquement de ce qui se passe au Cabinet, je peux certainement dire que l'affaire ne nous était pas connue. En fait, comme nous l'avons dit, je n'ai eu vent de cette affaire que le 15 mai. J'ai immédiatement rendu l'information publique, ce qui est très différent du chef du NPD, qui a omis pendant 17 ans de dire ce qu'il savait au sujet des malversations du maire de Laval.

**L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD):** C'est intéressant, monsieur le Président. Ce n'est pas la même excuse qu'hier.

[Français]

Le premier ministre détient-il la preuve que le chèque de 90 000 \$ de son chef de cabinet à Mike Duffy était un chèque personnel?

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** Monsieur le Président, c'est ce que M. Wright m'a dit. J'ai insisté immédiatement pour que le public en soit informé. M. Wright est le sujet d'une enquête de la commissaire à l'éthique.

[Traduction]

Encore une fois, comme je l'ai dit à maintes reprises, dès que l'ancien chef de cabinet m'a fait part de cette information, j'ai immédiatement insisté pour qu'il communique avec les autorités compétentes et pour que l'information soit rendue publique, ce qui est totalement différent de ce que le chef du NPD a fait en tenant le public et la police dans l'ignorance pendant 17 ans.

**M. Justin Trudeau (Papineau, Lib.):** Monsieur le Président, on nous dit qu'hier, la GRC a demandé aux médias de lui remettre le courriel du 20 février qui donne les détails de l'entente de 90 000 \$ entre le chef de Cabinet du premier ministre et Mike Duffy.

Comme nous le savons, le cabinet du premier ministre a une copie de ce courriel. Le premier ministre prendra-t-il les devants et publiera-t-il ce courriel?

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** Monsieur le Président, comme je l'ai dit à plusieurs reprises, des autorités publiques sont chargées des dossiers de ce genre, lorsque le besoin se manifeste. Nous nous attendons à ce que ces autorités fassent leur travail, et le gouvernement collaborera entièrement avec elles.

**M. Justin Trudeau (Papineau, Lib.):** Monsieur le Président, hier, le premier ministre a déclaré qu'il n'avait pas été informé avant le mercredi 15 que son chef de Cabinet avait versé 90 000 \$ à Mike Duffy. Pourtant, les médias ont communiqué avec son Cabinet l'après-midi du mardi 14 pour obtenir des commentaires sur ce paiement. Puis, le cabinet du premier ministre et Mike Duffy ont publié des déclarations identiques quant à la provenance de l'argent.

Comment le premier ministre explique-t-il qu'il dise ne pas avoir été mis au courant du scandale avant le mercredi si son Cabinet était en train de répondre aux médias l'après-midi précédent?

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** Monsieur le Président, comme je l'ai dit, M. Wright m'a informé ainsi que d'autres personnes le matin du 15 mai, et c'est pourquoi je n'étais pas au courant l'après-midi du 14.

Auparavant, je croyais, à l'instar des membres de notre caucus et du gouvernement, que M. Duffy avait remboursé avec son propre argent les indemnités reçues.

**M. Justin Trudeau (Papineau, Lib.):** Monsieur le Président, même les réponses laconiques du premier ministre révèlent des incohérences.

[Français]

C'est une question simple. Comment le premier ministre explique-t-il son affirmation selon laquelle il ne savait rien du paiement de 90 000 \$ de son chef de cabinet avant le mercredi 15 mai, alors que son bureau et celui de Mike Duffy ont fourni des commentaires identiques et coordonnés sur ce sujet au cours de l'après-midi du 14 mai?

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** Monsieur le Président, encore une fois, les faits ne sont pas bons, mais ils sont clairs.

[Traduction]

Nous avons communiqué très clairement les faits concernant cette situation. J'ai informé le public dès que j'ai été mis au courant.

*Questions orales*

À l'inverse, le chef du Parti libéral devrait nous expliquer pourquoi, même s'il est au courant depuis des semaines, il n'a absolument rien fait dans le dossier de la sénatrice libérale, membre de son caucus, qui a un lien avec un compte bancaire à l'étranger contenant une somme non déclarée de 1,7 million de dollars.

• (1430)

[Français]

**L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD):** Monsieur le Président, le premier ministre vient de nous dire que, avant le 15 mai, il pensait que Mike Duffy remboursait lui-même ses dépenses illégales au Sénat. Mais la question préalable se pose.

Sur quoi le premier ministre se base-t-il pour présumer que Mike Duffy avait même accepté de rembourser ses dépenses? Qui l'a informé de cela?

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** Monsieur le Président, ma compréhension était la même que celle de tout le monde, soit que M. Duffy payait ses propres dépenses. Il l'a déclaré publiquement.

[Traduction]

Voilà les faits. M. Duffy l'a dit lui-même publiquement.

Cependant, il y a à peine trois ans, le chef du NPD a déclaré qu'il ne savait absolument rien des affaires de l'ancien maire de Laval, qui fait actuellement l'objet de l'enquête de la Commission Charbonneau. C'est à lui qu'il revient de nous expliquer pourquoi il n'a pas cru bon d'en informer le public ou la justice.

[Français]

**L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD):** Monsieur le Président, au cours d'une journée typique, à combien de reprises le premier ministre s'entretient-il avec son chef de cabinet?

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** Monsieur le Président, je ne comprends pas la question.

Comme je l'ai dit à plusieurs...

**Des voix:** Oh, oh!

**Le Président:** À l'ordre s'il vous plaît. Le très honorable premier ministre a la parole.

**Le très hon. Stephen Harper:** Monsieur le Président, l'ancien chef de cabinet ne m'a pas informé de son paiement avant le 15 mai. J'ai été très clair à ce sujet, et les faits sont clairs.

Pourquoi le chef du NPD a-t-il refusé de rendre publiques ses informations sur les activités de l'ancien maire de Laval pendant une période de 17 années?

[Traduction]

**L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD):** Monsieur le Président, quand le premier ministre a-t-il discuté pour la première fois avec Nigel Wright de toute la question du scandale des dépenses au Sénat?

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** Monsieur le Président, il va de soi que nous avons tous discuté de ce dossier dès que les médias en ont fait état. Comme je l'ai dit à maintes reprises, je n'étais pas au courant avant le 15 mai de quelque paiement que ce soit fait par M. Wright.

Cela dit, il y a quelque chose que je ne comprends pas. Toute l'industrie de la construction du Québec est embourbée dans un énorme scandale mettant en cause des maires et des fonctionnaires de toutes les régions de la province. Cette industrie fait l'objet d'une enquête demandée par le gouvernement dont le député faisait partie. Or, durant toutes ces années, celui-ci n'a pas jugé bon d'informer les

autorités et le public du fait qu'il s'était vu offrir de l'argent par le maire de Laval.

**L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD):** Monsieur le Président, le secrétaire parlementaire du ministre des Transports a dit clairement que le chèque de 90 000 \$ avait été émis « parce que nous ne croyions pas que les contribuables devraient avoir à assumer ces coûts et que M. Duffy n'était pas en mesure de les rembourser lui-même ». À qui le terme « nous » fait-il allusion?

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** Monsieur le Président, M. Wright a dit clairement qu'il voulait que les contribuables soient dédommages pour des dépenses que nous jugions tous inappropriées. Il est important que ces dépenses soient recouvrées et que tous ceux qui sont impliqués dans ce dossier fassent l'objet des enquêtes appropriées et soient tenus responsables de leurs actes.

Encore une fois, lorsque nous avons été informés de cette situation, nous l'avons immédiatement rendue publique. Nous n'avons pas eu le comportement du chef du NPD, qui a caché durant 17 ans des renseignements importants sur les activités inappropriées du maire de Laval, même à une commission d'enquête provinciale.

[Français]

**L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD):** Monsieur le Président, Nigel Wright a-t-il reçu ou recevra-t-il une prime de séparation?

• (1435)

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** Monsieur le Président, M. Wright ne recevra que les paiements qui sont son droit, selon la loi, et seulement ça.

[Traduction]

**L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD):** Monsieur le Président, tout lui est dû.

[Français]

En vertu de la loi, quelle est la valeur de la prime de séparation à laquelle Nigel Wright a droit? Par pur hasard, serait-elle d'environ 90 000 \$?

[Traduction]

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** Monsieur le Président, nous sommes tenus par la loi de verser certains montants tels que les congés annuels accumulés. Les politiques sont claires. Le gouvernement ne peut pas les contourner. M. Wright recevra uniquement ces montants d'argent.

Je répète que nous avons été très clairs dans ce dossier, contrairement au chef du NPD.

**L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD):** Monsieur le Président, le Cabinet du premier ministre a été informé de cette affaire le 14 mai. Qui, au Cabinet du premier ministre, était au courant le 14 mai?

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** Monsieur le Président, encore une fois, j'ai dit très clairement que M. Wright m'a informé de ce dossier le 15 mai. Nous avons été très clairs là-dessus. Dès qu'on nous a communiqué cette information, nous l'avons rendue publique. Si on nous avait communiqué cette information plus tôt, nous l'aurions rendue publique plus tôt. Nous n'aurions pas agi comme le chef du NPD qui, lorsqu'il a eu vent des activités inappropriées d'un maire maintenant accusé de diverses infractions de corruption, a refusé durant 17 ans de communiquer ces renseignements aux autorités ou au public.

*Questions orales*

**L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD):** Monsieur le Président, le premier ministre a-t-il demandé un examen de tous les courriels reçus et expédiés dans le compte de courrier électronique de Nigel Wright, au Cabinet du premier ministre, pour voir s'il y est question de l'affaire Mike Duffy ou de tout ou partie des documents concernant cette affaire?

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** Monsieur le Président, je le répète, nous avons mis en place les autorités compétentes pour faire enquête sur ces affaires lorsqu'elles surgissent. Nous allons bien sûr coopérer avec les autorités et nous veillerons à ce que quiconque a enfreint des règles ou des lois rende des comptes. Nous agissons promptement, à la différence du leader du NPD qui, même s'il était au courant des activités répréhensibles de l'ancien maire de Laval, a refusé de fournir cette information. Il a fini par admettre les faits après les avoir niés publiquement de façon répétée.

**L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD):** Monsieur le Président, qu'a appris le premier ministre de la vérification des dépenses de Pamela Wallin qui justifie sa démission du caucus conservateur?

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** Monsieur le Président, comme les députés le savent pertinemment, la vérification des dépenses de la sénatrice Wallin n'est pas terminée. La sénatrice Wallin a décidé de se retirer du caucus jusqu'à ce que l'affaire soit élucidée. Bien entendu, elle ne sera pas réadmise tant que ces questions n'auront pas été réglées. Si elle a de quelque façon agi de façon répréhensible, elle sera présentée aux autorités compétentes et elle devra subir les conséquences de ses actes.

**L'hon. Bob Rae (Toronto-Centre, Lib.):** Monsieur le Président, le premier ministre pourrait-il nous dire qui, à son Cabinet, était responsable des discussions avec les sénateurs Tkachuk et Stewart Olsen entre février et le 15 mai. Il est essentiel que nous le sachions.

Qui au juste, au Cabinet du premier ministre, était chargé de la gestion de ce dossier?

**L'hon. James Moore (ministre du Patrimoine canadien et des Langues officielles, PCC):** Monsieur le Président, le rapport original du comité sénatorial reflétait les résultats de la vérification, et le Sénat a pris de nouvelles mesures hier. Il y a eu un nouveau rapport. Comme il convenait de le faire, on a fait appel à la GRC.

Plus important que tout cela, ce que les Canadiens attendent, ce sont les mesures que le Sénat a prises hier, c'est-à-dire 11 nouveaux éléments de responsabilisation pour protéger les intérêts des contribuables. Voilà les mesures que les Canadiens souhaitent, et ce sont celles que nous prenons.

**L'hon. Bob Rae (Toronto-Centre, Lib.):** Monsieur le Président, il n'y a pas eu de réponse à ma question. Le ministre n'est peut-être pas au courant du fait que ses collègues au Sénat doivent rétablir tous les passages qu'ils avaient refusé de laisser passer dans le rapport d'origine, parce que ce rapport avait été complètement changé par suite d'événements que nous ne connaissons pas.

Je vais poser au ministre une question très claire. Qui, au Cabinet du premier ministre, a eu des conversations avec le sénateur Tkachuk et la sénatrice Stewart Olsen, qui ont abouti à la modification du rapport? Qui était responsable de ce dossier?

•(1440)

**L'hon. James Moore (ministre du Patrimoine canadien et des Langues officielles, PCC):** Monsieur le Président, la prémisse de la question est complètement fautive.

Hier, le Sénat a fait deux choses très importantes pour les Canadiens. Premièrement, il a produit un rapport qui a été adopté à l'unanimité, y compris par les sénateurs libéraux, prévoyant le renvoi de l'affaire à la GRC, ce qui est tout à fait indiqué. Deuxièmement, le Sénat a pris des mesures au sujet des 11 points précis dans le but de sauvegarder les intérêts des contribuables à l'avenir.

Ce sont les choses que le Sénat a faites, des choses qui correspondent exactement à ce qu'attendent les contribuables.

[Français]

**L'hon. Bob Rae (Toronto-Centre, Lib.):** Monsieur le Président, le bureau du premier ministre a géré cette affaire.

Le sénateur Tkachuk a dit hier qu'il a eu des conversations avec Nigel Wright.

La question que nous posons est très claire et n'est pas difficile. À part M. Wright, qui était dans le bureau du premier ministre? Le premier ministre refuse de répondre à la question, mais le ministre est là.

Qui, dans le bureau du premier ministre, était responsable des conversations avec le sénateur Tkachuk et de la gestion de ce dossier important?

**L'hon. James Moore (ministre du Patrimoine canadien et des Langues officielles, PCC):** Monsieur le Président, comme il l'a dit dans sa déclaration quand il a démissionné, M. Wright a pris seul la responsabilité de ce dossier, parce que c'était lui qui était impliqué à ce sujet.

\* \* \*

[Traduction]

**LES NOMINATIONS GOUVERNEMENTALES**

**M. Paul Dewar (Ottawa-Centre, NPD):** Monsieur le Président, Arthur Porter est en prison, accusé de fraude et de blanchiment d'argent. Il y a seulement deux ans, les conservateurs avaient pleinement confiance en lui. Ils l'avaient chargé de diriger le comité de surveillance du SCRS et l'avaient nommé au Conseil privé. Malgré des accusations impliquant M. Porter dans l'une des plus grosses affaires de fraude de l'histoire du Canada, il est encore membre du Conseil privé.

Le gouvernement compte-t-il l'exclure du Conseil privé?

**L'hon. Vic Toews (ministre de la Sécurité publique, PCC):** Monsieur le Président, je tiens à préciser que M. Porter a été nommé au Comité de surveillance des activités de renseignement de sécurité avec l'appui du NPD et des dirigeants libéraux.

Je voudrais féliciter les autorités pour avoir procédé à une arrestation réussie.

Bien que je ne puisse pas formuler de commentaires au sujet d'un cas précis, je dois dire que quiconque est impliqué dans une affaire de corruption est assujéti à toute la rigueur de la loi, contrairement au chef du NPD qui était au courant d'une tentative de corruption, qui l'a niée des années plus tard et qui a dû récemment reconnaître les faits.

[Français]

**Mme Françoise Boivin (Gatineau, NPD):** Monsieur le Président, je ne sais pas s'ils se rendent compte qu'ils protègent et qu'ils laissent au Conseil privé un individu qui a essayé de prendre ses jambes à son cou, en laissant sa femme derrière en prison.

*Questions orales*

Le fiasco du partage des renseignements dans l'affaire Delisle s'est déroulé sous la surveillance de Porter et la fraude au CUSM s'est déroulée sous la surveillance de Porter. C'est le temps de mettre fin à cette mascarade.

La demande d'extradition d'Arthur Porter serait présentement entre les mains du fédéral.

Le ministre peut-il nous confirmer cette information et va-t-il agir rapidement pour qu'il soit jugé au Canada?

[Traduction]

**L'hon. Vic Toews (ministre de la Sécurité publique, PCC):** Monsieur le Président, la députée dit que quelqu'un est protégé. Ce que nous savons, c'est que le chef de l'opposition a d'abord nié une tentative précise de corruption, mais qu'il l'a reconnue moins de trois ans plus tard. Pendant 17 ans, le chef de l'opposition était au courant d'une tentative de corruption, mais il l'a niée avant de l'admettre finalement.

Qui a protégé qui?

[Français]

**Mme Rosane Doré Lefebvre (Alfred-Pellan, NPD):** Monsieur le Président, sous la surveillance d'Arthur Porter, au Comité de surveillance des activités de renseignement de sécurité du SCRS, Jeffrey Delisle vendait des secrets d'État à la Russie et le SCRS refusait de partager ces renseignements avec la GRC dans ce dossier.

Depuis deux jours, le ministre répète simplement qu'il faut lui faire confiance. Le problème est que lorsque nous lui avons fait confiance, nous nous sommes retrouvés avec des cas comme celui de Porter et de Delisle sur les bras.

Quels correctifs le ministre a-t-il apportés en ce qui a trait à la collaboration entre les agences canadiennes de sécurité?

[Traduction]

**L'hon. Vic Toews (ministre de la Sécurité publique, PCC):** Monsieur le Président, si la députée détient de l'information selon laquelle un membre de nos forces de sécurité a agi à l'encontre des intérêts du Canada, je l'invite à en référer immédiatement au CSARS.

Parlons donc de l'échange d'information. Ce que nous savons, c'est que le chef de l'opposition n'a pas donné de l'information se rapportant à une tentative de corruption qui fait actuellement jaser au Québec.

Pourquoi ce député a-t-il omis de divulguer l'information et de la transmettre aux autorités?

• (1445)

**M. Randall Garrison (Esquimalt—Juan de Fuca, NPD):** Monsieur le Président, le ministre sait très bien que ses esquives ne visent qu'à protéger le gouvernement, rien de plus. L'affaire Delisle est une suite gênante de ratés. On n'a pas corrigé des problèmes de sécurité qui étaient bien connus. Des organismes n'ont pas échangé d'information et nous n'avons pas réussi à préserver notre image de fiabilité et notre crédibilité auprès de nos partenaires du milieu du renseignement. Le pire, c'est que nous avons manqué à notre responsabilité envers les Canadiens.

Je demande encore une fois au ministre ce qu'il fait pour rétablir la réputation du Canada auprès de ses alliés à la suite de ce gâchis embarrassant.

**L'hon. Vic Toews (ministre de la Sécurité publique, PCC):** Monsieur le Président, j'ai déjà répondu à cette question. Si le député est au courant de situations où les forces de sécurité ont agi contre les intérêts du Canada, je l'encourage à le signaler immédiatement au Comité de surveillance des activités de renseignement de sécurité.

Nous devrions parler de renseignements qui ont été dissimulés. Nous devrions parler du chef de l'opposition qui, pendant 17 ans, a caché qu'un maire avait tenté à plusieurs reprises de lui verser des pots-de-vin. Ces faits sont ressortis pendant une enquête publique.

Pourquoi le chef de l'opposition n'a-t-il pas fait son devoir?

\* \* \*

[Français]

**LES RESSOURCES NATURELLES**

**M. Bernard Trotter (Etobicoke—Lakeshore, PCC):** Monsieur le Président, notre gouvernement est fier du secteur du raffinage au Canada.

Le Canada est un chef de file mondial en cette matière. Il exporte plus de 400 000 barils de produits pétroliers chaque année, soit beaucoup plus que ce que nous pouvons utiliser. Nous savons que le NPD imposerait une taxe sur le carbone qui détruirait notre secteur du raffinage.

Le ministre des Ressources naturelles pourrait-il présenter à la Chambre les dernières données sur le raffinage au Canada?

**L'hon. Joe Oliver (ministre des Ressources naturelles, PCC):** Monsieur le Président, hier, Valero, la société qui exploite la raffinerie de Lévis, a dit qu'elle pourrait éventuellement devoir fermer ses portes si la canalisation 9B n'était pas renversée.

Toutefois, le chef du NPD a déclaré publiquement qu'il s'oppose au renversement. Les néo-démocrates, dans leur lutte idéologique contre le secteur pétrolier et gazier, sont près à voir les 500 travailleurs syndiqués de la raffinerie perdre leur emploi.

\* \* \*

[Traduction]

**LES NOMINATIONS GOUVERNEMENTALES**

**M. Robert Chisholm (Dartmouth—Cole Harbour, NPD):** Monsieur le Président, l'Agence de promotion économique du Canada atlantique est toujours aux prises avec des problèmes de gestion et d'éthique. Nous avons appris que la commissaire fédérale à l'éthique mène actuellement une enquête sur le PDG de la Société d'expansion du Cap-Breton.

La Société d'expansion du Cap-Breton gère un budget de 50 millions de dollars. J'aimerais que le gouvernement nous explique sur quoi porte l'enquête de la commissaire à l'éthique. Étant donné tous les problèmes que connaît l'Agence, comment le gouvernement compte-t-il rétablir la confiance du public envers cette institution de développement économique d'une grande importance pour le Canada atlantique?

**L'hon. Gail Shea (ministre du Revenu national et ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, PCC):** Monsieur le Président, la Société d'expansion du Cap-Breton est une société d'État indépendante. Je m'attends à ce qu'elle mène ses affaires d'une manière intègre et responsable, qui respecte les contribuables canadiens.

Nous avons fait le nécessaire pour que ce dossier soit porté à l'attention de la commissaire à l'éthique. Nous prévoyons que le PDG collaborera pleinement à l'enquête.

**M. Ryan Cleary (St. John's-Sud—Mount Pearl, NPD):** Monsieur le Président, les Canadiens de l'Atlantique veulent que l'on stimule le développement économique. L'Agence de promotion économique du Canada atlantique est plutôt devenue, sous la direction des conservateurs, un exemple de mauvaise gestion et de manquement à l'éthique.

Hier, les conservateurs ont eu l'audace d'affirmer qu'ils n'avaient pas truqué le processus d'embauche de l'agence, alors que le rapport établit clairement que les « décisions dans le processus [d'embauche] ont été fondées sur le fait que M. MacAdam a travaillé pour un ministre ».

Puis le chef de cabinet du ministre de la Défense est intervenu et il a modifié le rapport.

Réessayons donc encore aujourd'hui. À quelle sanction s'expose le chef de cabinet du ministre pour avoir essayé de camoufler cette affaire?

**L'hon. Gail Shea (ministre du Revenu national et ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, PCC):** Monsieur le Président, l'Agence de promotion économique du Canada atlantique s'emploie à appuyer le développement économique de la province de Terre-Neuve-et-Labrador.

La Commission de la fonction publique est un organisme indépendant et, à ce titre, c'est elle qui détermine ce qu'elle doit inclure ou non dans ses rapports. C'est la commission qui a produit le rapport.

L'enquête indépendante menée par la Commission de la fonction publique n'a révélé aucune preuve d'inconduite ou d'ingérence de la part de ministres ou même de leur personnel politique dans cette affaire. Nous avons pris des mesures en réponse aux recommandations de la commission.

\* \* \*

[Français]

#### L'ASSURANCE-EMPLOI

**M. Dany Morin (Chicoutimi—Le Fjord, NPD):** Monsieur le Président, j'ai parlé à Vital Tremblay, président de l'entreprise Sylviculture Tramfor, à Chicoutimi. Pour lui et d'autres entrepreneurs en sylviculture, la réforme de l'assurance-emploi va engendrer une perte d'expertise quand la saison va se terminer, en octobre. Ses travailleurs se trouveront sûrement un autre emploi permanent et ne voudront pas revenir en forêt pour quelques semaines, l'année prochaine.

Cela prend trois ans pour former un bon travailleur en sylviculture. Le premier ministre va-t-il revoir sa réforme de l'assurance-emploi, qui met en péril la santé financière du secteur sylvicole?

• (1450)

[Traduction]

**Mme Kellie Leitch (secrétaire parlementaire de la ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences et de la ministre du Travail, PCC):** Monsieur le Président, comme je l'ai répété à maintes reprises à la Chambre, les modifications que nous apportons à l'assurance-emploi visent à mieux jumeler les Canadiens avec les emplois.

Je demande au député d'en face de lire le budget, le Plan d'action économique de 2013. Ainsi, il constatera que nous investissons dans la formation, afin que les particuliers aient la possibilité de suivre une formation pour occuper les emplois disponibles et les emplois en demande. Nous faisons le lien entre les employeurs et les employés, et vice-versa, dans le but de stimuler la croissance de l'économie canadienne. J'encourage l'opposition à se joindre à nous.

[Français]

**M. Yvon Godin (Acadie—Bathurst, NPD):** Monsieur le Président, c'est à cause de tels exemples qu'un citoyen d'Acadie—

#### Questions orales

Bathurst a lancé une pétition à l'automne 2012 pour demander le retrait de la réforme de l'assurance-emploi. Plus de 34 000 personnes l'ont signée. Cela s'ajoute aux 30 000 signatures recueillies au Québec par la CSN et la FTQ et aux manifestations monstres de milliers de travailleurs et travailleuses.

Les premiers ministres de l'Atlantique font front commun et s'opposent à la réforme, tout comme le Québec.

Le premier ministre va-t-il continuer d'ignorer la moitié du Canada, ou s'en fout-il complètement?

[Traduction]

**Mme Kellie Leitch (secrétaire parlementaire de la ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences et de la ministre du Travail, PCC):** Monsieur le Président, comme je viens de le dire, j'encourage l'opposition à se joindre à nous et à appuyer les mesures que nous avons proposées dans le Plan d'action économique de 2013. Nous créons des emplois et prenons des mesures pour que les Canadiens aient plus facilement accès aux emplois, que ce soit au moyen d'alertes-emploi ou des initiatives prévues dans le Plan d'action économique de 2013, comme l'ajout de 5 000 stages et la subvention canadienne pour l'emploi, qui est une excellente mesure favorisant la formation. Nous encourageons l'opposition à appuyer toutes ces mesures. Nous créons des emplois pour les Canadiens et nous encourageons l'opposition à appuyer nos efforts.

\* \* \*

#### L'ÉTHIQUE

**L'hon. Dominic LeBlanc (Beauséjour, Lib.):** Monsieur le Président, le 13 février, le premier ministre a dit à la Chambre qu'il avait personnellement vérifié les frais de déplacement de la sénatrice Wallin et qu'il avait conclu qu'ils étaient irréprochables. Cependant, quand la vérification a commencé, la sénatrice est arrivée à une conclusion différente, et elle a aujourd'hui déjà remboursé des dizaines de milliers de dollars; elle devait penser que ses réclamations étaient injustifiées, voire frauduleuses.

Les Canadiens se demandent donc pourquoi le premier ministre a affirmé que ces dépenses étaient irréprochables alors qu'il aurait dû savoir que les vérificateurs allaient devoir comparaître devant le comité du Sénat pour demander la permission de remonter encore plus loin dans le temps, étant donné que les sommes réclamées étaient si scandaleuses.

**L'hon. James Moore (ministre du Patrimoine canadien et des Langues officielles, PCC):** Monsieur le Président, comme le sait mon collègue, ces questions ont été confiées à des autorités indépendantes. Quoi qu'il en soit, je lui demanderais de se rappeler l'annonce qu'a faite le premier ministre mardi dernier lorsqu'il s'est adressé à tous les Canadiens.

Il a très clairement déclaré que ceux qui occupent une charge publique au Canada devraient comprendre qu'ils sont au mauvais endroit s'ils comptent s'enrichir. Si tel est leur objectif, ils devraient prendre la porte. Cela s'applique tant à la Chambre qu'au Sénat et tant à Mike Duffy qu'à tout libéral qui se fait prendre la main dans le sac.

*Questions orales*

**L'hon. Dominic LeBlanc (Beauséjour, Lib.):** Monsieur le Président, il y a deux mois le premier ministre a affirmé que les dépenses en question étaient irréprochables, mais les Canadiens se posent encore des questions. À la lumière du scandale impliquant MM. Duffy et Wright, le premier ministre est-il en mesure d'assurer aux Canadiens que les sommes déjà remboursées par la sénatrice Wallin, ainsi que les dizaines de milliers de dollars qu'il lui reste éventuellement à rembourser, viennent de son compte personnel, ou est-ce qu'un membre du Cabinet du premier ministre, ou encore un employé au quartier général du Parti conservateur, lui a fait un cadeau pour rembourser ces dépenses scandaleuses?

**L'hon. James Moore (ministre du Patrimoine canadien et des Langues officielles, PCC):** Évidemment, monsieur le Président, il est attendu que quiconque a une dette envers les contribuables utilise son propre argent pour la rembourser. C'est la raison pour laquelle Nigel Wright a assumé l'entière responsabilité de ses actes, que le premier ministre a qualifié d'inacceptables. Il a démissionné, et le premier ministre a accepté sa démission, conformément aux attentes des contribuables.

\* \* \*

[Français]

**LES AFFAIRES AUTOCHTONES**

**M. Romeo Saganash (Abitibi—Baie-James—Nunavik—Eeyou, NPD):** Monsieur le Président, les Inuits du Nunavik sont aux prises avec une crise sévère du logement, mais le ministre des Affaires autochtones et du développement du Nord canadien semble trop occupé pour accepter une simple demande de rencontre qui date du 8 avril dernier. La demande demeure sans réponse depuis presque deux mois.

En comité plénier, le ministre a affirmé ceci: « *It takes two to tango.* » Je veux bien, mais je me demande pourquoi le ministre refuse toujours de rencontrer des représentants de la Société Makivik.

**L'hon. Bernard Valcourt (ministre des Affaires autochtones et du développement du Nord canadien, PCC):** Monsieur le Président, l'affirmation du député est totalement fautive.

Hier, il est venu à mon bureau pour me remettre une lettre de la société en question sollicitant une rencontre. Aujourd'hui, il a le culot de se lever et de m'accuser de refuser de rencontrer la Société Makivik.

Je vais continuer ce que j'ai commencé à faire lorsque j'ai été assermenté, c'est-à-dire rencontrer le plus de communautés autochtones possible, de chefs et de jeunes Autochtones partout au pays. Je vais continuer à le faire selon mon calendrier, pas le sien!

\* \* \*

• (1455)

[Traduction]

**LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS**

**Mme Jean Crowder (Nanaimo—Cowichan, NPD):** Monsieur le Président, ils sont trop occupés pour rencontrer des représentants de la Société Makivik, mais ils ont le temps d'espionner des militants des Premières Nations, comme Cindy Blackstock. Les conservateurs sont tombés bien bas dans leur campagne visant à bloquer la plainte concernant les droits de la personne. La commissaire à la protection de la vie privée a déclaré clairement que le ministère était allé trop loin.

Quels sont les autres militants victimes d'atteinte à la vie privée de la part du gouvernement? Le gouvernement va-t-il cesser de s'en prendre à Mme Blackstock et transmettre au tribunal les documents dont il a besoin?

**L'hon. Bernard Valcourt (ministre des Affaires autochtones et du développement du Nord canadien, PCC):** Monsieur le Président, la députée ne devrait pas seulement s'inquiéter du sort des enfants qui vivent dans les réserves au Canada, mais aussi de toutes les familles qui sont privées de leurs droits fondamentaux dans les réserves. La Chambre tente actuellement de leur accorder ces droits, au moyen notamment du projet de loi sur les biens immobiliers matrimoniaux, qui sera bientôt mis aux voix à l'étape de la troisième lecture. Si elle se soucie vraiment du sort des familles autochtones, elle devrait voter du bon côté.

\* \* \*

**LES ANCIENS COMBATTANTS**

**M. Dave Van Kesteren (Chatham-Kent—Essex, PCC):** Monsieur le Président, le gouvernement demeure résolu à rendre hommage aux anciens combattants canadiens pour leur contribution remarquable à notre pays. Le Canada a appuyé les missions dirigées par les Nations Unies à l'étranger, et il continuera de le faire. Nous rendons hommage à nos anciens combattants qui se sont sacrifiés pour défendre l'égalité, la liberté et la primauté du droit.

Le ministre des Anciens Combattants aurait-il l'obligeance d'informer la Chambre quant à l'importance de la Journée internationale des Casques bleus des Nations Unies, qui est célébrée aujourd'hui même?

[Français]

**L'hon. Steven Blaney (ministre des Anciens Combattants et ministre de la Francophonie, PCC):** Monsieur le Président, je remercie le député de Chatham-Kent—Essex de sa question portant sur nos vétérans qui ont participé à des missions de paix.

Ce midi, j'ai eu la chance de dîner avec des représentants des organisations de nos vétérans des missions de paix pour leur exprimer la gratitude de notre gouvernement.

[Traduction]

En cette Journée internationale des Casques bleus des Nations Unies, rendons hommage aux milliers de militaires des Forces armées canadiennes qui ont servi sous la bannière des Nations Unies pour défendre la liberté et les valeurs qui nous tiennent à coeur. Nous témoignons de notre reconnaissance et de notre respect envers tous les anciens combattants canadiens ayant participé aux missions de maintien de la paix des Nations Unies pour les grandes choses qu'ils ont accomplies.

N'oublions jamais.

\* \* \*

**L'ÉTHIQUE**

**Mme Judy Foote (Random—Burin—St. George's, Lib.):** Monsieur le Président, considérons le bilan des conservateurs: ils ont mis en pièces le système d'accès à l'information; ils empêchent le Parlement de fonctionner...

**Des voix:** Oh, oh!

**Le Président:** À l'ordre, s'il vous plaît.

La députée de Random—Burin—St. George's a la parole.

*Questions orales*

**Mme Judy Foote:** Monsieur le Président, peut-on imaginer qu'ils se félicitent de mettre en pièces le système d'accès à l'information, d'empêcher le Parlement et le directeur parlementaire du budget de faire leur travail, de faire entrave à l'enquête sur les fraudes électorales, de défendre les dons politiques indéfendables de Peter Penashue, de faire preuve d'un favoritisme politique flagrant à l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, de s'ingérer dans l'enquête sur ce cas de favoritisme, d'édulcorer le rapport de vérification des dépenses des sénateurs conservateurs et de chercher ensuite à camoufler toutes leurs manigances?

Qu'est-il advenu de la transparence et de la responsabilité? Quand donc le gouvernement est-il devenu ce que les conservateurs ont toujours prétendu détester?

**L'hon. James Moore (ministre du Patrimoine canadien et des Langues officielles, PCC):** Monsieur le Président, si la députée tient à comparer des bilans, je propose d'examiner la feuille de route du chef libéral jusqu'à présent. Le chef libéral a qualifié de « paresseux » les Canadiens qui ne parlent pas les deux langues officielles. Il a dit que le Canada ne va pas bien actuellement parce que ce sont des Albertains qui « contrôlent notre agenda ». Il a dit qu'il n'était pas favorable à la réforme du Sénat parce qu'il y a actuellement 24 sénateurs du Québec et seulement 6 sénateurs de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, ce qui avantage le Québec.

Le chef libéral n'a pas de vision globale du Canada. Il s'en prend à différentes régions du pays. Nous n'avons certainement pas peur des comparaisons entre, d'une part, le bilan et le leadership du premier ministre et, d'autre part, la direction du Parti libéral, qui sème la discorde et qui connaît déjà des ratés.

\* \* \*

[Français]

**LES RELATIONS INTERGOUVERNEMENTALES**

**M. Matthew Dubé (Chambly—Borduas, NPD):** Monsieur le Président, le Grand Prix du Canada de Formule 1, comme d'autres événements touristiques majeurs, est un moteur économique important pour Montréal, le Québec et le Canada.

Or les conservateurs refusent, encore une fois, de collaborer avec leurs partenaires provinciaux et municipaux pour maintenir le Grand Prix à Montréal pour les 10 prochaines années.

C'est une question de choix: ils peuvent continuer d'investir dans leur propagande publicitaire ou ils peuvent investir dans quelque chose qui rapporte vraiment, comme la Formule 1.

Est-ce que le gouvernement fédéral va travailler avec ses partenaires pour assurer la survie du Grand Prix à Montréal?

• (1500)

**L'hon. Denis Lebel (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, ministre des Affaires intergouvernementales et président du Conseil privé de la Reine pour le Canada, PCC):** Monsieur le Président, les prémisses de cette question sont totalement fausses.

En 2010, notre gouvernement a signé une entente pour cinq ans, nous menant jusqu'au Grand Prix de 2014. Ce ne sont pas eux qui l'ont fait, et maintenant ils se réveillent. Nous, nous l'avons fait bien avant qu'ils ne s'en rendent compte. Nous allons continuer à travailler avec nos partenaires, ce n'est pas nouveau.

Cela dit, nous ne négocierons pas sur la place publique. Nous sommes pleinement conscients de l'importance du Grand Prix pour Montréal, pour le Québec et pour le Canada. Nous allons continuer à

travailler avec nos partenaires, mais nous respecterons bien sûr la capacité de payer des contribuables canadiens.

\* \* \*

[Traduction]

**LA PATRIMOINE CANADIEN**

**M. Royal Galipeau (Ottawa—Orléans, PCC):** Monsieur le Président, le gouvernement est fier de célébrer tout ce qui a contribué à faire aujourd'hui du Canada un pays uni, fort et libre, le meilleur pays au monde.

[Français]

Ainsi, le 1<sup>er</sup> juillet prochain, les Canadiennes et les Canadiens de tous les coins du pays, y compris Orléans, vont se rassembler avec leur famille et leurs amis, afin de célébrer le 146<sup>e</sup> anniversaire de la Confédération.

[Traduction]

Le ministre du Patrimoine canadien peut-il dire à la Chambre en quoi consisteront les célébrations de la fête du Canada sur la Colline du Parlement cette année?

**L'hon. James Moore (ministre du Patrimoine canadien et des Langues officielles, PCC):** Monsieur le Président, la fête du Canada est un grand jour, et je sais que tous les députés sont fiers de profiter de cette occasion pour célébrer notre pays. En effet, il y a de quoi célébrer. Nous nous classons au premier rang des pays du G7 pour ce qui est de la création d'emplois, les taux d'imposition n'ont jamais été aussi bas au cours des 50 dernières années et le taux de crimes violents est à la baisse.

Cette année, nous célébrerons la fête du Canada, la 146<sup>e</sup> année d'existence de notre pays, dans toutes les régions. Ici, dans la capitale nationale, nous accueillerons des artistes comme Marie-Mai, Carly Rae Jepsen et Jennifer Gillis, de grandes artistes provenant des quatre coins du pays, qui viendront ici et nous montreront le génie du milieu artistique canadien, tout en célébrant notre pays, qui est plus fort et plus libre que jamais.

\* \* \*

**LES DÉPENSES GOUVERNEMENTALES**

**M. Mathieu Ravignat (Pontiac, NPD):** Monsieur le Président, la dernière réunion de la Commission des libérations conditionnelles, qui s'est déroulée à Edmonton, a coûté 250 000 \$ aux contribuables canadiens, une somme énorme. Ainsi, la Commission a fait venir des conférenciers par avion et logé tout le monde dans un hôtel cinq étoiles. Le gouvernement a ensuite refile la note aux Canadiens. Voilà qui montre une fois de plus que pour les conservateurs, il y a deux poids, deux mesures. Les conservateurs font du favoritisme et gaspillent des ressources en organisant une réunion de trois jours pour la Commission des libérations conditionnelles, alors qu'ils disent aux ministres de faire des compressions visant les budgets et le personnel de première ligne.

Comment les conservateurs ont-ils pu laisser une telle chose se produire alors qu'ils sont plus déterminés que jamais à réduire les dépenses?

*Initiatives parlementaires*

**L'hon. Vic Toews (ministre de la Sécurité publique, PCC):** Monsieur le Président, en 2012, les néo-démocrates se sont opposés à toutes les mesures que nous avons présentées en vue de réduire de moitié le nombre de conférences. Grâce aux mesures prises par le gouvernement conservateur, les dépenses d'hébergement ont diminué de 25,5 %. Les députés de l'opposition n'ont pas cessé de s'opposer à ce que nous prenions des mesures rigoureuses pour protéger l'argent des contribuables. En fait, lorsque j'ai dit que nous devrions exercer un contrôle sur les dépenses, les députés de l'opposition ont affirmé que je faisais de l'ingérence.

\* \* \*

[Français]

**LES 41<sup>ES</sup> ÉLECTIONS GÉNÉRALES**

**M. André Bellavance (Richmond—Arthabaska, BQ):** Monsieur le Président, on a droit à un autre chapitre dans la saga des *robocalls*.

Le CRTC vient d'imposer pour 369 000 \$ d'amendes à des partis politiques ou des individus qui ont fait fi des règles entourant les appels automatisés. Le NPD, le député libéral de Westmount—Ville-Marie et les conservateurs, dont le député de Wild Rose, ont été pointés du doigt par le CRTC. Tous ont importuné les citoyens avec des messages fautifs. À eux seuls, les conservateurs ont reçu des amendes de plus de 92 000 \$ pour leurs manoeuvres téléphoniques inappropriées.

Le gouvernement confirme-t-il que les conservateurs vont payer l'amende et, surtout, qu'ils arrêteront d'utiliser ces tactiques déloyales?

**M. Pierre Poilievre (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et pour l'Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario, PCC):** Monsieur le Président, nous sommes heureux que le CRTC ait clarifié les règles. Nous allons payer le montant dès aujourd'hui. Finalement, nous allons travailler avec le CRTC afin de respecter toutes les règles à l'avenir.

\* \* \*

● (1505)

[Traduction]

**PRÉSENCE À LA TRIBUNE**

**Le Président:** À l'occasion de la Journée internationale des Casques bleus des Nations Unies, je voudrais signaler aux députés la présence à la tribune d'une délégation d'anciens combattants qui représentent les forces canadiennes de maintien de la paix.

**Des voix:** Bravo!

\* \* \*

**LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE**

**L'hon. Gordon O'Connor (ministre d'État et whip en chef du gouvernement, PCC):** Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Je propose:

Que, nonobstant tout article du Règlement, ordre spécial ou pratique habituelle de la Chambre, le vote par appel nominal différé sur la motion M-432, inscrite au nom du député de Humber—St. Barbe—Baie Verte, prévu pour aujourd'hui, juste avant la période prévue pour les Affaires émanant des députés, soit différé de nouveau jusqu'à aujourd'hui, à la fin de la période prévue pour les questions orales, immédiatement après le vote sur la motion portant deuxième lecture du projet de loi C-49, Loi sur le Musée canadien de l'histoire.

**Le Président:** Le whip en chef du gouvernement a-t-il le consentement unanime de la Chambre pour proposer la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Le Président:** La Chambre a entendu la motion. Plaît-il à la Chambre de l'adopter?

**Des voix:** D'accord.

**INITIATIVES PARLEMENTAIRES**

[Traduction]

**LE FONDS DU SOUVENIR**

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 27 mai, de la motion.

**Le Président:** La Chambre passe maintenant au vote par appel nominal différé sur la motion.

Convoquez les députés.

● (1515)

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

(Vote n° 700)

**POUR**

## Députés

Allen (Welland)	Andrews
Angus	Ashton
Atamanenko	Aubin
Ayala	Bélangier
Blanchette	Blanchette-Lamothe
Boivin	Borg
Boulerice	Boutin-Sweet
Brosseau	Byrne
Caron	Casey
Cash	Charlton
Chicoine	Chisholm
Choquette	Chow
Christopherson	Cleary
Coderre	Comartin
Côté	Cotler
Crowder	Cullen
Cuzner	Davies (Vancouver Kingsway)
Day	Dewar
Dion	Dionne Labelle
Donnelly	Doré Lefebvre
Dubé	Duncan (Etobicoke North)
Duncan (Edmonton—Strathcona)	Dusseau
Easter	Eyking
Foote	Fortin
Freeman	Fry
Gameau	Garrison
Genest	Genest-Jourdain
Giguère	Godin
Goodale	Gravelle
Grogulé	Harris (Scarborough Southwest)
Harris (St. John's East)	Hsu
Hughes	Hyer
Jacob	Julian
Karygiannis	Lamoureux
Lapointe	Larose
Latendresse	Laverdière
LeBlanc (Beauséjour)	LeBlanc (LaSalle—Émard)
Leslie	Liu
MacAulay	Mai
Marston	Martin
Masse	Mathysen
May	McCallum
McGuinty	McKay (Scarborough—Guildwood)
Michaud	Moore (Abitibi—Témiscamingue)
Morin (Chicoutimi—Le Fjord)	Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine)
Morin (Laurentides—Labelle)	Mourani
Mulcair	Murray
Nantel	Nash

Nicholls  
 Pacetti  
 Patry  
 Perreault  
 Plamondon  
 Rae  
 Ravignat  
 Regan  
 Sandhu  
 Sellah  
 Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor)  
 Sims (Newton—North Delta)  
 Stewart  
 Sullivan  
 Tremblay  
 Valeriotte — 125

Nunez-Melo  
 Papillon  
 Péclet  
 Pilon  
 Quach  
 Rankin  
 Raynault  
 Saganash  
 Scott  
 Sgro  
 Stoffer  
 Toone  
 Turmel

## CONTRE

### Députés

Ablonczy  
 Adler  
 Albas  
 Alexander  
 Allison  
 Ambrose  
 Anderson  
 Ashfield  
 Baird  
 Benoit  
 Bezan  
 Block  
 Braid  
 Brown (Newmarket—Aurora)  
 Bruinooge  
 Calandra  
 Cannan  
 Carrie  
 Chong  
 Clement  
 Daniel  
 Del Mastro  
 Dreeshen  
 Dykstra  
 Flaherty  
 Galipeau  
 Glover  
 Goldring  
 Gosal  
 Grewal  
 Hawn  
 Hiebert  
 Holder  
 Jean  
 Keddy (South Shore—St. Margaret's)  
 Kent  
 Komarnicki  
 Lake  
 Lebel  
 Lemieux  
 Lizon  
 Lukiwski  
 MacKenzie  
 McColeman  
 Menegakis  
 Miller  
 Moore (Fundy Royal)  
 Norlock  
 O'Connor  
 O'Neill Gordon  
 O'Toole  
 Payne  
 Preston  
 Rajotte  
 Reid  
 Richards  
 Saxton  
 Seeback  
 Shipley  
 Smith  
 Sorenson  
 Storseth  
 Sweet  
 Toet  
 Trost  
 Truppe  
 Uppal  
 Van Kesteren

Adams  
 Aglukkaq  
 Albrecht  
 Allen (Tobique—Mactaquac)  
 Ambler  
 Anders  
 Armstrong  
 Aspin  
 Bateman  
 Bernier  
 Blaney  
 Boughen  
 Breitreuz  
 Brown (Barrie)  
 Butt  
 Calkins  
 Carmichael  
 Chisu  
 Clarke  
 Crockatt  
 Davidson  
 Devolin  
 Duncan (Vancouver Island North)  
 Findlay (Delta—Richmond East)  
 Fletcher  
 Gallant  
 Goguen  
 Goodyear  
 Gourde  
 Harris (Cariboo—Prince George)  
 Hayes  
 Hoback  
 James  
 Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)  
 Kenney (Calgary Southeast)  
 Kerr  
 Kramp (Prince Edward—Hastings)  
 Lauzon  
 Leitch  
 Leung  
 Lobb  
 Lunney  
 Mayes  
 McLeod  
 Merrifield  
 Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)  
 Nicholson  
 Obhrai  
 Oliver  
 Opitz  
 Paradis  
 Poilievre  
 Raitt  
 Rathgeber  
 Rempel  
 Rickford  
 Schellenberger  
 Shea  
 Shory  
 Sopuck  
 Stanton  
 Strahl  
 Tilson  
 Toews  
 Trottier  
 Tweed  
 Valcourt  
 Van Loan

## Initiatives parlementaires

Vellacott  
 Warawa  
 Watson  
 Sky Country)  
 Weston (Saint John)  
 Williamson  
 Woodworth  
 Young (Oakville)  
 Zimmer — 151

Wallace  
 Warkentin  
 Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky)  
 Wilks  
 Wong  
 Yelich  
 Young (Vancouver South)

## PAIRÉS

Aucun

**Le Président:** Je déclare la motion rejetée.

\* \* \*

## SEMAINE NATIONALE DES ORGANISMES DE BIENFAISANCE

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 28 mai, de la motion portant que le projet de loi C-458, Loi instituant la Semaine nationale des organismes de bienfaisance et modifiant la Loi de l'impôt sur le revenu (dons de bienfaisance et autres dons), soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

**Le Président:** Conformément à l'ordre adopté le mercredi 22 mai 2013, la Chambre passe maintenant au vote par appel nominal différé, à l'étape de la deuxième lecture du projet de loi C-458, sous la rubrique des initiatives parlementaires.

● (1520)

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

(Vote n<sup>o</sup> 701)

## POUR

### Députés

Ablonczy  
 Adler  
 Albas  
 Alexander  
 Allen (Tobique—Mactaquac)  
 Ambler  
 Anders  
 Andrews  
 Armstrong  
 Ashton  
 Atamanenko  
 Ayala  
 Bateman  
 Bellavance  
 Bernier  
 Blanchette  
 Blaney  
 Boivin  
 Boughen  
 Boutin-Sweet  
 Breitreuz  
 Brown (Newmarket—Aurora)  
 Bruinooge  
 Byrne  
 Calkins  
 Carmichael  
 Carrie  
 Cash  
 Chicoine  
 Chisu  
 Choquette  
 Christopherson  
 Cleary  
 Coderre

Adams  
 Aglukkaq  
 Albrecht  
 Allen (Welland)  
 Allison  
 Ambrose  
 Anderson  
 Angus  
 Ashfield  
 Aspin  
 Aubin  
 Baird  
 Bélanger  
 Benoit  
 Bezan  
 Blanchette-Lamothe  
 Block  
 Borg  
 Boulerville  
 Braid  
 Brosseau  
 Brown (Barrie)  
 Butt  
 Calandra  
 Cannan  
 Caron  
 Casey  
 Charlton  
 Chisholm  
 Chong  
 Chow  
 Clarke  
 Clement  
 Comartin

*Initiatives ministérielles*

Côté	Cotler
Crockatt	Crowder
Cullen	Cuzner
Daniel	Davidson
Davies (Vancouver Kingsway)	Day
Del Mastro	Devolin
Dewar	Dion
Dionne Labelle	Donnelly
Doré Lefebvre	Dreeshen
Dubé	Duncan (Vancouver Island North)
Duncan (Etobicoke North)	Duncan (Edmonton—Strathcona)
Dusseault	Dykstra
Easter	Eyking
Findlay (Delta—Richmond East)	Flaherty
Fletcher	Footé
Fortin	Freeman
Fry	Galipeau
Gallant	Garneau
Garrison	Genest
Genest-Jourdain	Giguère
Glover	Godin
Goguen	Goldring
Goodale	Goodyear
Gosal	Gourde
Gravelle	Grewal
Groguhé	Harris (Scarborough Southwest)
Harris (St. John's East)	Harris (Cariboo—Prince George)
Hawn	Hayes
Hiebert	Hoback
Holder	Hsu
Hughes	Hyer
Jacob	James
Jean	Julian
Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)	Karygiannis
Keddy (South Shore—St. Margaret's)	Kenny (Calgary Southeast)
Kent	Kerr
Komarnicki	Kramp (Prince Edward—Hastings)
Lake	Lamoureux
Lapointe	Larose
Latendresse	Lauzon
Laverdière	Lebel
LeBlanc (Beauséjour)	LeBlanc (LaSalle—Émard)
Leitch	Lemieux
Leslie	Leung
Liu	Lizon
Lobb	Lukowski
Lunney	MacAulay
MacKenzie	Mai
Marston	Martin
Masse	Mathysen
May	Mayes
McCallum	McColeman
McGuinty	McKay (Scarborough—Guildwood)
McLeod	Menegakis
Merrifield	Michaud
Miller	Moore (Abitibi—Témiscamingue)
Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)	
Moore (Fundy Royal)	
Morin (Chicoutimi—Le Fjord)	Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine)
Morin (Laurentides—Labelle)	Mourani
Mulcair	Murray
Nantel	Nash
Nicholls	Nicholson
Norlock	Nunez-Melo
Obhrai	O'Connor
Oliver	O'Neill Gordon
Opitz	O'Toole
Pacetti	Papillon
Paradis	Patry
Payne	Péclet
Perreault	Pilon
Plamondon	Poilievre
Preston	Quach
Rae	Raït
Rajotte	Rankin
Rathgeber	Ravignat
Raynault	Regan
Reid	Rempel
Richards	Rickford
Saganash	Sandhu
Saxton	Schellenberger
Scott	Seeback
Sellah	Sgro
Shea	Shiple
Shory	Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Wind- sor)
Sims (Newton—North Delta)	Smith
Spuck	Sorenson
Stanton	Stewart

Stoffer	Storseth
Strahl	Sullivan
Sweet	Tilson
Toet	Toews
Toone	Tremblay
Trost	Trottier
Truppe	Turmel
Tweed	Uppal
Valcourt	Valerioté
Van Kesteren	Van Loan
Vellacott	Wallace
Warawa	Warkentin
Watson	Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country)
Weston (Saint John)	Wilks
Williamson	Wong
Woodworth	Yelich
Young (Oakville)	Young (Vancouver South)
Zimmer — 277	

CONTRE

Aucun

PAIRÉS

Aucun

**Le Président:** Je déclare la motion adoptée. Le projet de loi est donc renvoyé au Comité permanent des finances.

(Le projet de loi, lu pour la deuxième fois, est renvoyé à un comité.)

**INITIATIVES MINISTÉRIELLES**

[Français]

**LOI DE 2012 APPORTANT DES MODIFICATIONS  
TECHNIQUES CONCERNANT L'IMPÔT ET LES TAXES**

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 28 mai 2013, de la motion portant que le projet de loi C-48, Loi modifiant la Loi de l'impôt sur le revenu, la Loi sur la taxe d'accise, la Loi sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces, la Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations et des textes connexes, soit lu pour la troisième fois et adopté.

**Le Président:** Conformément à l'ordre adopté le mercredi 22 mai 2013, la Chambre procédera maintenant au vote par appel nominal différé sur la motion à l'étape de la troisième lecture du projet de loi C-48.

● (1530)

[Traduction]

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

(Vote n° 702)

POUR

Députés

Ablonczy	Adams
Adler	Aglukkaq
Albas	Albrecht
Alexander	Allen (Welland)
Allen (Tobique—Mactaquac)	Allison
Ambler	Ambrose
Anders	Anderson
Andrews	Angus
Armstrong	Ashfield
Ashton	Aspin
Atamanenko	Aubin
Ayala	Baird

*Initiatives ministérielles*

Bateman	Bélangier	Pacetti	Papillon
Bellavance	Benoit	Paradis	Patry
Bernier	Bezan	Payne	Péclet
Blanchette	Blanchette-Lamothe	Perreault	Pilon
Blaney	Block	Plamondon	Poilievre
Boivin	Borg	Preston	Quach
Boughen	Boulerice	Rae	Raïtt
Boutin-Sweet	Braid	Rajotte	Rankin
Breitkreuz	Brosseau	Rathgeber	Ravignat
Brown (Newmarket—Aurora)	Brown (Barrie)	Raynault	Regan
Bruinooge	Butt	Reid	Rempel
Byrne	Calandra	Richards	Rickford
Calkins	Cannan	Saganash	Sandhu
Carmichael	Caron	Saxton	Schellenberger
Carrie	Casey	Scott	Seeback
Cash	Charlton	Sellah	Sgro
Chicoine	Chisholm	Shea	Shipley
Chisu	Chong	Shory (sor)	Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Wind-
Choquette	Chow	Sims (Newton—North Delta)	Smith
Christopherson	Clarke	Sopuck	Sorenson
Cleary	Clement	Stanton	Stewart
Coderre	Comartin	Stoffèr	Storseth
Côté	Cotler	Strahl	Sullivan
Crockatt	Crowder	Sweet	Tilson
Cullen	Cuzner	Toet	Toews
Daniel	Davidson	Toone	Tremblay
Davies (Vancouver Kingsway)	Day	Trost	Turnel
Del Mastro	Devolin	Truppe	Uppal
Dewar	Dion	Tweed	Valeriote
Dionne Labelle	Donnelly	Valcourt	Van Loan
Doré Lefebvre	Dreeshen	Van Kesteren	Wallace
Dubé	Duncan (Vancouver Island North)	Vellacott	Wallace
Duncan (Etobicoke North)	Duncan (Edmonton—Strathcona)	Warawa	Warkentin
Dusseau	Dykstra	Watson	Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to
Easter	Eyking	Sky Country)	Wilks
Findlay (Delta—Richmond East)	Flaherty	Weston (Saint John)	Wong
Fletcher	Foote	Williamson	Wong
Fortin	Freeman	Woodworth	Yelich
Fry	Galipeau	Young (Oakville)	Young (Vancouver South)
Gallant	Garneau	Zimmer — 277	
Garrison	Genest		
Genest-Jourdain	Giguère		
Glover	Godin		
Goguen	Goldring		
Goodale	Goodyear		
Gosal	Gourde		
Gravelle	Grewal		
Groguhé	Harper		
Harris (Scarborough Southwest)	Harris (St. John's East)		
Harris (Cariboo—Prince George)	Hawn		
Hayes	Hiebert		
Hoback	Holder		
Hsu	Hughes		
Jacob	James		
Jean	Julian		
Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)	Karygiannis		
Keddy (South Shore—St. Margaret's)	Kenney (Calgary Southeast)		
Kent	Kerr		
Komarnicki	Kramp (Prince Edward—Hastings)		
Lake	Lamoureux		
Lapointe	Larose		
Latendresse	Lauzon		
Laverdière	Lebel		
LeBlanc (Beauséjour)	LeBlanc (LaSalle—Émard)		
Leitch	Lemieux		
Leslie	Leung		
Liu	Lizon		
Lobb	Lukiwski		
Lunney	MacAulay		
MacKenzie	Mai		
Marston	Martin		
Masse	Mathysen		
May	Mayes		
McCallum	McColeman		
McGuinty	McKay (Scarborough—Guildwood)		
McLeod	Menegakis		
Merrifield	Michaud		
Miller	Moore (Abitibi—Témiscamingue)		
Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)			
Moore (Fundy Royal)			
Morin (Chicoutimi—Le Fjord)	Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine)		
Morin (Laurentides—Labelle)	Mourani		
Mulcair	Murray		
Nantel	Nash		
Nicholls	Nicholson		
Norlock	Nunez-Melo		
Obhrai	O'Connor		
Oliver	O'Neill Gordon		
Opitz	O'Toole		

## CONTRE

Députés

Hyer — 1

## PAIRÉS

Aucun

**Le Président:** Je déclare la motion adoptée.

(Le projet de loi, lu pour la troisième fois, est adopté.)

\* \* \*

**LA LOI SUR LE MUSÉE CANADIEN DE L'HISTOIRE**

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 28 mai, de la motion portant que le projet de loi C-49, Loi modifiant la Loi sur les musées afin de constituer le Musée canadien de l'histoire et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité ainsi que de l'amendement.

**Le Président:** La Chambre passe maintenant au vote par appel nominal différé sur l'amendement du député de Longueuil—Pierre-Boucher à la motion à l'étape de la deuxième lecture du projet de loi C-49.

Le vote porte sur l'amendement.

*Initiatives ministérielles*

● (1540)

(L'amendement, mis aux voix, est rejeté par le vote suivant:)

*(Vote n° 703)***POUR**

## Députés

Allen (Welland)	Andrews
Angus	Ashton
Atamanenko	Aubin
Ayala	Bélangier
Bellavance	Blanchette
Blanchette-Lamothe	Boivin
Borg	Boulerice
Boutin-Sweet	Brosseau
Byrne	Caron
Casey	Cash
Charlton	Chicoine
Chisholm	Choquette
Chow	Christopherson
Cleary	Coderre
Comartin	Côté
Cotler	Crowder
Cullen	Cuzner
Davies (Vancouver Kingsway)	Day
Dewar	Dion
Dionne Labelle	Donnelly
Doré Lefebvre	Dubé
Duncan (Etobicoke North)	Duncan (Edmonton—Strathcona)
Dusseault	Easter
Eyking	Footé
Fortin	Freeman
Fry	Garneau
Garrison	Genest
Genest-Jourdain	Giguère
Godin	Goodale
Gravelle	Grogulé
Harris (Scarborough Southwest)	Harris (St. John's East)
Hsu	Hughes
Jacob	Julian
Karygiannis	Lamoureux
Lapointe	Larose
Latendresse	Laverdière
LeBlanc (Beauséjour)	LeBlanc (LaSalle—Émard)
Leslie	Liu
MacAulay	Mai
Marston	Martin
Masse	Mathysen
McCallum	McGuinity
McKay (Scarborough—Guildwood)	Michaud
Moore (Abitibi—Témiscamingue)	Morin (Chicoutimi—Le Fjord)
Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine)	Morin (Laurentides—Labelle)
Mourani	Mulcair
Murray	Nantel
Nash	Nicholls
Nunez-Melo	Pacetti
Papillon	Patry
Péclet	Perreault
Pilon	Plamondon
Quach	Rae
Rankin	Ravignat
Raynault	Regan
Saganash	Sandhu
Scott	Sellah
Sgro	Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Wind- sor)
Sims (Newton—North Delta)	Stewart
Stoffer	Sullivan
Toone	Tremblay
Turmel	Valerioté — 124

**CONTRE**

## Députés

Ablonczy	Adams
Adler	Aglukkaq
Albas	Albrecht
Alexander	Allen (Tobique—Mactaquac)
Allison	Ambler
Ambrose	Anders
Anderson	Armstrong
Ashfield	Aspin
Baird	Bateman
Benoit	Bernier
Bezan	Blaney

Block	Boughen
Braid	Breitkreuz
Brown (Newmarket—Aurora)	Brown (Barrie)
Bruinooge	Butt
Calandra	Calkins
Cannan	Carmichael
Carrie	Chisu
Chong	Clarke
Clement	Crockatt
Daniel	Davidson
Del Mastro	Devolin
Dreeshen	Duncan (Vancouver Island North)
Dykstra	Findlay (Delta—Richmond East)
Flaherty	Fletcher
Galipeau	Gallant
Glover	Goguen
Goldring	Goodyear
Gosal	Gourde
Grewal	Harper
Harris (Cariboo—Prince George)	Hawn
Hayes	Hiebert
Hoback	Holder
James	Jean
Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)	Keddy (South Shore—St. Margaret's)
Kenney (Calgary Southeast)	Kent
Kerr	Komarnicki
Kramp (Prince Edward—Hastings)	Lake
Lauzon	Lebel
Leitch	Lemieux
Leung	Lizon
Lobb	Lukiwski
Lunney	MacKenzie
May	Mayes
McColeman	McLeod
Menegakis	Merrifield
Miller	Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)
Moore (Fundy Royal)	Nicholson
Norlock	Obhrai
O'Connor	Oliver
O'Neill Gordon	Opitz
O'Toole	Paradis
Payne	Poileuvre
Preston	Raitt
Rajotte	Rathgeber
Reid	Rempel
Richards	Rickford
Saxton	Schellenberger
Seeback	Shea
Shiple	Shory
Smith	Sopuck
Sorenson	Stanton
Storseth	Strahl
Sweet	Tilson
Toet	Toews
Trost	Trottier
Truppe	Tweed
Uppal	Valcourt
Van Kesteren	Van Loan
Vellacott	Wallace
Warawa	Warkentin
Watson	Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country)
Weston (Saint John)	Wilks
Williamson	Wong
Woodworth	Yelich
Young (Oakville)	Young (Vancouver South)
Zimmer — 153	

**PAIRÉS**

Aucun

**Le Président:** Je déclare l'amendement rejeté.

Une correction doit être apportée au résultat du vote sur le projet de loi C-48 à l'étape de la troisième lecture. Le résultat final est le suivant: 276 pour et 1 contre.

Le vote suivant porte sur la motion principale.

Le whip en chef du gouvernement invoque le Règlement.

**L'hon. Gordon O'Connor:** Monsieur le Président, je crois que vous constaterez qu'il y a consentement unanime pour que le résultat du vote sur la motion précédente s'applique à la présente motion, les conservateurs votant oui.

**Le Président:** Y a-t-il consentement unanime pour que nous procédions de cette façon?

**Des voix:** D'accord.

[Français]

**Mme Nycole Turmel:** Monsieur le Président, nous sommes d'accord pour appliquer le vote, et le NPD votera contre la motion.

[Traduction]

**Mme Judy Foote:** Monsieur le Président, nous allons appliquer le résultat du vote et voter non.

[Français]

**M. Louis Plamondon:** Monsieur le Président, le Bloc québécois votera contre la motion.

[Traduction]

**M. Bruce Hyer:** Monsieur le Président, à titre de représentant de Thunder Bay—Superior-Nord, je voterai oui.

[Français]

**Mme Elizabeth May:** Monsieur le Président, le Parti vert votera en faveur de la motion.

[Traduction]

**M. Peter Goldring:** Monsieur le Président, à titre de représentant d'Edmonton-Est, je voterai oui.

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

(Vote n<sup>o</sup> 704)

#### POUR

Députés

Ablonczy	Adams
Adler	Aglukkaq
Albas	Albrecht
Alexander	Allen (Tobique—Mactaquac)
Allison	Ambler
Ambrose	Anders
Anderson	Armstrong
Ashfield	Aspin
Baird	Bateman
Benoit	Bernier
Bezan	Blaney
Block	Boughen
Braid	Breitkreuz
Brown (Newmarket—Aurora)	Brown (Barrie)
Bruinooge	Butt
Calandra	Calkins
Cannan	Carmichael
Carrie	Chisu
Chong	Clarke
Clement	Crockatt
Daniel	Davidson
Del Mastro	Devolin
Dreeshen	Duncan (Vancouver Island North)
Dykstra	Findlay (Delta—Richmond East)
Flaherty	Fletcher
Galipeau	Gallant
Glover	Goguen
Goldring	Goodyear
Gosal	Gourde
Grewal	Harper
Harris (Cariboo—Prince George)	Hawn
Hayes	Hiebert
Hoback	Holder
Hyer	James
Jean	Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)

#### Initiatives ministérielles

Keddy (South Shore—St. Margaret's)	Kenney (Calgary Southeast)
Kent	Kerr
Komarnicki	Kramp (Prince Edward—Hastings)
Lake	Lauzon
Lebel	Leitch
Lemieux	Leung
Lizon	Lobb
Lukiwski	Lunney
MacKenzie	May
Mayes	McColeman
McLeod	Menegakis
Merrifield	Miller
Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)	
Moore (Fundy Royal)	
Nicholson	Norlock
Obhrai	O'Connor
Oliver	O'Neill Gordon
Opitz	O'Toole
Paradis	Payne
Poilievre	Preston
Raitt	Rajotte
Rathgeber	Reid
Rempel	Richards
Rickford	Saxton
Schellenberger	Seeback
Shea	Shipley
Shory	Smith
Sopuck	Sorenson
Stanton	Storseth
Strahl	Sweet
Tilson	Toet
Toews	Trost
Trottier	Truppe
Tweed	Uppal
Valcourt	Van Kesteren
Van Loan	Vellacott
Wallace	Warawa
Warkentin	Watson
Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country)	
Weston (Saint John)	
Wilks	Williamson
Wong	Woodworth
Yelich	Young (Oakville)
Young (Vancouver South)	Zimmer — 154

#### CONTRE

Députés

Allen (Welland)	Andrews
Angus	Ashton
Atamanenko	Aubin
Ayala	Bélangier
Bellavance	Blanchette
Blanchette-Lamothe	Boivin
Borg	Boulerice
Boutin-Sweet	Brousseau
Byrne	Caron
Casey	Cash
Charlton	Chicoine
Chisholm	Choquette
Chow	Christopherson
Cleary	Coderre
Comartin	Côté
Cotler	Crowder
Cullen	Cuzner
Davies (Vancouver Kingsway)	Day
Dewar	Dion
Dionne Labelle	Donnelly
Doré Lefebvre	Dubé
Duncan (Etobicoke North)	Duncan (Edmonton—Strathcona)
Dusseault	Easter
Eyking	Foote
Fortin	Freeman
Fry	Gameau
Garrison	Genest
Genest-Jourdain	Giguère
Godin	Goodale
Gravelle	Groguhé

*Initiatives parlementaires*

Harris (Scarborough Southwest)	Harris (St. John's East)
Hsu	Hughes
Jacob	Julian
Karygiannis	Lamoureux
Lapointe	Larose
Latendresse	Laverdière
LeBlanc (Beauséjour)	LeBlanc (LaSalle—Émard)
Leslie	Liu
MacAulay	Mai
Marston	Martin
Masse	Mathysen
McCallum	McGuinty
McKay (Scarborough—Guildwood)	Michaud
Moore (Abitibi—Témiscamingue)	Morin (Chicoutimi—Le Fjord)
Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine)	Morin (Laurentides—Labelle)
Mourani	Mulcair
Murray	Nantel
Nash	Nicholls
Nunez-Melo	Pacetti
Papillon	Patry
Péclet	Perreault
Pilon	Plamondon
Quach	Rae
Rankin	Ravignat
Raynault	Regan
Saganash	Sandhu
Scott	Sellah
Sgro	Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Wind- sor)
Sims (Newton—North Delta)	Stewart
Stoffer	Sullivan
Toone	Tremblay
Turmel	Valeriote — 124

## PAIRÉS

Aucun

**Le Président:** Je déclare la motion adoptée. En conséquence, le projet de loi est renvoyé au Comité permanent du patrimoine canadien.

(Le projet de loi, lu pour la deuxième fois, est renvoyé à un comité.)

## INITIATIVES PARLEMENTAIRES

[Traduction]

LA BANDE DE LA PREMIÈRE NATION DES MI'KMAQ  
QALIPU

La Chambre reprend l'étude, interrompte le 22 mai, de la motion.

**Le Président:** Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, la Chambre passe maintenant au vote par appel nominal différé sur la motion M-432, sous la rubrique des initiatives parlementaires.

● (1545)

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

(Vote n° 705)

## POUR

Députés

Allen (Welland)	Andrews
Angus	Ashton
Atamanenko	Aubin
Ayala	Bélangier
Bellavance	Blanchette
Blanchette-Lamothe	Boivin
Borg	Boulerice
Boutin-Sweet	Brosseau
Byrne	Caron
Casey	Cash
Charlton	Chicoine
Chisholm	Choquette
Chow	Christopherson
Cleary	Coderre
Comartin	Côté
Cotler	Crowder
Cullen	Cuzner

Davies (Vancouver Kingsway)	Day
Dewar	Dion
Dionne Labelle	Donnelly
Doré Lefebvre	Dubé
Duncan (Etobicoke North)	Duncan (Edmonton—Strathcona)
Dusseau	Easter
Eyking	Foote
Fortin	Freeman
Fry	Garneau
Garrison	Genest
Genest-Jourdain	Giguère
Godin	Goodale
Gravelle	Groguhé
Harris (Scarborough Southwest)	Harris (St. John's East)
Hsu	Hughes
Hyer	Jacob
Julian	Karygiannis
Lamoureux	Lapointe
Larose	Latendresse
Laverdière	LeBlanc (Beauséjour)
LeBlanc (LaSalle—Émard)	Leslie
Liu	MacAulay
Mai	Marston
Martin	Masse
Mathysen	May
McCallum	McGuinty
Michaud	Moore (Abitibi—Témiscamingue)
Morin (Chicoutimi—Le Fjord)	Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine)
Morin (Laurentides—Labelle)	Mourani
Mulcair	Murray
Nantel	Nash
Nicholls	Nunez-Melo
Papillon	Patry
Péclet	Perreault
Pilon	Plamondon
Quach	Rae
Rankin	Ravignat
Raynault	Regan
Saganash	Sandhu
Scott	Sellah
Sgro	Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Wind- sor)
Sims (Newton—North Delta)	Stewart
Stoffer	Sullivan
Toone	Tremblay
Turmel	Valeriote — 124

## CONTRE

Députés

Ablonczy	Adams
Adler	Aglukkaq
Albas	Albrecht
Alexander	Allen (Tobique—Mactaquac)
Allison	Ambler
Ambrose	Anders
Anderson	Armstrong
Ashfield	Aspin
Baird	Bateman
Benoit	Bernier
Bezan	Blaney
Block	Boughen
Braid	Breitkreuz
Brown (Newmarket—Aurora)	Brown (Barrie)
Bruinooge	Butt
Calandra	Calkins
Cannan	Carmichael
Carrie	Chisu
Chong	Clarke
Clement	Crockatt
Daniel	Davidson
Del Mastro	Devolin
Dreeschen	Duncan (Vancouver Island North)
Dykstra	Findlay (Delta—Richmond East)
Flaherty	Fletcher
Galipeau	Gallant
Glover	Goguen
Goldring	Goodyear
Gosal	Gourde
Grewal	Harper
Harris (Cariboo—Prince George)	Hawn

Hayes	Hiebert
Hoback	Holder
James	Jean
Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)	Keddy (South Shore—St. Margaret's)
Kenney (Calgary Southeast)	Kent
Kerr	Komarnicki
Kramp (Prince Edward—Hastings)	Lake
Lauzon	Lebel
Leitch	Lemieux
Leung	Lizon
Lobb	Lukiwski
Lunney	MacKenzie
Mayes	McColeman
McLeod	Menegakis
Merrifield	Miller
Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)	
Moore (Fundy Royal)	Norlock
Nicholson	O'Connor
Obhrai	O'Neill Gordon
Oliver	O'Toole
Opitz	Payne
Paradis	Preston
Poillievre	Rajotte
Raitt	Reid
Rathgeber	Richards
Rempel	Saxton
Rickford	Seeback
Schellenberger	Shiple
Shea	Smith
Shory	Sorenson
Sopuck	Storseth
Stanton	Sweet
Strahl	Toet
Tilson	Trost
Toews	Truppe
Trottier	Uppal
Tweed	Van Kesteren
Valcourt	Vellacott
Van Loan	Warawa
Wallace	Watson
Warkentin	
Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country)	
Weston (Saint John)	Williamson
Wilks	Woodworth
Wong	Young (Oakville)
Yelich	Zimmer — 152
Young (Vancouver South)	

## PAIRÉS

Aucun

**Le Président:** Je déclare la motion rejetée.

Je tiens à informer la Chambre que, en raison des votes par appel nominal différés, la période réservée aux initiatives ministérielles sera prolongée de 43 minutes.

Je crois savoir qu'il y a eu une entente pour permettre au député de Bourassa de dire quelques mots.

## AFFAIRES COURANTES

• (1550)

[Français]

### LA DÉMISSION D'UN DÉPUTÉ

**L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.):** Monsieur le Président, il semble que vous aurez la vie plus facile à partir de lundi. En effet, vous aurez juste un peu plus de quiétude à la Chambre. Une voix familière que vous rappelez à l'ordre à l'occasion ne sera plus ici.

En effet, c'est avec beaucoup d'émotion que je me présente devant la Chambre aujourd'hui pour saluer une dernière fois mes concitoyens et mes collègues en ma qualité de député de Bourassa.

J'annonce mon départ de la vie politique fédérale pour le 2 juin prochain, soit 16 ans, jour pour jour, après que la population de Bourassa m'ait donné, pour la première fois, le privilège de la représenter, privilège qu'ils m'ont donné à six reprises consécutives.

### Affaires courantes

En outre, je me permets de saluer et de remercier les électeurs et électrices de mon comté, qui m'ont fait confiance année après année, dans les bons moments comme dans les moments difficiles. Je remercie également les membres de mon exécutif et les milliers de bénévoles qui m'ont permis d'être ici pendant toutes ces années.

Je me permets également de saluer tout mon personnel, Maurice, Joe, Lise, Sylvia et Rolande, qui, à Ottawa comme à Montréal-Nord, ont toujours servi avec beaucoup de professionnalisme les citoyens et les citoyennes du comté. Ils ont non seulement rempli leur mission, mais ils ont démontré beaucoup de sensibilité et d'efficacité dans les dossiers les plus difficiles. Souvent, les gens viennent en dernier recours et, il faut me croire, ils ont fait des miracles. Merci beaucoup, mes amis. Merci, Maurice.

Évidemment, 30 ans de vie politique au fédéral et 16 ans comme député demandent beaucoup de sacrifices pour la famille. Je me dois de saluer et de remercier mon épouse, Chantale, ainsi que mes enfants, Geneviève et Alexandre, pour leur compréhension et leurs sacrifices. Je remercie ma famille d'avoir toujours été là pour moi. Je m'excuse de ne pas toujours avoir été présent, mais sachez que je vous aime profondément.

J'en profite aussi pour souligner la fête de ma mère, Lucie, qui nous regarde. Maman, je te souhaite une bonne fête! Merci à toi et à papa d'être parmi nous.

[Traduction]

Je tiens à remercier et à saluer les députés de mon caucus et des deux côtés de la Chambre. Ce fut un privilège de travailler à leurs côtés. Bien sûr, nous nous sommes parfois chamaillés parce que nous ne nous comprenions pas ou parce qu'ils ne comprenaient pas les expressions que j'utilise en français. Il n'en reste pas moins que ce fut un privilège de siéger avec eux.

[Français]

Je salue les employés de la Chambre des communes, et je remercie les agents de sécurité que je saluais tous les matins. Ils ont tout mon respect. Je remercie les pages, le sergent d'armes, la greffière et son personnel ainsi que les autres officiers du Parlement. Je salue le courage, le professionnalisme et la détermination des interprètes de la Chambre — on ne dit pas traducteur, on dit interprète —, qui tentaient de bien comprendre les expressions typiques que j'utilisais à la Chambre.

**Des voix:** Bravo!

**M. Denis Coderre:** En effet, on peut les applaudir. Parfois, la boucane devait leur sortir par les oreilles!

J'ai aimé siéger à la Chambre des communes, que ce soit en tant que député ou en tant que ministre. D'ailleurs, je tiens particulièrement à remercier le très honorable Jean Chrétien, qui m'a permis de faire une différence marquée dans le domaine du sport au Canada et qui m'a permis de défendre les valeurs de notre pays à Citoyenneté et Immigration Canada, notamment après les événements du 11 septembre. Je remercie aussi l'ancien premier ministre, M. Martin, de m'avoir nommé ministre responsable de la Francophonie et conseiller spécial pour Haïti.

*Affaires courantes*

Je suis particulièrement fier d'avoir négocié l'entente concernant l'Agence mondiale antidopage à Montréal, d'avoir créé une véritable politique du sport au Canada et d'avoir aidé nos athlètes olympiques et paralympiques ainsi que les entraîneurs.

Je suis fier d'avoir fait en sorte que la langue de tous les athlètes soit respectée, qu'il s'agisse du français ou de l'anglais. Grâce à la création de ce qui allait devenir le Centre de règlement des différends sportifs du Canada, les athlètes ne sont plus à la merci de leur fédération.

En matière d'immigration, les ententes que j'ai signées ont permis de mettre l'accent sur la régionalisation de l'immigration. D'ailleurs, je salue mon collègue le ministre de la Citoyenneté, de l'Immigration et du Multiculturalisme.

[Traduction]

L'entente dont je suis le plus satisfait est celle que nous avons signée avec le Manitoba. Ce fut une entente historique qui a permis à cette province de choisir elle-même ses immigrants. Cela a été avantageux pour l'économie et pour la population.

[Français]

J'ai encouragé l'immigration francophone dans tout le pays, simplifié le fameux système de points et provoqué des débats importants, comme ceux sur la création d'une carte d'identité nationale et l'utilisation des données biométriques hors ligne.

Puisque je siège à la Chambre depuis déjà 16 années, je me permettrai de transmettre quelques messages au gouvernement et à l'ensemble de mes collègues, peu importe leur parti politique.

Le Canada est un pays magnifique, et sa richesse provient de sa diversité, de sa mixité. N'oublions jamais que le Canada a deux langues officielles et que personne ne doit être considéré comme un citoyen de seconde classe. Le français existe partout au pays. Par ses gestes, le gouvernement du Canada doit s'assurer que les francophones sont respectés.

● (1555)

[Traduction]

Cela signifie aussi que les juges de la Cour suprême doivent être bilingues.

[Français]

Le multiculturalisme est une valeur canadienne importante, et on ne devrait jamais avoir à choisir entre cette valeur et le bilinguisme. Ce sont deux valeurs complémentaires qui ne doivent pas être mises en compétition.

Respectons la fonction publique et arrêtons de s'en servir comme bouc émissaire ou chair à canon. Les employés de la fonction publique font un travail formidable. Ils sont professionnels et font partie de la solution.

Arrêtons de monter les régions les unes contre les autres. Le Canada est fort quand on respecte la spécificité de chaque province et territoire.

Le Québec est une nation, et il doit être respecté. Assurons-nous de ne pas constamment jeter de l'huile sur le feu, simplement dans le but de provoquer. Utilisons plutôt cette belle diversité pour solidifier nos liens.

Finalement, le Parlement a besoin de plus de transparence. La démocratie est fragile, et c'est notre responsabilité de la protéger.

Mon seul regret, c'est de n'avoir pu rendre justice au fondateur du Manitoba et père de la Confédération, Louis Riel. Cet homme est innocent, et on doit réparer l'erreur qui a été commise.

En terminant, je citerai le philosophe grec Épictète, qui a déjà dit: « N'attends pas que les événements arrivent comme tu le souhaites. Décide de vouloir ce qui arrive et tu seras heureux. »

Quant à moi, je rentre à Montréal, comme le dit Ariane Moffatt dans sa chanson. Je serai candidat à la mairie de Montréal, magnifique métropole du Québec.

Toutefois, je lance un avertissement. Si on pensait que je chahutais à la Chambre pour me faire entendre, que l'on sache que ma voix se rendra de Montréal à Ottawa. Que l'on apprenne le mot du jour: incontournable.

Monsieur le Président, j'ai adoré siéger à la Chambre. Ce fut un honneur d'être parmi vous. Il n'y a rien de plus noble que d'avoir la confiance de sa population. Cependant, le pouvoir d'être ici n'est pas un droit de propriété, mais un emprunt à terme variable. Souvenons-nous-en.

Merci, les amis. Ce fut un honneur.

**L'hon. Christian Paradis (ministre de l'Industrie et ministre d'État (Agriculture), PCC):** Monsieur le Président, j'ai le grand plaisir de me lever aujourd'hui à la Chambre pour saluer le député de Bourassa.

Élu il y aura bientôt 16 ans pour une première fois et réélu à cinq reprises consécutives, le député de Bourassa aura certainement laissé sa trace à la Chambre, ayant occupé de multiples et importantes fonctions, tant au gouvernement que dans l'opposition.

Reconnu pour son tempérament bouillant et son langage franc et imagé, le député de Bourassa n'a jamais manqué d'attirer l'attention par ses interventions, tant à la Chambre que dans les médias traditionnels et sociaux et, bien sûr, sur le terrain.

La fougue caractérisant le député de Bourassa est le reflet de sa passion pour le service public et de son amour de la politique.

À mon arrivée sur la Colline, je faisais face à ce politicien d'expérience et aguerris. Bien qu'il ne m'ait pas toujours ménagé, j'ai pu reconnaître en cet homme un très grand respect de l'institution, mais aussi de ses pairs et des différents partis.

Le député de Bourassa aura été l'un de ceux qui, dès mes débuts, m'aura démontré que malgré les débats houleux, la confrérie peut toujours avoir sa place entre les parlementaires et, surtout, que tous gagnent à la lui donner.

J'ai donc le plaisir de saluer, au nom du gouvernement et en mon propre nom, le député de Bourassa et sa contribution tant à la Chambre qu'en politique fédérale.

Je lui souhaite évidemment le succès voulu dans ses projets futurs.

**M. Yvon Godin (Acadie—Bathurst, NPD):** Monsieur le Président, j'ai le plaisir de prendre la parole aujourd'hui pour rendre hommage à un ami et collègue, l'honorable député de Bourassa. Tous les deux, nous avons été élus à la Chambre des communes, le 2 juin 1997.

En passant, j'aimerais souhaiter bonne fête à sa mère. Je suis certain qu'elle est très fière de son fils.

*Affaires courantes*

Depuis sa première élection, le député de Bourassa a occupé plusieurs postes. J'ai eu l'occasion de travailler avec lui à titre de député, mais aussi lorsqu'il était ministre et secrétaire d'État. J'ai aussi eu l'honneur de le côtoyer aux réunions du Comité permanent des langues officielles et lors de voyages parlementaires. On sait comme les langues officielles lui tiennent à coeur afin que les deux peuples soient servis par le gouvernement dans les deux langues officielles.

Le député de Bourassa est connu pour son franc-parler, sa fougue, son intégrité, son dévouement et, évidemment, ses *tweets*. Il est aussi reconnu pour sa voix. Qu'il soit en avant ou en arrière de la Chambre, on l'entend aussi clairement. Ses échos vont nous manquer lorsque nous ferons nos discours.

Il était toujours accessible et s'impliquait entièrement dans ses dossiers. Je me souviens toujours du jeune hockeyeur, et je suis certain qu'il s'en rappelle, du Titan d'Acadie-Bathurst. Il avait des problèmes de visa et ne pouvait pas rejoindre son équipe de hockey à Bathurst. Le député de Bourassa était alors ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration. Il avait fait travailler toute son équipe à ce dossier. Je m'en rappelle bien. Le matin du 25 décembre, le jour de Noël, j'ai reçu un appel qui m'a confirmé que le dossier était réglé et que le jeune hockeyeur pourrait rentrer au pays le jour même et poursuivre sa carrière. Quel beau cadeau de Noël pour le Titan d'Acadie-Bathurst!

Avec son départ, la Chambre perd un député qui avait à coeur ses concitoyens et les Canadiens. Après 16 ans au Parlement, le député de Bourassa a su laisser sa marque, tant à la Chambre qu'aux comités parlementaires.

En mon nom personnel et au nom du NPD, je désire souhaiter le meilleur des succès à l'honorable député pour son nouveau défi. Au plaisir de le suivre sur Twitter et Facebook. Bonne chance, mon ami.

• (1600)

**L'hon. Stéphane Dion (Saint-Laurent—Cartierville, Lib.):** Monsieur le Président, je suppose que si notre chef, le député de Papineau, et le caucus libéral m'ont demandé de faire ce témoignage sur les 16 ans de vie politique fédérale du député de Bourassa, c'est non seulement parce que nous sommes liés par une amitié qui remonte à plus de 16 ans, mais aussi parce que, effectivement, je l'ai connu dans une autre vie.

J'étais alors jeune professeur, à la fin des années 1980. J'avais une classe tranquille, les étudiants étaient studieux et ils m'écoutaient. Tout à coup est arrivé un étudiant incontournable, bouillant. La classe était sens dessus dessous. La moitié des étudiants étaient pour lui, l'autre contre lui. Il intervenait sur tout et, de plus, il était bon étudiant. Quand il entrait dans mon bureau, il n'entrait jamais seul. Il avait toujours sa *gang* avec lui.

Je dois aussi vous dire, monsieur le Président, qu'ils étaient fédéralistes, et ce n'était pas à cause de moi — je ne faisais pas de politique à l'université, bien sûr que non —, mais à cause de lui.

Je fais ce témoignage pour expliquer que le député de Bourassa n'a pas choisi la politique, c'est la politique qui l'a choisi. Il est tombé dedans quand il était petit, d'où d'ailleurs son gabarit impressionnant.

**Une voix:** Obélix.

**L'hon. Stéphane Dion:** Absolument, c'est l'Obélix de la politique.

Pour terminer, j'aimerais signaler que ces traits de caractère que j'ai vus chez l'étudiant, je les ai observés pendant 16 ans ici, à la Chambre, à la table du Cabinet et partout au Canada.

C'est un homme de contraste, à la fois fort et entier, mais aussi attentif et compatissant; travailleur comme quatre, mais bon vivant et

bon ami; coloré, mais homme de culture, même s'il essaie de le cacher. C'est un convaincu, et c'est ce qui fait qu'il travaille comme quatre. Il est poussé par ses convictions; ce n'est pas un arriviste, mais en même temps, il est convaincant. C'est un redoutable politicien. Il est proche des gens, populiste au bon sens du terme, mais en même temps un homme de contenu. Je ne l'ai jamais vu échapper un dossier. Pour reprendre ses propres expressions, il est pertinent et percutant, à l'écoute, mais une fois qu'il a bien écouté, il va brasser la cage, comme il l'a fait dans les domaines du sport et de l'immigration, ainsi que dans toutes les responsabilités qui ont été les siennes.

[Traduction]

Je termine là-dessus, sinon je pourrais parler du député de Bourassa pendant des jours. Pour ce qui est de l'avenir, je veux seulement dire, en tant que député de Saint-Laurent, que le boulevard Cavendish n'est pas terminé. C'est une honte et il est grand temps de le faire.

[Français]

**M. Claude Patry (Jonquière—Alma, BQ):** Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je prends la parole aujourd'hui pour souligner le départ du député de Bourassa vers une nouvelle carrière.

Depuis 16 ans, il a fait sa marque sur la Colline du Parlement. Il a été trois fois ministre, et président du Conseil privé. Comme secrétaire d'État au sport amateur, il a contribué à l'établissement de l'Agence mondiale antidopage à Montréal. Je crois que, comme nous, il doit imaginer parfois de quoi aurait l'air une équipe de hockey olympique du Québec.

On peut être d'accord ou non sur ses choix politiques, mais pour ma part, j'aimerais souligner l'homme et non pas nos différences. Le député de Bourassa a été le premier député à venir me féliciter et à m'encourager face à la tâche de député pour laquelle je venais d'être élu en mai 2011. Par ce geste, le député de Bourassa a fait la preuve qu'au-delà des débats, des partis et des divergences politiques, il reste que le respect est l'une des qualités les plus fondamentales dans notre société. Cela est marquant.

Le député de Bourassa est devenu, au fil du temps, un incontournable, un incontournable de 2.0 et un incontournable sur la scène politique.

En terminant, peu importe le virage que prendra sa nouvelle carrière, quoi de mieux que de lui souhaiter qu'il conserve sa fougue et sa passion pour tout ce qu'il entreprend.

Bonne chance, mon ami Denis!

• (1605)

**Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV):** Monsieur le Président, c'est aussi un grand honneur pour moi, comme chef du Parti vert, de me joindre à tous mes collègues pour rendre hommage au député de Bourassa.

Dans des moments comme ça, nous sommes comme une petite communauté. Nous sommes seulement 308 personnes dans une petite ville, avec des voisins et des amis. Nous avons des différences en politique, mais, dans notre coeur, nous sommes ensemble comme Canadiens et Canadiennes.

*Affaires courantes*

En ce moment, je veux rendre hommage au député, qui est aussi un ami, un collègue et un confrère. Je veux aussi partager le message amical de mon chef adjoint, Georges Laraque, qui était aussi un de ses confrères dans Bourassa. Ils ont fait beaucoup de choses ensemble pour de grands enjeux, comme dans le cas des personnes sans abri.

[Traduction]

Notre collègue le député de Bourassa ne se retire pas de la politique. D'aucuns seront peut-être déçus, mais après avoir servi son pays pendant 16 ans, il souhaite maintenant servir ses concitoyens sur la scène municipale. Nos meilleurs voeux l'accompagnent. Sa présence à la Chambre nous manquera.

Je joins ma voix à celle des autres députés pour remercier le député de Bourassa d'avoir servi le Canada, et de l'avoir fait avec autant de panache. Merci, monsieur le Président, de nous en avoir donné l'occasion.

**Le Président:** Mes meilleurs voeux au député de Bourassa. Son départ soulagera sans doute l'oreille gauche du député de Saint-Laurent—Cartierville, mais il manquera à tous les députés.

\* \* \*

**LES VOIES ET MOYENS**

## AVIS DE MOTION

**L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC):** Conformément au paragraphe 83(1) du Règlement, j'ai l'honneur de déposer un avis de motion de voies et moyens en vue de la présentation d'une loi portant mise en vigueur de l'accord définitif concernant la Première Nation de Yale et modifiant certaines lois en conséquence.

Je demande que l'étude de la motion soit inscrite à l'ordre du jour.

J'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, l'Accord définitif concernant la Première Nation de Yale, l'entente fiscale avec la Première Nation de Yale, l'Accord de récolte de la Première nation de Yale et les annexes de l'Accord définitif concernant la Première Nation de Yale.

\* \* \*

**RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À DES PÉTITIONS**

**M. Tom Lukiwski (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC):** Monsieur le Président, conformément au paragraphe 36(8) du Règlement, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, la réponse du gouvernement à 34 pétitions.

\* \* \*

**LES COMITÉS DE LA CHAMBRE**

## FINANCES

**M. James Rajotte (Edmonton—Leduc, PCC):** Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le 19<sup>e</sup> rapport du Comité permanent des finances, qui porte sur le projet de loi C-60, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 21 mars 2013 et mettant en œuvre d'autres mesures.

[Français]

Le comité a étudié le projet de loi et a décidé d'en faire rapport à la Chambre, sans amendement.

●(1610)

[Traduction]

**LA DÉCLARATION DES DROITS RELATIFS AU REVENU DE RETRAITE**

**L'hon. Judy Sgro (York-Ouest, Lib.)** demande à présenter le projet de loi C-513, Loi visant à améliorer et à renforcer le système de revenu de retraite canadien.

— Monsieur le Président, depuis la mise en place de la Loi sur la sécurité de la vieillesse par le gouvernement Mackenzie King, il y a 86 ans, les libéraux ont toujours travaillé à la création, à l'amélioration et à la bonification des pensions offertes aux aînés canadiens.

Qu'il soit question de la Sécurité de la vieillesse, du Régime de pensions du Canada ou des suppléments, nous comprenons qu'il est très important de veiller à ce que les pensions soient protégées et répondent convenablement aux besoins de tous les Canadiens. Aujourd'hui, j'ai le plaisir de présenter un projet de loi visant à améliorer et à renforcer le système de revenu de retraite canadien, que j'aime appeler la Déclaration des droits relatifs au revenu de retraite. Je cherche à faire inscrire dans la loi le principe voulant que tous les Canadiens ont le droit de contribuer à un bon régime de retraite, et d'obtenir des renseignements à jour, objectifs et sans équivoque au sujet de leur épargne-retraite.

Il arrive trop souvent que la mauvaise compréhension des finances, de mauvaises occasions et l'incertitude économique fassent fondre les économies durement gagnées des aînés. Cela ne doit plus se produire. Je suis fière de présenter le tout premier projet de loi du genre qui vise à mieux protéger les aînés et leurs économies.

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

\* \* \*

**LOI SUR LE MOIS DU PATRIMOINE PENDJABI**

**M. Andrew Cash (Davenport, NPD)** demande à présenter le projet de loi C-514, Loi désignant le mois d'avril comme le Mois du patrimoine pendjabi.

— Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour présenter un projet de loi qui vise à faire du mois d'avril le Mois du patrimoine pendjabi.

Les Panjabis participent à l'édification du Canada depuis plus de 100 ans. Ils contribuent à renforcer l'esprit d'entraide et la générosité qui règnent dans notre pays grâce à leurs contributions dans divers domaines, dont les arts, la culture, la langue, les affaires et les sports.

Qu'on pense au rythme du dhol, aux réjouissances du festival de Baisakhi, au sport rapide qu'est le kabaddi ou au repas traditionnel formé de makki ki roti et de saag, la culture pendjabi prend au Canada des formes vibrantes et dynamiques, propres à la réalité canado-pendjabi. Les néo-démocrates croient qu'il est temps de reconnaître la contribution des Canadiens originaires du Pendjab.

Ce projet de loi donnerait à tous les Canadiens l'occasion de célébrer les réalisations et la culture de la communauté pendjabi. Il ferait aussi du mois d'avril le Mois du patrimoine pendjabi au Canada.

J'espère que tous les députés appuieront cette mesure.

[Le député a parlé en pendjabi]

Le Canada peut être fier de reconnaître la contribution des Pendjabis.

[Traduction]

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

\* \* \*

### LOI SUR LA PROTECTION DES ANIMAUX D'ASSISTANCE POLICIÈRE

**M. Costas Menegakis (Richmond Hill, PCC)** demande à présenter le projet de loi C-515, Loi modifiant le Code criminel (animaux d'assistance policière).

— Monsieur le Président, c'est avec beaucoup de plaisir que je présente aujourd'hui mon projet de loi d'initiative parlementaire, la loi sur la protection des animaux d'assistance policière. Cette mesure législative nécessaire ferait en sorte que les animaux innocents qui contribuent à notre protection soient eux-mêmes protégés.

Je me réjouis à l'idée de collaborer avec tous les députés pour faire adopter ce projet de loi.

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

\* \* \*

### LOI SUR LE DROIT DE SUITE DE L'AUTEUR

**M. Scott Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Wind-sor, Lib.)** demande à présenter le projet de loi C-516, Loi modifiant la Loi sur le droit d'auteur (droit de suite de l'artiste).

— Monsieur le Président, cela fait longtemps qu'un grand nombre d'entre nous attendons cette mesure législative. Ce dossier traîne depuis un bon moment.

Je veux d'abord remercier le député de Sackville—Eastern Shore, avec qui j'ai eu de nombreuses conversations à ce sujet. Nous voulons aussi remercier sa femme, Andrea, qui est membre de la Société des artistes canadiens, et qui est l'une des personnes qui nous ont servi d'inspiration.

Le projet de loi porte sur ce qu'on appelle le « droit de suite ». Cette notion existe dans un bon nombre de pays européens, et nous espérons la faire adopter au Canada. Il s'agit du droit de revente d'un artiste. Lorsqu'un artiste crée une oeuvre originale et qu'il la vend, il retire le plein bénéfice de la vente. Toutefois, si l'oeuvre est revendue par la suite, sa valeur peut augmenter considérablement, mais l'artiste n'en retire aucun bénéfice. C'est la situation que le projet de loi veut corriger. Soixante-dix pays reconnaissent ce droit spécial, ce droit de suite pour les artistes.

À l'heure actuelle, il y a des artistes qui sont pauvres, qui sont sans ressources et qui vendent leurs oeuvres dans la rue pour 20 \$, 10 \$ ou 15 \$. Pendant ce temps, les oeuvres qu'ils ont faites bien des années auparavant se vendent des milliers de dollars dans les galeries d'art, mais ces artistes ne reçoivent absolument rien.

Les musiciens et d'autres créateurs tirent un grand bénéfice de leurs oeuvres antérieures, mais ce n'est pas le cas des artistes. J'ai eu l'honneur de me rendre à la convention le week-end dernier pour discuter de cette question.

Je remercie encore une fois le député de Sackville—Eastern Shore. Nous avons souvent discuté de ce dossier. J'espère que la Chambre va adopter cette mesure nécessaire pour les artistes canadiens, afin qu'ils puissent toucher une rémunération pour leur travail et leur vision. Je remercie les députés de m'avoir écouté, et je remercie mon collègue de m'avoir aidé à présenter le projet de loi.

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

### Affaires courantes

● (1615)

### PÉTITIONS

#### LA SÉLECTION EN FONCTION DU SEXE

**M. Harold Albrecht (Kitchener—Conestoga, PCC):** Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter huit séries de pétitions qui portent toutes sur le même sujet. Le premier groupe de signataires provient de ma circonscription et des alentours. Un autre est originaire de la région de Cambridge et de Waterloo. Les six derniers proviennent de la région de Guelph.

Tous les pétitionnaires demandent à la Chambre des communes de condamner la discrimination exercée contre les femmes lorsqu'on a recours à l'avortement sélectif en fonction du sexe de l'enfant.

#### LA LUZERNE GÉNÉTIQUEMENT MODIFIÉE

**Mme Jean Crowder (Nanaimo—Cowichan, NPD):** Monsieur le Président, j'ai trois pétitions à présenter. La première demande l'instauration d'un moratoire sur la luzerne génétiquement modifiée.

Les pétitionnaires demandent au Parlement d'imposer un moratoire sur la commercialisation de la luzerne génétiquement modifiée afin que ses répercussions sur les agriculteurs puissent être étudiées en bonne et due forme.

#### LA LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES

**Mme Jean Crowder (Nanaimo—Cowichan, NPD):** Monsieur le Président, les signataires de la deuxième pétition demande l'adoption d'une loi visant à modifier la Loi sur les aliments et drogues.

Les pétitionnaires demandent à la Chambre d'appuyer la Loi modifiant la Loi sur les aliments et drogues (étiquetage obligatoire des aliments modifiés génétiquement).

#### SOEURS PAR L'ESPRIT

**Mme Jean Crowder (Nanaimo—Cowichan, NPD):** Monsieur le Président, la dernière pétition concerne les femmes autochtones disparues.

Les pétitionnaires affirment que les recherches les ont convaincus qu'il faut mettre un terme à la violence contre les femmes autochtones et trouver des stratégies, des ressources et des outils pour empêcher la disparition d'autres femmes. Ils demandent donc au gouvernement de financer les efforts importants pour protéger les femmes dans le cadre de l'initiative Soeurs par l'esprit et ils demandent qu'on investisse dans des projets dont l'Association des femmes autochtones du Canada recommande la mise sur pied en vue de prévenir la disparition d'autres femmes.

#### LA RÉGION DES LACS EXPÉRIMENTAUX

**M. Bruce Hyer (Thunder Bay—Superior-Nord, Ind.):** Monsieur le Président, je reçois encore des pétitions pour que le gouvernement revienne sur sa décision de cesser de financer et de doter en personnel la Région des lacs expérimentaux compte tenu de l'importance que cette institution a eue à l'échelle nationale et internationale au cours des 50 dernières années.

#### L'ÎLE KETTLE

**L'hon. Mauril Bélanger (Ottawa—Vanier, Lib.):** Monsieur le Président, je présente une pétition signée par les bons citoyens d'Ottawa qui veulent attirer l'attention de la Chambre et du gouvernement sur le choix par les consultants du corridor de l'île Kettle pour la construction d'un nouveau pont interprovincial. C'est la première pétition à ce sujet, mais je crois qu'il y en aura de nombreuses autres.

*Affaires courantes*

Les pétitionnaires affirment que la construction d'un pont qui favorise l'étalement urbain, la circulation de camions lourds dans les communautés urbaines, les déplacements par automobile et la congestion routière est une solution inacceptable et digne des années 1950, et que la Commission de la capitale nationale ne respecte pas sa mission de protéger et de mettre en valeur les espaces verts, ainsi que de bâtir la réputation internationale de la région de la capitale nationale.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement du Canada de ne pas financer la construction du pont.

• (1620)

## LA CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES

**M. David Wilks (Kootenay—Columbia, PCC):** Monsieur le Président, j'ai 21 pétitions à présenter sur le même sujet.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement du Canada d'imposer de nouvelles peines minimales obligatoires pour les personnes reconnues coupables de conduite avec facultés affaiblies causant la mort.

## CBC/RADIO-CANADA

**Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV):** Monsieur le Président, j'interviens aujourd'hui pour présenter deux pétitions.

La première est signée principalement par des habitants de la région d'Ottawa et porte sur CBC/Radio-Canada, notre diffuseur public national.

Les pétitionnaires réclament que CBC/Radio-Canada reçoive un financement stable, prévisible et à long terme et que son indépendance soit respectée. La pétition tombe particulièrement à point, étant donné les amendements aux articles du projet de loi C-60 qui toucheraient les sociétés d'État.

## L'ENVIRONNEMENT

**Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV):** Monsieur le Président, la deuxième pétition est signée par des habitants de la région de Vancouver.

Les pétitionnaires demandent au Parlement de protéger la côte Ouest de la Colombie-Britannique contre la menace des superpétroliers ou, plus précisément, des navires transportant du bitume et du bitume dilué, et d'empêcher la navigation de pétroliers près de la côte.

\* \* \*

## QUESTIONS AU FEUILLETON

**M. Tom Lukiwski (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC):** Monsieur le Président, on répondra aujourd'hui aux questions n<sup>os</sup> 1284, 1285 et 1287.

[Texte]

Question n<sup>o</sup> 1284 — **L'hon. Dominic LeBlanc:**

En ce qui concerne les communications du gouvernement: a) quels sont (i) le titre ou la ligne de mention, (ii) la date, (iii) le numéro de dossier ou de code, (iv) le sujet de chaque communiqué contenant l'expression « gouvernement Harper » publié par Infrastructure Canada depuis le 6 février 2006; b) pour chaque communiqué, a-t-il été diffusé (i) sur le site Web d'Infrastructure Canada, (ii) sur Marketwire, (iii) sur Canada Newswire, (iv) sur tout autre fil de presse commercial ou service de diffusion, en précisant quel service en particulier; c) pour chaque communiqué diffusé par un fil de presse commercial ou un service de diffusion mentionné de b)(ii) à b)(iv), quel était le coût du service?

**L'hon. Denis Lebel (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, ministre des**

**Affaires intergouvernementales et président du Conseil privé de la Reine pour le Canada, PCC):** Monsieur le Président, en réponse aux parties a) et b) de la question, les liens aux communiqués d'Infrastructure Canada sont disponibles. On les trouve en effectuant une recherche dans les sites Web suivants: <http://www.infrastructure.gc.ca/media/media-fra.html#nr>, pour ce qui est d'Infrastructure Canada; et <http://www.marketwire.com/?lang=fr-ca>, pour ce qui est de Marketwire.

Pour ce qui est de la partie c) de la question, Infrastructure Canada a un contrat avec Marketwire. Les taux de Marketwire varient en fonction de la diffusion. Cependant, en vertu des alinéas 20(1)c) et 20(1)d) de la Loi sur l'accès à l'information, les renseignements sur les tarifs et la facturation sont considérés comme étant des renseignements de tiers. Étant donné que ces renseignements risqueraient vraisemblablement de nuire à la compétitivité d'un tiers ou à l'intégrité de la participation d'un tiers à de futurs processus concurrentiels, on ne peut pas divulguer les renseignements demandés dans la question susmentionnée sans avoir mener une consultation appropriée.

Question n<sup>o</sup> 1285 — **L'hon. Dominic LeBlanc:**

En ce qui concerne les communications du gouvernement: a) quels sont (i) le titre ou la ligne de mention, (ii) la date, (iii) le numéro de dossier ou de code, (iv) le sujet de chaque communiqué contenant l'expression « gouvernement Harper » publié par Transports Canada depuis le 1<sup>er</sup> mai 2012; b) pour chaque communiqué, a-t-il été diffusé (i) sur le site Web de Transports Canada, (ii) sur Marketwire, (iii) sur Canada Newswire, (iv) sur tout autre fil de presse commercial ou service de diffusion, en précisant quel service en particulier; c) pour chaque communiqué diffusé par un fil de presse commercial ou un service de diffusion mentionné de b)(ii) jusqu'à b)(iv), quel était le coût du service?

**L'hon. Denis Lebel (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, ministre des Affaires intergouvernementales et président du Conseil privé de la Reine pour le Canada, PCC):** Monsieur le Président, en réponse aux parties a) et b) de la question, les liens aux communiqués de Transports Canada sont disponibles. On les trouve en effectuant une recherche dans les sites Web suivants: <http://www.tc.gc.ca/fra/medias/communiques-2012.htm>, pour ce qui est de Transports Canada; et <http://www.newswire.ca/fr/index>, pour ce qui est de Canada Newswire.

Pour ce qui est de la partie c) de la question, Transports Canada a un contrat avec Canada Newswire, CNW. Les taux de CNW varient en fonction de la diffusion. Cependant, en vertu des alinéas 20(1)c) et 20(1)d) de la Loi sur l'accès à l'information, les renseignements sur les tarifs et la facturation sont considérés comme étant des renseignements de tiers. Étant donné que ces renseignements risqueraient vraisemblablement de nuire à la compétitivité d'un tiers ou à l'intégrité de la participation d'un tiers à de futurs processus concurrentiels, on ne peut pas divulguer les renseignements demandés dans la question susmentionnée sans avoir mener une consultation appropriée.

*Affaires courantes*Question n° 1287 — **M. Dany Morin:**

En ce qui concerne les amendements apportés à la Loi sur la protection des eaux navigables dans la Loi no 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 29 mars 2012 et mettant en oeuvre d'autres mesures: a) quel est le montant du financement accordé par Transports Canada (TC) aux organisations des Premières Nations pour qu'elles donnent suite aux amendements; b) quelles organisations des Premières Nations ont participé au processus de décision déterminant quels cours d'eau seraient protégés en vertu de la loi; c) quels sont les détails des engagements du Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités envers les Premières Nations et les organisations consultées, c'est-à-dire (i) la date et l'heure des rencontres tenues, (ii) les détails des procès-verbaux des réunions et des ordres du jour; d) quels groupes des Premières Nations ou organisations ont reçu des fonds de TC afin de procéder à l'analyse du projet de loi et à des commentaires en lien avec celui-ci; e) comment TC a travaillé avec les organisations des Premières Nations aux niveaux national, régional, provincial et international; f) quel est le montant global du financement accordé par TC à l'industrie canadienne afin qu'elle procède à l'analyse du projet de loi et à des commentaires en lien avec celui-ci?

**L'hon. Denis Lebel (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, ministre des Affaires intergouvernementales et président du Conseil privé de la Reine pour le Canada, PCC):** Monsieur le Président, en réponse à la partie a) de la question, Transports Canada ne finance pas les tiers pour assister à des séances de consultation.

Pour ce qui est des parties b), c), e) et f) de la question, à l'automne 2012, le gouvernement a présenté le projet de loi C-45, et après l'avoir présenté au Parlement, a fait des exposés techniques à l'intention des groupes autochtones et d'autres groupes d'intervenants. Le processus parlementaire continue de servir de processus de consultation officielle dans l'élaboration des lois. Les modifications apportées à la loi à l'automne 2012 reflètent les consultations de longue date qui ont commencé en 2009, soit les modifications relatives aux ouvrages secondaires, auprès de nombreux groupes à l'échelle du pays, comme la Fédération canadienne des municipalités, l'Association des municipalités rurales de la Saskatchewan, l'Association des municipalités du Manitoba, l'Association des districts et comtés municipaux de l'Alberta, l'Association des municipalités urbaines de l'Alberta, l'Association des municipalités de l'Ontario, l'Association canadienne de la construction, l'Assemblée des Premières Nations et les gouvernements provinciaux.

Enfin, pour ce qui est de la partie d) de la question, elle est sans objet.

\* \* \*

[Traduction]

### QUESTIONS TRANSFORMÉES EN ORDRES DE DÉPÔT DE DOCUMENTS

**M. Tom Lukiwski (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC):** De plus, si les questions n°s 1277, 1282, 1289, 1292, 1296 et 1300 pouvaient être transformées en ordres de dépôt de documents, les documents seraient déposés immédiatement.

**Le Président:** D'accord?

**Des voix:** D'accord.

[Texte]

Question n° 1277 — **L'hon. Ralph Goodale:**

En ce qui concerne les réponses du gouvernement aux questions au Feuilleton de la session en cours: a) pourquoi Transports Canada n'a-t-il pas fourni la réponse circonstanciée demandée à Q-898 et à Q-1131; b) pourquoi Infrastructure Canada n'a-t-il pas fourni la réponse circonstanciée demandée à Q-654, à Q-898 et à Q-1131; c) pourquoi l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec n'a-t-elle pas fourni la réponse circonstanciée demandée à Q-654, à Q-898 et à Q-1131?

(Le document est déposé)

Question n° 1282 — **M. Scott Simms:**

En ce qui concerne les biens durables du gouvernement, lesquels ont été vendus depuis 2006, selon (i) la date de vente, (ii) la valeur marchande, (iii) le prix de vente, (iv) l'acheteur, (v) le prix initial d'achat, (vi) la durée prévue d'utilisation, (vii) la durée réelle d'utilisation, (viii) la raison de la vente?

(Le document est déposé)

Question n° 1289 — **L'hon. John McCallum:**

En ce qui concerne toute partie remboursable des contributions faites au titre du Plan d'action économique en 2009-2010 et 2010-2011: a) quelles sont les entreprises qui ont reçu du financement; b) quand ont-elles reçu ce financement; c) à combien s'élève la part de la contribution remboursable qu'elles ont obtenue; d) à combien s'élève le montant de la contribution remboursable qui a été remboursée en date du 27 mars 2013; e) à combien estime-t-on la part de la contribution remboursable qui ne sera jamais remboursée?

(Le document est déposé)

Question n° 1292 — **Mme Judy Foote:**

En ce qui concerne le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (JRCC) à Halifax (Nouvelle-Écosse): a) combien y a-t-il d'employés actuellement et combien y en avait-il durant l'exercice 2010-2011; b) quel est actuellement le salaire de base de chacun des employés et quel était-il durant l'exercice 2011-2012; c) par mois, depuis 2010, combien d'heures supplémentaires chaque employé a-t-il effectuées et quelle somme chacun a-t-il reçue en heures supplémentaires; d) par mois, depuis 2010, quel a été le nombre d'heures supplémentaires payées au total; e) par mois, depuis 2010, pendant combien de jours consécutifs l'employé moyen a-t-il travaillé avant de pouvoir prendre une journée de congé; f) pendant combien de jours consécutifs l'employé moyen travaille-t-il avant de pouvoir prendre une journée de congé?

(Le document est déposé)

Question n° 1296 — **M. Ryan Cleary:**

En ce qui concerne les navires de pêche étrangers: a) combien de navires de pêche étrangers ont obtenu un permis de pêcher à l'intérieur de la zone de 200 milles marins du Canada sur la côte est du Canada depuis 2003; b) quels sont les noms des navires de pêche étrangers et leurs pays d'origine; c) quelles espèces ces navires de pêche étrangers ont-ils pêchées; d) parmi les navires de pêche étrangers qui ont pêché à l'intérieur de la zone de 200 milles marins du Canada depuis 2003, combien ont été traduits en justice pour activités illégales de pêche; e) quels sont les noms des entreprises canadiennes qui ont affrété des navires de pêche étrangers depuis 2003?

(Le document est déposé)

Question n° 1300 — **M. David McGuinty:**

En ce qui concerne la publicité payée par le gouvernement, par exercice, pour chacun des exercices allant du 1<sup>er</sup> avril 2006 jusqu'à la première moitié de l'exercice 2012 inclusivement: a) quelle est la somme dépensée pour chaque type de publicité, y compris, sans s'y limiter (i) la télévision, en indiquant les stations, (ii) la radio, en indiquant les stations, (iii) les imprimés, c'est-à-dire les journaux et magazines, en indiquant le nom des publications, (iv) Internet, en indiquant le nom des sites Web, (v) les panneaux d'affichage, en indiquant le nombre total de panneaux d'affichage et leur emplacement, par circonscription électorale, (vi) les abribus, en indiquant leur emplacement, (vii) la publicité dans tous les autres endroits accessibles au public; b) pour chaque achat de publicité, qui a signé les contrats; c) pour chaque annonce, qui a participé à la production; d) pour chaque annonce, à combien s'élèvent les frais de production, directs et indirects, ventilés par publicité?

(Le document est déposé)

[Traduction]

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

**Le Président:** D'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le Président:** Conformément à l'article 38 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre la question qu'elle abordera à l'heure de l'ajournement ce soir, à savoir: la députée de Saanich—Gulf Islands, Le commerce des armes.

*Recours au Règlement***DEMANDES DE DOCUMENTS**

**M. Tom Lukiwski (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC):** Monsieur le Président, je demande que toutes les motions portant production de documents soient reportées.

**Le Président:** D'accord?

**Des voix:** D'accord.

\* \* \*

**RECOURS AU RÈGLEMENT**

## LE COMITÉ PERMANENT DES FINANCES

**M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPDP):** Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui au sujet d'un rappel au Règlement concernant le projet de loi C-60, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 21 mars 2013 et mettant en œuvre d'autres mesures, et du travail accompli par les comités qui ont étudié ce projet de loi, plus particulièrement le Comité des finances, lequel a invoqué des mesures qui, à notre avis, sont contraires au Règlement et ne relèvent pas du tout de son mandat.

À titre d'information, pour les Canadiens qui ne connaissent pas le projet de loi C-60, c'est un autre projet de loi omnibus. Nous avons déjà invoqué le Règlement concernant l'étude du projet de loi.

Étant donné qu'il s'agit d'un projet de loi omnibus et que les projets de loi omnibus sous l'actuel gouvernement contiennent tant de mesures différentes, le gouvernement a été confronté à une difficulté qu'il a lui-même créée. En effet, ce n'est pas un projet de loi purement financier et ce n'est pas non plus un projet de loi visant simplement à exécuter le budget; sa portée serait beaucoup plus large. Nous sommes d'avis qu'il s'agit d'un projet de loi antidémocratique et que, à bien des égards, il est difficile pour les députés d'étudier et d'amender correctement une mesure législative dont la portée est si vaste.

Je souhaite que vous examiniez la motion adoptée le 7 mai par le comité permanent, ainsi que les délibérations qui ont résulté de cette motion, et que vous rendiez une décision à savoir si ces délibérations étaient autorisées et si le comité a outrepassé ses pouvoirs en adoptant cette motion. Je vais décrire en détail le résultat de cette motion et expliquer en quoi elle outrepassé le mandat du comité.

Vous vous rappellerez que nous avons soulevé un rappel au Règlement très semblable à propos du projet de loi C-45. C'était le deuxième projet de loi omnibus, qui a suivi le projet de loi C-38. Nous étions vivement préoccupés par le fait que le Comité permanent des finances, dans le cadre de son étude de ce projet de loi omnibus très volumineux, était allé au-delà de son mandat et avait usurpé le pouvoir de la Chambre en invitant d'autres comités permanents à étudier des dispositions particulières du projet de loi C-45. Les membres du comité se sont arrogé le pouvoir de découper le projet de loi et d'en confier l'étude à d'autres comités. Ils ont ensuite autorisé les comités qui étudiaient le projet de loi à proposer des amendements et ont ensuite fait comme si ces amendements avaient été proposés par des membres du Comité des finances.

Nous avons soutenu à l'époque que cela allait au-delà du mandat confié au comité par la Chambre, par vous à titre de Président de la Chambre.

Un argument semblable peut être invoqué au sujet du projet de loi C-60. Celui-ci a été présenté le 29 avril.

Le 7 mai, après que le gouvernement a eu recours à l'attribution de temps pour mettre fin au débat une fois de plus durant les

délibérations à l'étape de la deuxième lecture, le débat a pris fin avec l'adoption de la motion suivante, et je cite:

[...] que le projet de loi C-60, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 21 mars 2013 et mettant en œuvre d'autres mesures, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé [au Comité permanent des finances].

Selon le hansard de ce jour-là, le 7 mai, vous avez dit textuellement:

Je déclare la motion adoptée. Par conséquent, le projet de loi est renvoyé au Comité permanent des finances.

C'est la procédure établie, c'est ainsi que les projets de loi sont renvoyés à un comité.

Le comité a outrepassé ses pouvoirs, pouvoirs qui lui ont été conférés par la Chambre, quand il a adopté le même jour une motion demandant à d'autres comités d'étudier des parties du projet de loi, notamment les comités permanents de l'industrie, des sciences et de la technologie; des affaires des anciens combattants; des ressources humaines et du perfectionnement des compétences; de la condition des personnes handicapées; de la citoyenneté et de l'immigration; des affaires étrangères et du développement international. C'est ainsi que le gouvernement entendait faire l'analyse du projet de loi.

Il est très difficile d'étudier un projet de loi omnibus qui est, à l'évidence, tellement varié qu'il nécessite la participation de plusieurs comités différents. Le gouvernement a repoussé et, j'irais jusqu'à dire, franchi les limites démocratiques de notre Parlement en accumulant un tas de choses dans ces projets de loi individuels. Essentiellement, cela revient à cacher aux Canadiens quel est son programme quand ces projets de loi multifacettes reviennent à la Chambre pour y faire l'objet d'un vote unique. C'est quelque chose qui dérangeait énormément les conservateurs lorsqu'ils étaient dans l'opposition. Vous m'avez entendu citer les nombreuses récriminations du premier ministre et de plusieurs de ses collaborateurs du Cabinet qui détestaient cette tactique lorsque les libéraux s'en servaient. C'est maintenant une tactique que les conservateurs semblent utiliser avec délectation.

Bien que j'estime que le Comité permanent des finances a outrepassé son mandat en demandant à ces cinq autres comités d'étudier le projet de loi, ce n'est pas la principale préoccupation dont je veux vous entretenir aujourd'hui.

Le comité est allé encore plus loin cette fois-ci en adoptant une motion qui autorise des députés qui ne sont pas membres d'un caucus représenté au comité de présenter des amendements au projet de loi. Qui plus est, il a édicté que tout amendement suggéré au comité serait réputé être proposé au cours de l'étude article par article du projet de loi C-60, même en l'absence du parrain de l'amendement.

● (1625)

Pensez-y un instant. Parce que cela les arrangeait, les membres du comité ont adopté à leur discrétion, et non en vertu d'un pouvoir que leur aurait conféré la Chambre, une motion visant à accueillir des amendements provenant de personnes qui ne siègent pas au comité, qui ne représentent pas un parti reconnu à la Chambre. Ils ont avalisé la présentation de but en blanc d'amendements, comme s'ils avaient été présentés par un membre du comité. Cela va à l'encontre de trois principes fondamentaux privilégiés par la Chambre.

Seule la Chambre peut nommer les membres d'un comité. Cela est bien connu. Cet exercice a lieu au début de chaque session au moment où les comités sont constitués. Aucun comité ne peut nommer lui-même ses membres. Cela doit se faire au moyen d'un ordre de la Chambre.

*Recours au Règlement*

Seuls les membres d'un comité qui ont été nommés par la Chambre peuvent proposer une motion. Un membre qui veut proposer une motion doit être présent au comité pour le faire. Avant mon rappel au Règlement, nous avons abordé un projet de loi d'initiative parlementaire. Comme la comotionnaire de la mesure n'était pas à sa place, la Chambre a dûment attendu qu'elle prenne son fauteuil. Une motion ne peut être proposée en l'absence de son motionnaire.

Les règles de la Chambre qui régissent les comités stipulent précisément que les membres d'un comité sont désignés par la Chambre et ne peuvent inclure des députés d'un parti non reconnu. C'est une pratique et une procédure en vigueur depuis de nombreuses années. Les règles établies par la Chambre précisent aussi spécifiquement que seul un membre d'un comité peut proposer une motion.

[Français]

Selon *La procédure et les usages de la Chambre des communes*, d'O'Brien et Bosc:

Seul un membre du comité ou son substitut dûment désigné peut proposer une modification au projet de loi ou voter sur une telle proposition.

L'article 119 du Règlement stipule:

Tout député qui n'est pas membre d'un comité permanent, spécial ou législatif peut, sauf si la Chambre ou le comité en ordonne autrement, prendre part aux délibérations publiques du comité, mais il ne peut ni y voter ni y proposer une motion, ni faire partie du quorum.

Enfin, voici ce qu'en dit l'ouvrage d'O'Brien et Bosc, à la page 1019:

[...] c'est la Chambre, et elle seule, qui désigne les membres et les membres associés de ses comités, de même que les députés la représentant au sein des comités mixtes.

[Traduction]

Le statut de membre d'un comité est accordé aux députés qui en font partie officiellement. Il confère à son titulaire la possibilité de participer pleinement aux délibérations d'un comité: ainsi, un membre peut proposer des motions, voter et compter pour le quorum.

Le Président a jugé qu'il s'agit d'un droit fondamental de la Chambre. Il ne peut être enlevé. Un comité ne peut simplement proposer une motion visant à retirer ce pouvoir à la Chambre. Voici une autre citation:

Les comités, quant à eux, ne disposent d'aucun pouvoir en cette matière.

J'aimerais maintenant mentionner une décision, monsieur le Président, que vous avez rendue en décembre dernier. Vous vous souviendrez qu'à ce moment, nous avions invoqué le Règlement au sujet du projet de loi C-45, le plus récent projet de loi omnibus, relativement au rôle et aux droits des députés indépendants à l'étape du rapport.

Le leader du gouvernement à la Chambre avait argué que le processus actuel, selon lequel les députés indépendants ne sont pas autorisés à présenter des motions au comité signifie que, à l'étape du rapport, un seul député indépendant a le pouvoir, pour reprendre les paroles du leader, « de prendre en otage toute la Chambre dans le cadre d'un vote marathon » — comme si le fait de voter était lié à une prise d'otage — en présentant de nombreux amendements à l'étape du rapport.

En réponse, monsieur le Président, vous aviez indiqué que les députés pourraient essayer de trouver des façons d'accommoder les députés indépendants à l'étape de l'étude en comité afin de leur permettre d'y présenter des motions. Voici ce que vous aviez déclaré:

La présidence est convaincue que, si un nouveau mécanisme permettant aux députés indépendants de présenter en comité des motions d'amendement aux projets de loi était trouvé, le processus de sélection des motions à l'étape du rapport s'adapterait à cette nouvelle réalité.

Je crois comprendre que la motion adoptée au comité au sujet du projet de loi C-60 était en quelque sorte une réponse à votre décision et une tentative de la part du Parti conservateur de couper court aux travaux à l'étape du rapport. Je crois toutefois que les conservateurs ont mal interprété votre décision visant à permettre aux députés indépendants de présenter des motions d'amendement à l'étape du comité. Les conservateurs auraient dû, et doivent, obtenir la permission de la Chambre afin de permettre à des députés de faire partie de ce comité. C'est un pouvoir qu'ils ne peuvent simplement faire disparaître au moyen d'une motion à un comité. En réalité, c'est de la Chambre que les comités tiennent ce pouvoir. Les comités en soi ne possèdent aucun pouvoir absolu.

Même si on dit souvent que les comités sont maîtres de leur propre destinée, j'aimerais citer cet extrait de la page 1047 de l'O'Brien-Bosc:

Cette notion renvoie, d'une part, à la liberté dont disposent habituellement les comités pour organiser leurs travaux comme ils l'entendent et, d'autre part, à la possibilité qu'ils ont de définir eux-mêmes certaines règles de procédure utiles au bon déroulement de leurs délibérations.

● (1630)

À la page 1048 de l'O'Brien et Bosc, on dit ceci:

Ces libertés ne sont toutefois pas totales ou absolues [...] les comités sont une émanation, une création de la Chambre des communes. Cela signifie que les comités n'ont pas d'existence indépendante qui les autoriserait à faire usage de leur autorité à n'importe quelle fin et de n'importe quelle façon.

Voici une deuxième citation, à la même page:

[...] les comités ont la liberté d'organiser leurs travaux comme ils l'entendent [...] mais seulement dans la mesure où la Chambre ne leur prescrit rien de particulier.

Seuls les membres d'un comité, ainsi que les membres associés qui les remplacent, sont autorisés à participer aux séances du comité et, par conséquent, à proposer des motions.

Voici ce qu'ajoute l'ouvrage d'O'Brien et Bosc:

Le Règlement exclut toutefois qu'un non-membre puisse voter, proposer des motions et compter pour le quorum.

En outre, le Règlement stipule clairement qu'un membre doit être présent pour proposer une motion. C'est un fait. Nous n'avons jamais dérogé à cette règle ou à cette procédure. Le fait d'inventer tout à coup un processus permettant de proposer une motion en l'absence du membre qui en est le parrain viole les principes fondamentaux de la démocratie et de la représentation. Ainsi, au lieu d'être présents pour voter, certains députés pourraient simplement appeler pour faire part de leur intention.

Lorsqu'un avis de motion a été donné, le Président commence par vérifier si le député désire bien présenter sa motion. Si le parrain d'une motion choisit de ne pas la présenter (soit en étant absent, soit en refusant simplement de la présenter), la motion est rayée du *Feuilleton*...

Cette situation s'est produite souvent à la Chambre. Nous avons déjà vu des députés décider de ne pas présenter leur projet de loi d'initiative parlementaire. Soit ils étaient absents de la Chambre, soit ils sont restés assis, et la motion n'a pas été présentée. Personne ne peut le faire à leur place. Personne ne peut simplement se lever et dire: « Le député souhaitait être présent, mais il n'a pas pu. Je vous prierais d'accepter que le projet de loi d'initiative parlementaire ou la motion du député soit examiné. »

Il existe un précédent, où la présidence a invalidé une décision prise en comité. Souvent, et à juste titre, je crois, la présidence hésite à se mêler des affaires des comités.

Voici une autre citation figurant à la page 775 de l'O'Brien et Bosc:

### *Recours au Règlement*

Étant donné qu'un comité peut faire appel de la décision de son président et l'annuler, il se peut qu'un comité fasse rapport d'un projet de loi auquel ont été apportés des amendements déclarés initialement irrecevables par la présidence. L'admissibilité de ces amendements, ainsi que de tout autre amendement apporté par un comité, peut donc faire l'objet d'une contestation sur le plan de la procédure au moment où la Chambre reprend l'étude du projet de loi à l'étape du rapport. La recevabilité des amendements est alors déterminée par le Président de la Chambre, qu'il soit invité à le faire à la suite d'un rappel au Règlement ou qu'il le fasse de sa propre initiative.

Des amendements ont été proposés sans que la personne désireuse de présenter la motion d'amendement ne soit présente. Des députés sont apparemment devenus membres du comité au moyen d'une motion qui outrepassait les pouvoirs du comité.

Le fait pour la Chambre d'étudier à l'étape du rapport le projet de loi C-60 et les amendements qui y ont été proposés constitue une infraction manifeste au Règlement. Il incombe au Président de la Chambre d'intervenir afin de signaler les irrégularités constatées et d'imposer le respect de la procédure.

En 2007, il y a eu rappel au Règlement concernant l'admissibilité de trois amendements que contenait un projet de loi à l'étape du rapport et qui avaient été proposés au Comité permanent des ressources humaines, du développement social et de la condition des personnes handicapées.

Le Président Milliken a jugé deux des trois amendements irrecevables parce qu'ils intégraient au projet de loi des concepts et des termes qui n'y figuraient pas auparavant et que, par conséquent, ils en outrepassaient la portée.

Je cite la décision qu'il a rendue le 27 février 2007:

[...] la présidence n'intervient pas dans les affaires pour lesquelles les comités ont le pouvoir de prendre des décisions. Toutefois, lorsqu'un comité a outrepassé ses pouvoirs, notamment en ce qui concerne un projet de loi, il est arrivé que la présidence soit appelée à intervenir après la présentation d'un rapport à la Chambre.

C'est ce qui s'est produit aujourd'hui.

Lorsqu'il s'agit d'amendements à un projet de loi adoptés par un comité, si la présidence les a jugés irrecevables, ils seront retirés du projet de loi amendé car le comité n'avait pas l'autorité voulue pour les adopter.

Il existe donc un précédent: il est arrivé qu'un Président rejette des amendements et le moyen employé pour les intégrer à un projet de loi.

Monsieur le Président, je vous prie de passer en revue la motion adoptée le 7 mai 2013 au comité permanent de même que les délibérations issues de cette motion et de rendre une décision à savoir si ces délibérations étaient réglementaires et si le comité a outrepassé ses pouvoirs en adoptant la motion.

La Chambre des communes, le Parlement et la démocratie dans son ensemble ont essuyé bien des revers à cause de cette tactique et de l'utilisation de projets de loi omnibus. Nous nous sommes portés, à maintes reprises, à la défense de l'institution et du droit des députés de parler au nom de ceux qu'ils représentent afin que l'on comprenne bien le projet de loi que le gouvernement cherche à faire adopter.

C'est le gouvernement qui a décidé de recourir aux projets de loi omnibus de façon abusive. C'est lui qui est responsable des difficultés qu'il éprouve en raison de la façon dont les amendements sont proposés et du déroulement de l'étude des projets de loi, et il ne peut jeter le blâme que sur lui-même.

● (1635)

Un comité ne peut pas s'arroger des pouvoirs que la Chambre ne lui a pas accordés. Le simple fait d'accepter des motions proposées par des députés qui ne font pas partie d'un comité et qui ne sont pas présents pour les présenter contrevient aux principes fondamentaux de la Chambre. Pour qu'une motion puisse être présentée, il faut

qu'un membre de l'un ou l'autre de ces comités soit présent, et que sa présence soit reconnue; c'est une exigence fondamentale. Le comité n'a pas été dûment saisi de ces motions. Nous vous demandons de prendre une décision à cet égard.

**L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC):** Monsieur le Président, pour ce qui est de la première question soulignée par mon collègue concernant la façon dont le comité a décidé de demander ou de proposer à d'autres comités de lui donner leur avis concernant le projet de loi, et de participer à l'étude, je crois que la question a déjà été amplement tranchée. Mon collègue cherche encore à porter la question à votre attention. Je veux simplement dire que je crois qu'il s'agit d'une pratique bien établie. Le comité a appliqué une pratique maintes fois adoptée.

La pratique la plus inédite qui ait été portée à votre attention consiste à encourager, favoriser et permettre la participation des députés indépendants, et des partis qui n'ont pas le statut de parti officiel, lesquels sont de plus en plus nombreux au Parlement, qu'il s'agisse du Parti vert, des députés du Bloc québécois, et d'autres députés qui sont dans cette situation. Le comité voulait veiller à ce que ces députés puissent participer à l'étude en comité pour proposer des amendements.

D'après ce que je comprends, ce n'est pas quelque chose que le comité a lui-même imaginé. Le comité a manifestement voulu répondre directement à l'invitation que vous lui avez faite dans votre décision précédente concernant la manière de relever ce défi. Je vais citer un extrait de la décision que vous avez rendue quand nous avons été saisis de cette affaire. Il était question du nombre excessivement élevé de votes à l'étape du rapport et de la façon compliquée de les traiter. Vous avez dit ceci:

Ce n'est un secret pour personne que les députés indépendants ne siègent pas aux comités à l'heure actuelle. À la lumière des difficultés posées récemment à l'étape du rapport et des frustrations qui ont été exprimées, la présidence aimerait faire remarquer à la Chambre les options et les mécanismes à sa disposition pour résoudre ces difficultés à la satisfaction de tous les députés.

Le Règlement actuellement en vigueur offre aux comités une grande marge de manœuvre qui leur permettrait d'étudier les projets de loi d'une façon inclusive et exhaustive tout en équilibrant les droits de tous les députés.

Cette déclaration de votre part, monsieur le Président, est diamétralement opposée à l'approche très rigide et contraignante que préconise le leader de l'opposition à la Chambre et qui tiendrait à l'écart les députés indépendants. Je répéterai encore certains passages de votre décision. Vous avez déclaré que « le Règlement actuellement en vigueur offre aux comités une grande marge de manœuvre qui leur permettrait d'étudier les projets de loi d'une façon inclusive et exhaustive tout en équilibrant les droits de tous les députés ».

Il est évidemment superflu de rappeler que les comités sont maîtres de leurs délibérations. C'est un fait, et nous voyons ici comment le comité a organisé ses délibérations pour répondre directement à votre invitation. Je cite encore un extrait de votre décision:

En fait, il n'est ni inconcevable ni sans précédent pour les comités d'inviter des députés, sans égard au statut de leur parti, à faire partie du processus, que ce soit de façon temporaire ou permanente. Ceci pourrait permettre à l'étape du rapport de retrouver sa fonction d'origine.

Vous avez ajouté:

[...] il est certain qu'un certain nombre de mesures pourraient être adoptées sur le plan procédural afin de permettre aux députés indépendants de proposer en comité des amendements aux projets de loi.

*Recours au Règlement*

C'est exactement ce qu'a fait le comité. Il s'est conformé à ce que vous l'avez invité à faire dans votre décision concernant ce dossier antérieur, sur les votes à l'étape du rapport. C'est ce qu'on appelle parfois en langage juridique une discussion avec les tribunaux. Au Parlement, où vous présidez les débats et agissez comme juge, nous discutons avec le comité en ce qui a trait à l'évolution des règles, et le comité répond à votre invitation. C'est ce qu'il a fait dans le cas de la motion qu'il a adoptée et de la démarche qu'il a suivie. De tels amendements ont été apportés par le comité conformément à la mécanique établie en réponse à ce que vous l'avez invité à faire.

Je termine en vous citant une fois de plus:

La présidence est convaincue que, si un nouveau mécanisme permettant aux députés indépendants de présenter en comité des motions d'amendement aux projets de loi était trouvé, le processus de sélection des motions à l'étape du rapport s'adapterait à cette nouvelle réalité.

Monsieur le Président, pour rendre votre décision initiale, vous avez dû résoudre un problème difficile qui a été une source de frustration et qui a entraîné d'ennuyeux différends dans cette enceinte. Cette situation nuisait au bon fonctionnement de la Chambre. Vous avez fait des suggestions qui m'ont paru très constructives et très pratiques pour résoudre le problème.

● (1640)

Votre décision, monsieur le Président, et le changement qui en découle dans notre façon de procéder concernant les votes à l'étape du rapport s'inscrivent dans l'évolution de la procédure, qui se manifeste dans le Règlement et qui pourrait se manifester encore, à votre invitation, dans les mécanismes adoptés par les comités. Dans le cas qui nous intéresse ici, c'est exactement ce que le comité a fait.

Ainsi, les députés indépendants ont davantage la possibilité de participer à l'étude des projets de loi par les comités. C'est ce qui s'est produit dans ce cas. Leurs propositions d'amendement ont été entendues, et ils ont eu l'occasion de participer. Nous pensons que c'est un changement approprié, en réponse à l'invitation du Président, concernant les projets de loi de cette nature et les mécanismes que nous employons. C'est pourquoi je pense qu'il faut nous en féliciter et encourager la Chambre à poursuivre dans cette voie. Comme c'est entièrement conforme à votre décision et à l'invitation que vous nous avez adressée, monsieur le Président, je ne vois pas en quoi la démarche serait fautive.

Il est possible que je veuille m'adresser de nouveau à vous pour faire valoir des arguments, car je n'ai pas eu l'occasion de me préparer à répondre. Mais ma première réaction consiste essentiellement à vous dire que le comité a fait exactement ce que vous, monsieur le Président, lui avez demandé de faire.

**M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.):** Monsieur le Président, c'est la première fois que j'ai l'occasion de revenir sur certaines choses qui se sont produites au comité et dont nous devrions nous inquiéter.

Le leader du gouvernement à la Chambre a parlé de l'évolution du processus. Or, nous avons pu constater qu'à de nombreuses reprises, cette évolution a empêché des députés d'exercer leurs fonctions.

Par exemple, le leader du gouvernement à la Chambre pourrait faire valoir que le recours à l'attribution de temps constitue une évolution du processus. Nous estimons que cette évolution imposée par le gouvernement va à l'encontre de l'intérêt des Canadiens puisqu'elle limite la capacité des gens d'exprimer leur point de vue au sujet de diverses mesures législatives, y compris le projet de loi C-60.

Voyons ce que le gouvernement propose maintenant de faire.

Les conservateurs affirment qu'au comité, ils veulent maintenant obliger tous les députés, qu'ils soient ou non membres d'un parti officiellement reconnu, à présenter leurs amendements au comité à l'avance. Cependant, comme on peut facilement l'imaginer compte tenu de la façon dont le gouvernement a géré l'évolution du processus, les conservateurs essaient vraiment d'empêcher les députés indépendants qui ne sont pas membres d'un parti politique reconnu de présenter leurs amendements à l'étape du rapport. Cela soulève toutes sortes de problèmes sur lesquels il faut se pencher.

Même si le gouvernement essaie de montrer qu'il fait preuve de bonne volonté à la suite d'une décision rendue par le Président, sans vouloir manquer de respect à qui que ce soit, je crois que la question aurait dû être soulevée pendant l'une des rencontres du leader à la Chambre et qu'il aurait fallu obtenir l'appui unanime de tous les intéressés. Il faut faire preuve d'une grande prudence lorsqu'on envisage de changer les règles, et au bout du compte, c'est bien ce que le leader à la Chambre propose de faire. Nous devons veiller à ce que tous les partis politiques à la Chambre donnent leur aval à ces changements. Si on revient à ce qui s'est passé au comité, on constatera qu'il n'y a pas eu de consentement unanime pour adopter la motion en question. Il est important de le reconnaître.

J'aimerais maintenant soulever une deuxième question, en l'occurrence la lettre qu'à ma connaissance, la chef du Parti vert a reçue. Imaginez la situation: vous recevez une lettre précisant très clairement que vous disposez d'une période de temps donnée pour réunir tous les renseignements dont vous disposez et présenter vos amendements. La lettre en question indique que cela doit être fait d'ici le lundi 27 mai, à 9 heures. Encore une fois, je mets en question la légitimité de ces mesures.

Le leader parlementaire de l'opposition néo-démocrate a signalé cette question à la Chambre dans le cadre d'un recours au Règlement, ce qui est tout à fait méritoire. Nous étudierons cette question de plus près et nous pourrions faire d'autres observations au fil du temps.

Quoi qu'il en soit, je tiens à rappeler ce qui arrive quand le leader du gouvernement à la Chambre parle de l'évolution du processus et des règles. Dans le passé, chaque fois qu'il en a parlé ou qu'il s'est lancé dans des élucubrations à ce sujet, ses propositions se sont révélées néfastes pour la démocratie à la Chambre des communes.

Mon intervention est une mise en garde. Il faut être très prudents avant de rendre une décision qui empêcherait certains députés, ou l'ensemble de ceux-ci, de faire quelque chose qu'ils pouvaient faire auparavant, et ce, parce que le gouvernement estime que le processus n'est pas aussi correct ou rapide qu'il le voudrait. Les conservateurs proposent des changements radicaux qui ne sont pas sains pour la démocratie à la Chambre des communes.

● (1645)

[Français]

**M. André Bellavance (Richmond—Arthabaska, BQ):** Monsieur le Président, puisque le recours au Règlement du leader à la Chambre de l'opposition officielle concerne les partis non reconnus, il est important de dire notre mot aujourd'hui. Je me réserve la possibilité d'argumenter un peu plus avant puisqu'on n'était pas au courant que ce recours au Règlement serait soulevé aujourd'hui.

*Recours au Règlement*

Très respectueusement, monsieur le Président, la décision que vous avez rendue en décembre dernier me rappelle ce qui s'est passé en 2001, quand votre prédécesseur, le Président Milliken, avait aussi rendu une décision qui restreignait l'utilisation des amendements déposés à l'étape du rapport. De 1968 à 2001, les Présidents qui se sont succédé étaient plutôt souples quant au dépôt d'amendements à l'étape du rapport.

Dans votre décision, vous demandez au gouvernement de faire preuve d'ouverture quant à la participation de députés membres de partis non reconnus ou de députés indépendants à certains comités, afin qu'ils y déposent des amendements. Il faut faire une distinction importante, monsieur le Président, et vous êtes bien placé pour la connaître. Les conservateurs la connaissent aussi parce qu'en 1993, ils formaient un parti non reconnu. Le NPD le sait aussi parce qu'en 1993, c'était aussi un parti non reconnu.

Le problème, c'est qu'il y a deux catégories de députés à la Chambre. En effet, à la Chambre, nous avons la possibilité de poser des questions et d'intervenir. Nous avons même des droits de parole, qui ne reviennent malheureusement plus parce que le gouvernement impose des motions d'attribution de temps à presque tous les projets de loi. Cependant, nous nous sentons proportionnellement égaux avec nos collègues des autres partis. Il est normal d'obtenir moins de minutes que les autres puisque nous sommes moins nombreux.

En comité, par contre, ce n'est pas comme à l'Assemblée nationale du Québec, où les autres partis ont donné aux partis non reconnus, comme Québec solidaire et, auparavant, l'Action démocratique du Québec, le droit de siéger à des comités, d'y parler, d'argumenter et de voter. Or ici, cela nous est interdit. Je ne veux donc pas que les députés de partis non reconnus soient comme une balle de ping-pong à cause d'une chicane entre le gouvernement et les partis reconnus de la Chambre. Je crois que nous avons notre mot à dire.

L'existence de l'étape du rapport nous permet tout simplement de déposer les amendements que nous n'avons pu déposer en comité et dont nous n'avons pu discuter. C'est le seul droit qu'il nous reste, monsieur le Président, et j'aimerais que vous le préserviez. Il faut faire attention. Le gouvernement nous dit qu'il s'agit d'une invitation, mais aucun parti de la Chambre ne nous a fait de cadeau depuis le 2 mai 2011, et nous n'en demandons pas. Nous ne voulons pas de privilège supplémentaire, nous voulons simplement que nos droits soient respectés.

En comité, cependant, comme c'est arrivé dans le comité traitant du projet de loi C-60, le seul comité où nous avons pu présenter des amendements, nous avons eu quelques minutes pour le faire, sans toutefois pouvoir intervenir d'aucune autre façon. Il était impossible de poser des questions aux fonctionnaires présents ni de voter sur les amendements que nous déposions. Si, par cette attitude, le gouvernement pense qu'il nous fait un cadeau, il se trompe.

Nous voulons préserver nos droits. Nous devons donc pouvoir déposer un amendement, en discuter, en débattre, le voter et être au courant de tout le processus du comité, comme il est possible de le faire à la Chambre à l'étape du rapport.

Dans un premier temps, monsieur le Président, je vous demande de vous assurer de préserver les droits qui appartiennent à tous les députés de la Chambre, notamment ceux qui sont moins nombreux, comme les députés des partis non reconnus.

● (1650)

[Traduction]

**Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV):** Monsieur le Président, je tiens tout d'abord à remercier le leader parlementaire de l'opposition officielle d'avoir soulevé cette question.

Comme vous pouvez l'imaginer, monsieur le Président, je suis un peu dans l'embarras. Je ne sais pas précisément comment exprimer les diverses raisons pour lesquelles la situation actuelle — notamment en ce qui concerne les travaux du Comité des finances — porte atteinte à mes droits. J'aimerais avoir la possibilité de préparer mes arguments et de vous les présenter demain.

Monsieur le Président, vous avez déjà dit, dans la décision que vous avez prise en avril à l'égard de la question soulevée par le député de Langley, que c'est « le devoir indéniable du Président d'agir comme gardien des droits et privilèges des députés et de la Chambre en tant qu'institution ». Je m'en remets donc à vous, qui êtes le gardien de mes droits, et je vous demande de me permettre de présenter demain ma réponse à l'excellent recours au Règlement qu'a fait le leader parlementaire de l'opposition officielle.

**L'hon. Peter Van Loan:** Monsieur le Président, je suis abasourdi, mais pas tout à fait surpris. Je suppose que certains députés indépendants, dont vous avez cherché à protéger les droits et dont le comité a tenté de trouver une façon de les protéger, s'en plaignent maintenant. C'est en soi paradoxal.

À ce stade-ci, je voulais simplement répondre immédiatement à deux points précis. Le premier est ma surprise devant la position du leader parlementaire adjoint du Parti libéral, car elle est diamétralement opposée à la position de son parti au comité, alors que le porte-parole libéral en matière de finances a dit qu'il avait aimé les commentaires de la secrétaire parlementaire en faveur de la participation des députés indépendants au comité parce que les libéraux étaient aussi en faveur de leur participation à ce stade des délibérations du comité. C'est un peu différent de ce que nous entendons maintenant.

L'autre point auquel je veux répondre très rapidement a trait au fait que le député s'est dit préoccupé par la date limite pour proposer des amendements imposée aux députés indépendants invités à participer.

Il y a une date limite pour tous les membres du comité, de tous les partis pour soumettre des amendements. Ils sont tous soumis à la même contrainte. Il n'y a donc pas de discrimination. Les députés indépendants ne sont nullement désavantagés à cet égard. Cet argument est sans aucun fondement.

Comme je l'ai dit, je vais peut-être revenir sur le sujet.

● (1655)

**M. Nathan Cullen:** Monsieur le Président, j'aimerais faire deux petites observations. Je suis heureux que les conservateurs attachent soudainement de l'importance aux députés indépendants. On se souviendra, en effet, que lorsque le projet de loi d'une députée indépendante a été soumis au comité, les conservateurs l'ont démolie. Ils ont même invoqué les règles dont nous parlons aujourd'hui pour refuser à la députée la possibilité de défendre son projet de loi.

*Initiatives ministérielles***INITIATIVES MINISTÉRIELLES**

[Français]

**LOI SUR LES SERVICES ÉQUITABLES DE TRANSPORT  
FERROVIAIRE DES MARCHANDISES**

PROJET DE LOI C-52 — MOTION D'ATTRIBUTION DE TEMPS

**L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la  
Chambre des communes, PCC) propose:**

Que, relativement au projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (administration, transports aérien et ferroviaire et arbitrage), au plus un jour de séance supplémentaire soit accordé aux délibérations à l'étape de la troisième lecture de ce projet de loi;

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

[Traduction]

**Le Président:** Il y aura maintenant une période de questions de 30 minutes.

Le député de Skeena—Bulkley Valley a la parole.

● (1700)

**M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD):** Monsieur le Président, la tentation est forte d'attirer l'attention sur la scène qui vient de se dérouler entre la députée de Saanich—Gulf Islands et le whip du Parti conservateur. Disons seulement que c'était touchant. La Chambre a été témoin d'une compassion inédite entre partis politiques.

Plus sérieusement, la motion de clôture présentée aujourd'hui provoque de la frustration et de la confusion. Le gouvernement ne rougit même plus de honte à l'idée de limiter le débat à la Chambre des communes et d'usurper nos droits démocratiques. Il le fait maintenant avec une certaine exultation, même quand il s'agit de projets de loi sur lesquels l'opposition a signalé son accord au gouvernement et a accepté de restreindre le nombre d'intervenants afin que nous puissions faire adopter ces mesures législatives dans les règles.

Les conservateurs enfoncent maintenant une porte ouverte. Ils affirment que l'opposition leur barre la route, qu'ils ne peuvent pas faire leur travail, qu'ils doivent de nouveau avoir recours à la clôture et qu'ils s'en désolent. Ils semblent prendre un malin plaisir à fracasser le record canadien de clôture du débat au Parlement. Cela ne leur vaudra pourtant aucun prix. Ils n'auront pas droit à un deuxième bouquet de ballons pour avoir battu un aussi triste record.

Je ne sais pas si le député était ici pendant toute la durée de ma citation, mais voici le principal argument que nous avons utilisé et ce que je tiens à souligner, spécifiquement: si c'est la méthode que le gouvernement souhaite proposer pour permettre aux députés indépendants de participer à l'étape de l'étude en comité, ce correctif sera envisageable, mais il ne faut pas oublier que c'est la Chambre qui dispose du pouvoir nécessaire dans ce domaine. Le comité n'a tout simplement pas le pouvoir de nommer des membres ou d'adopter des motions proposées par des députés qui ne siègent pas au comité. C'est ainsi.

Le comité lui-même a été créé par la Chambre des communes. Les membres et les membres associés du comité sont désignés par la Chambre, et non par un président de comité ou par voie de motion.

Je sais que, dans sa réponse, le député reviendra sur les éléments que nous avons soulevés. Il devra traiter de ce point spécifique, puisque c'est l'argument que nous vous présentons, monsieur le Président. Notre argument, c'est que le comité dispose des pouvoirs qui lui ont été conférés par la Chambre des communes. Le comité n'a pas le pouvoir de décider, à l'improviste, qui siègera au comité. Il ne peut pas non plus accueillir des amendements provenant de députés qui ne sont pas au comité. On ne peut pas présenter la motion d'une personne qui n'est pas présente. C'est un fait, tant à la Chambre qu'aux comités.

Je ne vois pas pourquoi le leader du gouvernement à la Chambre des communes a tant de mal à le comprendre. Il semble avoir trouvé un article qui répondrait à ses besoins. Si le gouvernement souhaite procéder de cette manière, il peut le faire. Mais le pouvoir doit venir d'ici. Il faut protéger les privilèges et les pouvoirs de la Chambre des communes, pour l'amour du ciel.

Les instructions de la Chambre des communes ne permettaient pas au comité de faire cela. J'ai lu à haute voix le commentaire et l'ordre de renvoi au comité. Rien n'indique que le président du comité peut soudainement nommer qui il veut et accepter des amendements comme bon lui semble. Rien ne dit cela et c'est écrit noir sur blanc. Je peux le lire au député d'en face s'il le veut.

Le fait est que c'est vous, monsieur le Président, puisque vous renvoyez le projet de loi, et la Chambre qui détenez le pouvoir de désigner quel comité est chargé d'étudier un projet de loi et de quelle façon le comité doit procéder. Au-delà de cela, le comité peut mener ses travaux comme bon lui semble, et nous respectons cela, bien entendu.

Cependant, en faisant fi de l'élément principal de notre argumentation dans le rappel au Règlement d'aujourd'hui, les conservateurs montrent qu'ils n'ont pas de contre-argument ou qu'ils vont essayer d'en trouver dans les prochains jours. À l'évidence, c'est à vous que revient la décision, monsieur le Président, et j'apprécie les observations de la députée de Saanich—Gulf Islands à ce sujet.

**Le Président:** Je répugne à entamer un débat point par point à ce stade-ci. Je sais que des députés veulent répondre de façon plus détaillée aux arguments qui ont été soulevés. Le député de Winnipeg-Nord pourrait-il participer à cet échange ou a-t-il vraiment besoin de se vider le cœur maintenant?

Le député de Winnipeg-Nord a la parole.

**M. Kevin Lamoureux:** Monsieur le Président, je serai très bref. Le leader du gouvernement à la Chambre des communes a tenté de donner une fausse impression. Le Parti libéral a voté contre la motion. Je ne veux pas citer de propos hors contexte, mais nous avons voté contre la motion lors de l'étude en comité. C'est un point important.

*Initiatives ministérielles*

Le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités ou l'un ou l'autre de ses collègues ne peut-il pas concevoir qu'il est nettement préférable de parler avec les députés de l'opposition pour trouver un terrain d'entente afin que les mesures législatives fassent l'unanimité, plutôt que de recourir à une succession de motions de clôture, et de reprocher à l'opposition de faire naître des craintes, qui ne sont que le fruit de leur imagination? Il ne m'apparaît ni très parlementaire ni très honnête que les conservateurs passent leur temps à dire qu'on leur force la main à la Chambre, alors que c'est strictement faux.

[Français]

Je ne comprends absolument pas la raison pour laquelle ils font cela à répétition.

Le ministre des Transports et le leader du gouvernement à la Chambre des communes disent qu'une motion antidémocratique est nécessaire, or ils doivent la justifier.

Où sont les preuves et les circonstances? Notre porte-parole travaillerait avec eux sans problème, ce n'est pas grave. Les députés de la Chambre des communes peuvent travailler ensemble, au bénéfice de tous les Canadiens et Canadiennes. C'est possible.

[Traduction]

**L'hon. Denis Lebel (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, ministre des Affaires intergouvernementales et président du Conseil privé de la Reine pour le Canada, PCC):** Monsieur le Président, le 1<sup>er</sup> décembre 2012, nous avons annoncé qu'il était très important pour tous les expéditeurs du pays que nous adoptions ce projet de loi.

[Français]

Je comprends très bien mon confrère lorsqu'il me dit qu'on collabore bien.

[Traduction]

Quand j'appuie une mesure, je vote pour. Je n'essaie pas de suspendre ou de freiner le débat. Au comité, les néo-démocrates ont parlé de l'évolution de la Commission canadienne du blé, de la circulation de camions, du renouvellement de l'infrastructure, de la sécurité ferroviaire et des compressions budgétaires. J'ai une longue liste des sujets dont ils ont parlé. En l'occurrence, ils appuient la mesure; comment agiraient-ils s'ils s'y opposaient?

Lorsqu'on est saisi d'un projet de loi si important pour les expéditeurs du Canada, nous prenons les mesures nécessaires.

[Français]

Pour ce faire, on doit rapidement adopter ce projet de loi pour l'économie du pays. Cela ne donne rien de plus à notre gouvernement. D'ailleurs, ce n'est pas un *set* de ballons qu'on veut, mais plutôt un projet de loi qui va tenir la route pour l'ensemble des expéditeurs de ce pays, qu'ils soient du monde de l'agriculture ou du commerce, ou du monde industriel.

Nous savons à quel point il est important d'être capable de bien faire son travail dans le domaine du transport ferroviaire au pays. On transporte toutes sortes de choses, et l'ensemble des expéditeurs du pays ont appuyé notre projet de loi.

Aujourd'hui, après des mois de délai, de report et de blocage, nous pensons qu'il est temps d'agir.

[Traduction]

**M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai écouté la réponse du ministre; nous aurons l'occasion

de parler du projet de loi lui-même, mais j'aimerais m'attarder un peu sur le processus. Le gouvernement a démontré qu'il n'a pas honte à clore le débat à la Chambre des communes. C'est quelque chose dont tous les Canadiens devraient se soucier.

Tous les projets de loi qu'on nous présente doivent être adoptés de toute urgence. Ce qui distingue ce gouvernement des autres, c'est sa détermination à limiter les débats et à empêcher les députés de débattre. Qu'on soit saisi d'un projet de loi simple ou compliqué, le gouvernement cherche toujours à mettre fin au débat sur des questions importantes. C'est l'aspect le plus répréhensible de son approche.

C'est une tendance sous le gouvernement majoritaire conservateur-réformiste. L'attitude a changé. On ne tolère aucune dissidence. On a le choix: soit on appuie un projet de loi et on l'adopte immédiatement, soit le gouvernement adopte une motion d'attribution de temps. Tour à tour, à pas moins de 36 reprises, le gouvernement a eu recours à l'attribution de temps.

C'est une première pour le gouvernement du Canada. Aucun autre gouvernement n'a eu recours à cette mesure si effrontément dans l'histoire de notre pays.

Ma question ne s'adresse pas au ministre responsable du projet de loi mais plutôt au leader du gouvernement à la Chambre. Pourquoi continue-t-il d'avoir recours à l'attribution de temps? C'est un comportement honteux, et le gouvernement majoritaire conservateur doit être tenu responsable de son manque de respect à l'égard de la Chambre des communes et de ses députés. Pourquoi le gouvernement continue-t-il d'avoir recours à l'attribution de temps comme s'il s'agissait d'une procédure habituelle?

• (1705)

**L'hon. Denis Lebel:** Monsieur le Président, permettez-moi de citer certains organismes canadiens qui appuient le projet de loi.

Ces mesures créeront les conditions pour que le rendement et la reddition de comptes des transports ferroviaires s'améliorent. Elles contribueront à faire en sorte que tous les expéditeurs aient accès à un niveau de service adéquat.

C'est le président de la Western Canadian Wheat Growers Association, Kevin Bender, qui a fait cette affirmation.

Quant à lui, le président des Producteurs de grains du Canada, Stephen Vandervalk, a déclaré: « Nous remercions tout particulièrement Agriculture Canada, Transports Canada et le gouvernement fédéral d'avoir écouté les agriculteurs et mis de l'avant ce projet de loi. »

Le président-directeur général de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie, Richard Paton, a dit:

Le niveau de service fourni par les chemins de fer canadiens peut faire la différence pour une compagnie qui envisage d'investir au Canada ou d'établir ses opérations ailleurs. Le projet de loi est donc crucial, pour assurer non seulement la compétitivité de notre industrie mais également la productivité globale et la prospérité du Canada.

David Lindsay a dit ceci:

Le fait de veiller à ce que la relation entre les expéditeurs et les chemins de fer soit juste et équitable permettra au secteur des produits forestiers de créer et de préserver des emplois, ce qui profitera à l'économie canadienne.

*Initiatives ministérielles*

C'est ce que nous voulons faire. Nous voulons appuyer l'économie canadienne. Depuis notre arrivée au pouvoir et jusqu'au plus récent Plan d'action économique, c'est ce que nous avons cherché à faire et nous poursuivrons dans cette voie.

Il est temps d'adopter ce projet de loi.

[Français]

**M. Dany Morin (Chicoutimi—Le Fjord, NPD):** Monsieur le Président, si le ministre des Transports est si pressé de mettre fin au débat et même de m'empêcher, en tant que parlementaire, de parler sur ce projet de loi, pourquoi les conservateurs ont-ils attendu cinq ans avant de mettre une telle initiative en avant?

Il me semble que c'est un double discours. Être soudainement pressés, cela sent l'improvisation, étant donné qu'ils ont traîné les pieds pendant cinq longues années. Les expéditeurs vivent cette situation depuis très longtemps et les conservateurs n'ont rien fait.

**L'hon. Denis Lebel:** Monsieur le Président, mon cher confrère devrait prendre acte de l'histoire de ce projet de loi. Tout a commencé en 2006, tout de suite après l'arrivée de l'ancien ministre des Transports, M. Cannon.

On a mis en avant un processus qui dure depuis ce temps. Il y a eu des études et des recherches ainsi que la création de comités d'analyse. On a créé un panel composé de trois spécialistes du transport ferroviaire. Ils ont fait le tour du pays pour écouter les gens et voir comment le projet de loi devrait être élaboré.

Le processus a été long. En effet, je pense être le quatrième ou le cinquième ministre des Transports depuis que ce processus a commencé. Lorsque je suis arrivé à Transports Canada, on a engagé M. Jim Dinning, une personnalité reconnue partout au Canada pour ses grandes compétences administratives. M. Dinning a fait un excellent travail de préparation pour le projet de loi; ce dernier nous permettra d'aller de l'avant.

J'ai moi-même annoncé au port de Saguenay, dans la région de ce député, un investissement de 15 millions de dollars pour permettre d'avoir une bretelle de voie ferrée grâce à laquelle les expéditeurs pourront envoyer, par le biais du port de Saguenay, leur équipement en provenance de partout en Abitibi, en descendant du Grand Nord, vers le port de Saguenay.

Pour nous, le transport ferroviaire est un élément très important pour l'avenir économique du pays. C'est pourquoi on veut continuer aujourd'hui à appuyer l'économie et ces expéditeurs. Ce n'est pas d'aujourd'hui. C'est un travail de plusieurs années qui se concrétise.

● (1710)

[Traduction]

**M. Dan Albas (Okanagan—Coquihalla, PCC):** Monsieur le Président, je remercie le ministre des Transports de ses efforts dans ce dossier. De toute évidence, ce processus a eu une portée très étendue, depuis 2006 jusqu'à aujourd'hui.

Les mots me manquent. Nous entendons certains néo-démocrates dire que les choses vont trop vite et qu'il faut ralentir, alors que d'autres députés du NPD demandent pourquoi les choses tardent ainsi. Selon moi, le gouvernement a appuyé les projets d'infrastructure. Dans ma province, la Colombie-Britannique, il y a la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique. Au fil des ans, l'industrie a bien sûr fait part de ses besoins concernant l'accès.

Le ministre aurait-il l'obligance de nous rappeler les raisons économiques pour lesquelles nous devrions adopter le projet de loi, afin de procurer un certain degré d'assurance aux gens de l'industrie et de leur permettre d'entrevoir la croissance économique?

**L'hon. Denis Lebel:** Monsieur le Président, le projet de loi est un élément important de notre plan visant à renforcer l'économie. Le gouvernement s'efforce d'améliorer les services marchands ferroviaires au Canada afin d'appuyer la croissance économique, le développement des ressources et notre ambitieux programme d'échanges commerciaux nationaux et internationaux.

Comme je l'ai dit, les corridors commerciaux sont très importants pour nous. La porte d'entrée de l'Asie-Pacifique connaît un succès mondial. J'étais en Allemagne la semaine dernière au Forum international des transports auquel assistaient des ministres des Transports des quatre coins du monde, y compris de la Corée, de la Chine et du Japon. Tous ces ministres connaissent bien la porte d'entrée Asie-Pacifique. Pourquoi cette initiative est-elle une telle réussite? Parce que nous avons investi dans les infrastructures canadiennes afin de stimuler notre économie. Voilà pourquoi nous souhaitons poursuivre nos efforts dans ce sens.

Le projet de loi modifierait les règles afin d'aider les expéditeurs à conclure des ententes avec les sociétés ferroviaires, et c'est très important pour les expéditeurs. Voilà des années qu'ils réclament une telle mesure. Voilà pourquoi nous devons aller de l'avant.

Cette mesure vise à inciter les sociétés ferroviaires et les expéditeurs à collaborer. Les expéditeurs pourront ainsi exiger la conclusion d'une entente de service avec les sociétés ferroviaires, ce qui apportera clarté, prévisibilité et stabilité dans les services ferroviaires. Le projet de loi aiderait les expéditeurs à gérer et à faire croître leur entreprise tout en veillant à ce que les sociétés ferroviaires utilisent de façon efficace le réseau de chemin fer, ce qui profitera à tous les utilisateurs. Compte tenu des difficultés qui minent l'économie mondiale à l'heure actuelle, il est essentiel pour l'économie du Canada dans son ensemble que la chaîne d'approvisionnement du transport ferroviaire des marchandises soit solide et concurrentielle. Tous les secteurs de l'économie doivent collaborer pour stimuler la croissance, la création d'emplois et la prospérité à long terme.

[Français]

**M. André Bellavance (Richmond—Arthabaska, BQ):** Monsieur le Président, on n'est pas ici pour discuter des mérites du projet de loi dont le ministre vient de déclarer, tout à coup, qu'il est d'une urgence incommensurable.

C'est autre chose que j'aimerais que le ministre explique. En effet, son projet de loi ne nous pose pas de problème majeur. Par contre, je n'arrive pas à comprendre cette urgence soudaine. En effet, le ministre nous dit que ça bloque depuis 2006.

Habituellement, on dit cela quand le gouvernement précédent était d'un autre parti. Or depuis 2006, c'est le gouvernement conservateur, le gouvernement même du ministre, qui est en place. Comme le ministre l'a dit, il a fait certaines études pour mettre sur pied ce projet de loi, comme il se doit.

On est maintenant en 2013 et tout à coup, aujourd'hui, en fin de session parlementaire, on ajoute une 40<sup>e</sup> motion d'attribution de temps. C'est de cela qu'on aimerait entendre le ministre parler. Quelle est l'urgence, aujourd'hui, tout à coup? Qu'est-ce qui presse au point de clore tous les débats, et d'empêcher encore une fois les gens de venir témoigner et la démocratie de suivre son cours?

Tous les ministres veulent faire adopter leur projet de loi en accéléré, en ce moment, et tous au moyen de motions d'attribution de temps.

J'aimerais avoir une explication parce que, jusqu'à maintenant, je ne l'ai pas entendue de la part du ministre.

*Initiatives ministérielles*

**L'hon. Denis Lebel:** Monsieur le Président, si mon confrère m'a bien écouté, il sait que je n'ai jamais dit que quelque chose bloquait dans notre gouvernement. Les seuls qui bloquent ici, ce sont eux parce qu'ils veulent sortir le Québec du Canada et moi, je suis en total désaccord là-dessus. Je veux un Québec très fort dans un Canada uni. Ce n'est pas le cas du député. Eux, ils veulent bloquer tout avancement du Canada dans la province, alors que moi, je veux faire en sorte que toutes les régions du Québec et le Saguenay—Lac-Saint-Jean rayonnent d'une économie développante qui puisse créer des emplois partout.

On n'a jamais dit que le projet avait bloqué. On a dit qu'on avait bien fait les choses, dans les règles de l'art, en impliquant les expéditeurs et les compagnies ferroviaires. On a mis en avant un panel, un comité d'experts qui ont fait le tour du pays. Parfois, les choses prennent du temps, mais je n'ai jamais dit que cela avait bloqué. C'est lui qui a imaginé des choses.

Maintenant, nous en sommes rendus à l'étape où tous les expéditeurs du pays nous le demandent. Quand des gens d'affaires, beaucoup de la région de Victoriaville mais également de toutes les régions du Québec et de partout au pays, nous demandent de prendre des mesures pour encourager l'économie, eh bien c'est ce que nous faisons. C'est la raison pour laquelle nous pensons qu'il est grand temps d'adopter ce projet de loi.

• (1715)

**Mme Françoise Boivin (Gatineau, NPD):** Monsieur le Président, on est fort aise de savoir que le ministre a finalement débloqué lui aussi.

Cela dit, je pense que c'est la quatrième fois que je me lève en quatre jours pour dénoncer cette procédure, qui semble faire partie de la norme pour ce gouvernement. On nous impose un bâillon pour couper court aux discussions.

Ce que le ministre ne dit pas, c'est qu'en 2006, le premier ministre a prorogé la Chambre parce qu'il allait se « faire planter » par les partis de l'opposition. Dans un tel contexte, cela fait dérailler certains projets de loi. Par la suite, il y a eu d'autres élections en 2008 et en 2011.

Aujourd'hui, soudainement, en ce magnifique 29 mai, on nous dit qu'il y a une grande urgence — en fait, on nous le dit tous les jours. C'est le quatrième projet de loi de la sorte, et ce ne sont pas de petits projets de loi.

Il y a eu le projet de loi C-48, qui touchait à toutes sortes de modifications en matière d'impôt, le projet de loi C-49, qui visait à changer le nom et la vocation d'un musée, et le projet de loi C-54 sur la non-responsabilité criminelle. Ce ne sont pas des projets de loi mineurs.

Maintenant, il s'agit du projet de loi C-52. Je pense que le chat est sorti du sac, hier, lorsqu'un collègue du ministre s'est levé pour dire qu'au fond, ils n'étaient pas intéressés à ce que les gens des différents comités avaient à leur dire. Ce qui les intéressait, c'était ce qu'eux, les conservateurs, avaient à dire sur ces sujets.

Selon eux, une fois qu'on est d'accord sur un projet de loi, on devrait se taire, rester assis bien gentiment et ne plus dire un mot, car de toute façon, ils ne sont pas intéressés à ce que les gens de Gatineau ont à dire sur le contenu du dossier, par la voix de leur députée.

On n'a accordé que trois heures au débat en troisième lecture. C'est épouvantable. C'est un détournement, non pas de chemin de fer, mais de débat. C'est honteux. Pour des raisons qu'on ignore, cela fait maintenant partie de la procédure normale de ce gouvernement.

Je ne veux pas savoir si le projet de loi est bon, puisqu'on va voter en faveur; je veux savoir pourquoi on est obligé de le faire de cette façon. À date, le ministre ne semble pas vouloir nous donner une réponse sensée et acceptable, pour les gens de Gatineau, à tout le moins.

**L'hon. Denis Lebel:** Monsieur le Président, je veux rappeler un peu l'histoire.

J'ai eu l'honneur de vivre une élection partielle en 2007, une élection générale en 2008 et une élection générale en 2011. Je connais très bien l'échéancier des dernières années électorales ici, au gouvernement fédéral, pour en avoir vécu plusieurs. Effectivement, cela a pu avoir certaines répercussions sur l'avancement de certains travaux.

Toujours est-il que, s'ils sont d'accord sur le projet de loi, même si on en débat plusieurs heures de plus, ils seront toujours d'accord. C'est ce que madame vient de dire. Nous pensons qu'il faut avancer.

Or, lorsqu'ils étaient au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, ils ont parlé de lutte idéologique sur l'abolition de la Commission canadienne du blé, du degré de difficulté éprouvé par les camions lourds entre -40 °C et 40 °C, de l'inaction de notre gouvernement en ce qui concerne les mesures de sécurité ferroviaire, des compressions chez VIA Rail Canada, de l'opposition à l'instauration du service ferroviaire, etc.

J'ai quatre pages de tels sujets dont ils ont parlé et qui n'avaient pas nécessairement de rapport avec le projet de loi dont il était question en comité. Quand du temps nous est alloué, on devrait l'utiliser pour aborder les bons sujets et pour amener les arguments qui s'y rapportent à ce moment-là.

Lorsqu'ils étaient en comité au sujet du projet de loi C-52, on a fait le tour d'une panoplie de sujets. Je peux bien en nommer d'autres: les risques potentiels associés au transport de bitume par pipeline, la stratégie nationale de transport en commun, la fermeture des trajets entre Gaspé et Chandler, etc. J'en ai quatre pages.

Si la pertinence du sujet au moment où on en parle est si importante pour eux, ils auraient dû s'en préoccuper en comité. Aujourd'hui, il est temps d'adopter ce projet de loi pour l'économie canadienne. Le gouvernement n'est que le représentant de l'économie et des gens qui veulent créer des emplois.

**M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD):** Monsieur le Président, j'étais aussi présent au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Curieusement, le ministre semble avoir oublié, lorsqu'il consultait ses documents, les nombreux amendements proposés, qui ont tous été refusés. Toutefois, je ne veux pas entrer dans ce débat, car on discute présentement d'une motion d'attribution de temps. Jour après jour, ministre après ministre et projet de loi après projet de loi, on assiste tout le temps à la même chose.

J'ai vraiment le sentiment que ce gouvernement fonctionne à l'envers, c'est-à-dire qu'il a fait une règle d'une mesure d'exception. Question de tenter d'appriivoiser le verlan, soit cette façon de gérer les affaires à l'envers, je vais poser une question à l'envers.

Le ministre peut-il parler au nom de son gouvernement et dire à la Chambre quelle serait la procédure acceptable pour qu'un projet de loi sur quelque sujet que ce soit puisse suivre la procédure normale?

• (1720)

**L'hon. Denis Lebel:** Monsieur le Président, le projet de loi sera soumis au vote un jour ou l'autre.

*Initiatives ministérielles*

Je pense que l'idéal serait que tous les partis votent ensemble en faveur de ce projet de loi. Tout à l'heure, j'ai parlé en anglais des bienfaits de ce projet de loi. Je me permets de les répéter dans ma langue maternelle.

Le projet de loi donne aux expéditeurs le droit d'avoir une entente en matière de service avec une entreprise ferroviaire. Si les négociations commerciales ne permettent pas d'en arriver à une entente, l'expéditeur peut faire appel à un processus d'arbitrage pour y arriver. Le projet de loi prévoit que si l'accord n'est pas respecté, l'expéditeur peut faire appel à l'Office des transports afin qu'une pénalité financière, pouvant aller jusqu'à 100 000 \$ par infraction, soit imposée à l'entreprise ferroviaire. Le montant de la pénalité ira dans les coffres du gouvernement pour lui permettre de faire progresser l'économie. On ne voulait pas faire en sorte que ce processus soit utilisé à outrance.

Si l'expéditeur estime qu'il a subi des dommages financiers trop importants en raison du piètre service offert, il peut toujours intenter une poursuite pour dommages. Une poursuite civile est toujours possible.

Ce projet de loi forcera l'ensemble des acteurs de la chaîne d'approvisionnement à augmenter leur efficacité, permettant ainsi de faire bouger les biens plus rapidement.

C'est vraiment sur ces éléments que nous nous concentrons. Nous voulons améliorer le service pour créer des emplois et les garder.

[Traduction]

**M. Jamie Nicholls (Vaudreuil—Soulanges, NPD):** Monsieur le Président, doit-on comprendre que le ministre a peu d'influence au sein du Cabinet, ce qui expliquerait pourquoi il a été incapable de présenter cet important projet de loi plus tôt et pourquoi il est obligé d'avoir recours à une motion d'attribution de temps? N'est-il pas en train de nous prouver qu'il est un poids plume au sein du Cabinet? Voilà maintenant sept ans que cette mesure législative se fait attendre, et le ministre est incapable de convaincre ses collègues du Cabinet d'en faire une priorité du programme législatif.

[Français]

**L'hon. Denis Lebel:** Monsieur le Président, c'est un peu risible avec tous les délais dont on a parlé tout à l'heure concernant le calendrier.

Aujourd'hui, je suis fier du travail de notre équipe. Je suis fier de ce qui a été fait depuis les dernières élections et depuis qu'on travaille ensemble au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Je suis fier de tout ce qu'on a réussi à faire ensemble.

Aujourd'hui, l'important n'est pas ce que je pense, mais ce que pense l'ensemble des expéditeurs du pays. Or je pourrais reprendre plusieurs autres pages pour dire à quel point ces gens sont fiers de ce qu'on a fait pour faire avancer ce projet de loi.

Pour ce qui est de savoir qui a de l'influence ici, je laisserai la population en juger. J'ai bien l'intention de gagner mon contrat à nouveau aux prochaines élections. Je verrai bien ce qui arrivera avec ce député.

Nous, nous sommes capables de travailler très fort aujourd'hui pour faire avancer les choses. C'est le député qui a parlé d'influence. On verra bien ce qu'il en est, car ce n'est pas moi qui a apporté ce point.

Cela dit, on continuera de faire en sorte que dans toutes les régions du pays, y compris celles du Québec aussi, car je suis un fier gars de la région du Saguenay—Lac-St-Jean, l'économie soit prospère. Je

veux travailler pour cela. Je ne pense pas que ce soit en attaquant quelqu'un sur sa supposée capacité de faire avancer les choses ou pas qu'on le fera.

À mon avis, on a bien travaillé. En effet, ce projet de loi est maintenant rendu à l'étape de la troisième lecture. À ceux qui trouvent qu'on va trop vite sur cette question, je dis que je n'irai jamais assez vite en ce qui concerne la création d'emplois et l'économie du pays.

**Mme Djaouida Sellah (Saint-Bruno—Saint-Hubert, NPD):** Monsieur le Président, en tant que députée de Saint-Bruno—Saint-Hubert, je veux dire à mes concitoyens qui m'entendent que l'attitude de ce gouvernement me frustre énormément.

En quatre jours, quatre bâillons! On en est au 40<sup>e</sup> bâillon. C'est historique et c'est à inscrire dans le *Guinness des records*. Cela ne s'est jamais fait.

En plus de cela, ils sont fiers de ce qu'ils font. Ils sont fiers de bâillonner les députés élus démocratiquement par leurs concitoyens. Ils sont fiers de nous bâillonner et de parler des répercussions qu'auront les décisions qu'ils prennent sur la vie de nos concitoyens.

Ma question s'adresse au ministre des Transports. Chaque fois que l'opposition propose des amendements, pourquoi les conservateurs ne les prennent-ils aucunement en considération?

• (1725)

**L'hon. Denis Lebel:** Monsieur le Président, tel que je l'ai dit à plusieurs reprises en comité, nous avons parlé de ce projet de loi avec plusieurs membres du comité des deux côtés de la Chambre. Plusieurs discussions ont eu lieu, et je rappelle que nous avons parlé, à la demande de l'opposition officielle, entre autres, de préoccupations environnementales majeures liées aux émissions de gaz à effet de serre causées par les transports routiers alors que nous parlions toutefois d'un projet ferroviaire. Nous avons aussi parlé de rendre le transport ferroviaire des passagers plus efficace alors que nous parlions du transport de marchandises, d'investir dans l'infrastructure du transport en commun à Toronto alors que nous parlions de transport ferroviaire et d'élaborer une stratégie nationale du transport en commun.

J'aimerais poser une question à ma consœur d'en face. Lorsque nous traitons d'un sujet d'une telle importance pour l'économie de notre pays, soit celui de permettre aux expéditeurs d'avoir une entente commerciale avec les compagnies de chemins de fer canadiens — ils le demandent d'ailleurs depuis des années —, pourquoi ne parlent-ils pas de ce sujet précis? Cela aurait peut-être fait avancer les choses et le vote aurait eu lieu depuis quelque temps.

Cela dit, nous sommes présents aujourd'hui. Nous ne vivons pas sur une île. L'économie de nos partenaires américains semble vouloir reprendre. Toutefois, entre 70 % et 75 % des matières exportées par le Canada le sont vers les États-Unis, et beaucoup le sont par le train. Il est important d'offrir à ces entreprises les moyens d'atteindre leurs objectifs et de demeurer profitables.

Bien sûr, on peut se réunir en comité pour en parler pendant des semaines et retarder les débats. Cependant, quand on arrive à la fin et qu'on veut adopter des projets de loi afin d'atteindre cet objectif visant à soutenir l'économie du pays, on veut être efficaces.

[Traduction]

**M. Dan Harris (Scarborough-Sud-Ouest, NPD):** Monsieur le Président, le ministre a demandé pourquoi nous ne débattons pas du projet de loi. En fait, il ne nous reste qu'à débattre de la motion d'attribution de temps. Je le répète, c'est la 40<sup>e</sup>.

*Initiatives ministérielles*

Nous voulons débattre du projet de loi au comité et présenter des amendements. Or, les conservateurs refusent de le faire. Ils nous accusent de retarder l'adoption du projet de loi. Les conservateurs sont majoritaires au comité. Ils décident quels témoins comparaisent. Ils décident de la durée de l'étude du projet de loi. Ils contrôlent l'ordre du jour. Ce sont eux qui en retardent l'adoption depuis sept ans.

Lorsque nous présentons de nombreux amendements réfléchis au comité, les conservateurs les ignorent parce qu'ils ne veulent pas connaître le point de vue de l'opposition. Ils ne veulent pas connaître le point de vue des Canadiens. Bien sûr, ils présentent une liste de gens qui appuient le projet de loi. Tout ce que les conservateurs ont fait, c'est leur jeter un os. À ce stade-ci, après tant d'années, ces gens sont prêts à accepter le peu qu'on leur donne. Or, ils auraient pu obtenir beaucoup plus si le gouvernement avait écouté le NPD, s'il avait tenu compte de nos amendements et s'il les avait intégrés au projet de loi.

Ces amendements nous auraient certes permis d'adopter un meilleur projet de loi qui aurait davantage stimulé l'économie et aurait pu aider davantage les Canadiens que la version proposée par le gouvernement.

J'aimerais que le ministre nous dise pourquoi le gouvernement n'a pas tenu compte nos amendements.

**L'hon. Denis Lebel:** Monsieur le Président, permettez-moi de citer les propos tenus par quelques représentants de l'industrie au sujet de ce projet de loi.

Voici ce qu'a déclaré Jim Facette, président et chef de la direction de l'Association canadienne du propane:

La nouvelle loi respecte la nature commerciale des relations entre les transporteurs ferroviaires et les expéditeurs de propane, en plus d'intégrer les recommandations du Comité d'examen des services de transport ferroviaire des marchandises. Elle contient toutes les mesures demandées par l'industrie du propane, soit le droit à une entente de niveau de service, un processus d'arbitrage en cas d'échec de négociations, ainsi que des conséquences pour le non-respect. L'industrie du propane est heureuse d'appuyer la Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises. Nous espérons que cette loi, de concert avec les récentes améliorations apportées par les compagnies ferroviaires, accroîtra la concurrence en contribuant à des relations positives entre les compagnies ferroviaires et les expéditeurs.

Voici ce qu'a déclaré Greg Cherewyk, directeur général de Pulse Canada:

Chaque étape du processus nous rapproche de notre objectif: une chaîne d'approvisionnement plus prévisible et fiable qui accroît la compétitivité des entreprises canadiennes sur le marché international.

C'est ce que veulent les hommes et les femmes d'affaires. Ils veulent créer des emplois. Ils veulent non seulement avoir cette discussion, mais que ce projet de loi soit adopté. Nous répondrons à leurs attentes.

● (1730)

**Le vice-président:** Je dois interrompre les délibérations et mettre aux voix sur-le-champ la motion dont la Chambre est saisie.

[*Français*]

Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le vice-président:** Que tous ceux qui appuient la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

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

**Des voix:** Non.

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

*Et cinq députés ou plus s'étant levés:*

**Le vice-président:** Convoquez les députés.

● (1810)

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

(Vote n° 706)

POUR

Députés

Ablonczy	Adams
Adler	Aglukkaq
Albas	Albrecht
Alexander	Allen (Tobique—Mactaquac)
Allison	Ambler
Ambrose	Anders
Anderson	Armstrong
Ashfield	Aspin
Baird	Bateman
Benoit	Bernier
Bezan	Blaney
Block	Boughen
Braid	Breitkreuz
Brown (Leeds—Grenville)	Brown (Newmarket—Aurora)
Brown (Barrie)	Bruinooge
Butt	Calandra
Calkins	Cannan
Carmichael	Carrie
Chisu	Chong
Clarke	Clement
Crockatt	Daniel
Davidson	Del Mastro
Devolin	Dreeshen
Duncan (Vancouver Island North)	Dykstra
Findlay (Delta—Richmond East)	Flaherty
Fletcher	Galipeau
Gallant	Glover
Goguen	Goldring
Goodyear	Gosal
Gourde	Grewal
Harper	Harris (Cariboo—Prince George)
Hawn	Hayes
Hiebert	Hoback
Holder	James
Jean	Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)
Keddy (South Shore—St. Margaret's)	Kennedy (Calgary Southeast)
Kent	Kerr
Komarnicki	Kramp (Prince Edward—Hastings)
Lake	Lauzon
Lebel	Leitch
Lemieux	Leung
Lizon	Lobb
Lukiwski	Lunney
MacKenzie	Mayes
McColeman	McLeod
Menegakis	Merrifield
Miller	Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)
Moore (Fundy Royal)	Nicholson
Norlock	Obhrai
O'Connor	Oliver
O'Neill Gordon	Opitz
O'Toole	Paradis
Payne	Poillievre
Preston	Raitt
Rajotte	Rathgeber
Reid	Rempel
Richards	Rickford
Ritz	Saxton
Schellenberger	Seeback
Shea	Shipley
Shory	Smith
Sopuck	Sorenson
Stanton	Storseth
Strahl	Sweet
Tilson	Toet
Toews	Trost

*Initiatives parlementaires*

Trottier	Truppe
Tweed	Uppal
Valcourt	Van Kesteren
Van Loan	Vellacott
Wallace	Warawa
Warkentin	Watson
Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country)	
Weston (Saint John)	
Wilks	Williamson
Wong	Woodworth
Yelich	Young (Vancouver South)
Zimmer — 153	

[Traduction]

Comme il est 18 h 14, la Chambre passe maintenant à l'étude des initiatives parlementaires inscrites au *Feuilleton* d'aujourd'hui.

**INITIATIVES PARLEMENTAIRES**

[Français]

**LOI SUR LES COMPÉTENCES LINGUISTIQUES**

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 1<sup>er</sup> mai, de la motion portant que le projet de loi C-419, Loi concernant les compétences linguistiques, soit lu pour la troisième fois et adopté.

**L'hon. Stéphane Dion (Saint-Laurent—Cartierville, Lib.):** Monsieur le Président, nous parlons d'un projet de loi qui aurait dû être tout à fait inutile. On n'aurait même pas eu besoin d'en discuter puisqu'il allait de soi, c'est ce qu'il me semblait, et c'est ce qu'il semblait à la grande majorité des Canadiens, soit que les agents du Parlement devaient être bilingues.

Monsieur le Président, vous-même vous ne m'écoutez pas. Je ne vois pas pourquoi je continuerais à parler.

**Des voix:** Oh, oh!

● (1815)

[Traduction]

**Le vice-président:** Je le répète, si certains veulent tenir des conversations privées, ils doivent quitter la Chambre. Je n'entends pas le député, et il ne s'entend pas lui-même.

**L'hon. Stéphane Dion:** Monsieur le Président, maintenant que tout le monde écoute avec attention, je peux dire que nous parlons ici d'un projet de loi dont nous ne devrions pas, normalement, avoir à parler, d'une mesure que tout le monde tient pour acquise et qui, dans l'esprit des Canadiens, est déjà adoptée.

[Français]

L'obligation pour les agents du Parlement d'être bilingues et de parler les deux langues officielles du Canada est quelque chose qui allait de soit jusqu'à ce que ce premier ministre nomme un vérificateur général unilingue. Ça a été un choc. Le parti auquel j'appartiens a réagi si fortement qu'il a refusé de voter la nomination de ce vérificateur général. Nous sommes sortis de la Chambre et nous n'avons même pas voté.

Je voudrais remercier ma collègue d'avoir fait ce projet de loi, que nous appuyons, bien sûr, et qui fera en sorte que les agents du Parlement seront tenus par la loi d'être bilingues au moment de leur nomination. Cela n'avait pas de sens de les prendre unilingues et de dire qu'ils apprendraient l'autre langue officielle sur le tas, en travaillant. Ils devraient donc apprendre le français, parce qu'on sait très bien qu'on ne nommera jamais un unilingue français. On nommera des unilingues anglais et on dira que ce n'est pas grave, qu'ils apprendront le français.

**CONTRE**

Députés

Allen (Welland)	Andrews
Angus	Ashton
Atamanenko	Aubin
Ayala	Bélanger
Bellavance	Bevington
Blanchette	Blanchette-Lamothe
Boivin	Boulerice
Boutin-Sweet	Brousseau
Byrne	Caron
Casey	Cash
Charlton	Chicoine
Chisholm	Choquette
Chow	Christopherson
Cleary	Côté
Cotler	Crowder
Cullen	Cuzner
Davies (Vancouver Kingsway)	Day
Dewar	Dion
Dionne Labelle	Doré Lefebvre
Dubé	Duncan (Etobicoke North)
Duncan (Edmonton—Strathcona)	Dusseau
Easter	Eyking
Foote	Fortin
Freeman	Fry
Garneau	Garrison
Genest-Jourdain	Giguère
Godin	Goodale
Gravelle	Harris (Scarborough Southwest)
Harris (St. John's East)	Hsu
Hughes	Hyer
Jacob	Julian
Karygiannis	Lamoureux
Lapointe	Larose
Latendresse	Laverdière
LeBlanc (Beauséjour)	LeBlanc (LaSalle—Émard)
Leslie	Liu
MacAulay	Mai
Martin	Masse
Mathyssen	May
McCallum	McGuinty
McKay (Scarborough—Guildwood)	Michaud
Moore (Abitibi—Témiscamingue)	Morin (Chicoutimi—Le Fjord)
Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine)	Morin (Laurentides—Labelle)
Mulcair	Nantel
Nash	Nicholls
Nunez-Melo	Papillon
Patry	Péclet
Perreault	Pilon
Plamondon	Quach
Rae	Rankin
Ravignat	Raynault
Regan	Saganash
Sandhu	Scott
Sellah	Sgro
Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor)	
Sims (Newton—North Delta)	
Stewart	Stoffer
Sullivan	Toone
Tremblay	Turmel
Valeriote — 117	

**PAIRÉS**

Aucun

**Le vice-président:** Je déclare la motion adoptée.

Je désire informer la Chambre qu'en raison des délibérations sur les motions d'attribution de temps, les ordres émanant du gouvernement seront prolongés de 30 minutes.

*Initiatives parlementaires*

C'est une insulte aux Canadiens que de leur dire que, dans des postes aussi cruciaux, on demande aux titulaires de divertir une large part de leurs efforts et de leur temps pour apprendre une langue alors qu'ils ont passé l'âge de 40 ou de 50 ans. Ils ont autre chose à faire. Ils doivent être en mesure de comprendre les deux langues officielles au moment de leur nomination.

Les raisons pour cela sont évidentes. D'abord, le rôle de l'agent du Parlement, qu'il s'agisse du vérificateur général ou d'un autre, comme le commissaire aux langues officielles, par exemple, est d'être en mesure de parler avec les parlementaires, de discuter avec eux, de les comprendre et de se faire comprendre.

[Traduction]

Parmi mes collègues, nombreux sont les unilingues. Il n'y a pas besoin d'être bilingue pour être élu au Canada. Il suffit de convaincre les électeurs qu'on est le meilleur candidat. L'important, c'est de se faire comprendre lorsqu'on s'adresse, disons, au vérificateur général, et de comprendre ce que lui-même a à dire. Comme ces gens sont au service du Parlement, ils devaient pouvoir se faire comprendre par tous les parlementaires.

[Français]

Il s'agit de la première raison. La deuxième raison est que ces agents du Parlement ont à prendre des décisions en lisant beaucoup d'informations qui leur viennent de partout au Canada, y compris du Québec, du Nouveau-Brunswick et de bien des endroits au Canada où les informations sont en français. Comment pourraient-ils comprendre ces informations par eux-mêmes s'ils ne peuvent pas les lire par eux-mêmes? C'est tout de même essentiel pour amener de bonnes décisions. La compétence inclut la capacité de lire dans les deux langues officielles.

La troisième raison est que le bureau en question, comme le Bureau du vérificateur général, doit lui aussi être en mesure de travailler dans les deux langues officielles. Or, si la tête est unilingue anglaise, tout se passera en anglais. Au sommet, on doit donc être capable de comprendre les deux langues pour permettre au bureau de fonctionner dans les deux langues.

Il y a une autre raison essentielle. Le vérificateur général et les autres agents du Parlement ne sont pas que des bureaucrates, mais des communicateurs. Ils doivent communiquer leurs informations aux Canadiens. Cette communication ne peut pas se faire dans toutes les nuances s'ils ne peuvent pas leur parler dans les deux langues. Je peux affirmer que toute la saga qui a mené à la question du programme des commandites aurait été tout à fait différente si la vérificatrice générale de l'époque n'avait pas été en mesure de parler en français. C'est moi qui le dis, moi qui ai vécu cet événement de très près.

[Traduction]

L'autre raison pour laquelle le vérificateur général et les autres agents du Parlement devraient être bilingues, c'est qu'il faut envoyer le bon message à la jeunesse de notre pays. Les jeunes qui ont de l'ambition, et qui veulent accéder à toutes les responsabilités dans leur pays, devraient apprendre les deux langues officielles.

Il est essentiel d'avoir fait cet apprentissage à l'âge de 18 ans, car ce sera beaucoup plus difficile à 48 ans. Lorsqu'ils voudront accéder à de hautes responsabilités, ce sera peut-être trop tard. C'est le message qu'il faut envoyer dès maintenant, par l'intermédiaire de ce projet de loi. C'est essentiel pour la configuration même de notre pays et pour son aptitude à rendre hommage à ses deux langues officielles.

● (1820)

C'est pour nous un atout extraordinaire que d'avoir deux langues officielles qui sont aussi des langues internationales. Nous devons veiller à préserver cet atout à l'avenir. Le message qu'il faut envoyer, c'est que la responsabilité la plus importante, y compris pour vous, monsieur le Président, c'est de pouvoir s'adresser à ses concitoyens canadiens dans les deux langues officielles.

[Français]

Le gouvernement conservateur a fini par se rendre à ces arguments, ce dont on se réjouit. Je pense que, quand on est tous ensemble, il faut le souligner. Ça n'a pas été facile. Ils ont proposé des amendements, ce qui ne nous empêchera pas de voter en faveur du projet de loi. Toutefois, je voudrais saisir l'occasion pour mentionner que ces amendements ne sont pas utiles. Ils n'ont rien apporté de très positif. Par exemple, ils ont affaibli l'obligation de bilinguisme. Elle est affaiblie mais, à mon avis, elle est encore suffisamment forte. La capacité de parler et de comprendre clairement les deux langues officielles est une condition préalable à la nomination. Ça va aller, on va vivre avec ça. Le projet de loi demeure « votable », malgré l'affaiblissement.

Les conservateurs ont aussi éliminé l'article 3, qui prévoyait que le gouverneur en conseil peut, par décret, ajouter des postes à la liste de l'article 2. Donc, le gouvernement aurait pu, sans revenir au Parlement, ajouter à la liste des postes qui doivent être obligatoirement bilingues. Quand on croit au bilinguisme, on en facilite l'expansion. Le gouvernement n'a pas voulu se donner ce pouvoir. Il veut revenir au Parlement. Ça ne change pas grand-chose, dans le fond, parce que si un gouvernement veut vraiment ajouter des postes, il ira au Parlement et l'en convaincra. S'il ne veut pas le faire, aucune loi ne pourra l'obliger à le faire. Enfin, ce n'est pas un amendement utile.

Au moyen d'un autre amendement, le parti ministériel a aussi éliminé l'article 4, qui portait sur les titulaires intérimaires des postes visés par le projet de loi C-419. Cet article était ainsi libellé:

En cas d'absence ou d'empêchement du titulaire de l'un ou l'autre des postes énumérés à l'article 2 ou de vacance de l'un de ces postes, la personne à qui est confié l'intérim doit se conformer aux exigences prévues à l'article 2 [c'est-à-dire les exigences liées au bilinguisme].

On sait ce que les conservateurs essaient de faire, mais ils réussiront pas. Une fois que cette loi sera votée à la Chambre des communes et au Sénat, on ne pourra pas empêcher la personne qui assurera l'intérim d'être soumise à la loi. Selon la loi, le titulaire intérimaire devra être bilingue. Lorsqu'on confie une responsabilité de cette importance à un Canadien, que cette responsabilité soit permanente ou intérimaire, elle est assujettie aux compétences que la loi exige. Si la loi exige qu'un vérificateur général soit bilingue, ça veut dire que l'intérimaire devra aussi être bilingue. Si le gouvernement défait cette loi, il devrait défier le gros bon sens et s'exposerait à des poursuites.

*Initiatives parlementaires*

Donc, malgré les efforts des conservateurs, on a encore un très bon projet de loi. Je presse le gouvernement de ne pas jouer à des jeux. On est prêts à aller rapidement au Sénat. J'ai parlé avec mes collègues du Sénat. On est prêts à procéder très vite. Le projet de loi sera voté à la Chambre, et sera envoyé au Sénat. Les sénateurs vont l'étudier de très près, comme ils le font toujours, mais ils peuvent le faire avec diligence. Ils devront s'assurer que cette loi soit la loi du pays et qu'elle ne retombera pas dans les limbes quand le gouvernement aura décidé de proroger la Chambre, dans le but de redonner une nouvelle vie à son gouvernement moribond.

**Mme Éleine Michaud (Portneuf—Jacques-Cartier, NPD):** Monsieur le Président, je suis très heureuse d'avoir aujourd'hui la chance de me prononcer sur le projet de loi C-419, Loi concernant les compétences linguistiques. Je tiens à remercier sincèrement ma collègue de Louis-Saint-Laurent d'avoir présenté un aussi bon projet de loi. J'ai la chance de la côtoyer très souvent, puisque son comté est voisin du mien. Je suis témoin du travail exemplaire qu'elle accomplit chaque jour. Le projet de loi qu'elle nous a présenté est un autre exemple du bon travail qu'elle réalise quotidiennement.

Je veux aussi lever mon chapeau à mon collègue d'Acadie—Bathurst, le porte-parole du NPD en matière de langues officielles, qui est depuis toujours un fervent défenseur du bilinguisme et de la francophonie en situation minoritaire. Je veux saluer ses efforts, qui ont contribué au succès du projet de loi.

Comme je le disais, je suis très fière d'appuyer le projet de loi C-419, qui cherche à garantir que les titulaires des 10 postes d'agents du Parlement seront bilingues.

• (1825)

[Traduction]

Ayant grandi dans une famille militaire parfaitement bilingue, j'ai toujours eu à cœur nos deux langues officielles. Dans mon enfance, j'ai regardé *Passe-Partout* et *Sesame Street* et j'ai appris le français et l'anglais à la maison.

En très bas âge, on m'a enseigné que le bilinguisme était un moyen important de comprendre deux des peuples fondateurs du Canada et leur culture. On m'a aussi dit que le fait de pouvoir m'exprimer dans les deux langues officielles me permettrait d'occuper de meilleurs emplois, en particulier dans la fonction publique. Par conséquent, j'ai toujours cru qu'une des conditions préalables essentielles pour être admissible à un poste supérieur dans la fonction publique était la maîtrise des deux langues officielles.

Quand j'ai travaillé en tant que guide parlementaire, ici, en 2007, j'étais fière de dire aux visiteurs étrangers que nos plus hauts fonctionnaires devaient être bilingues. C'était pour moi une preuve de l'importance que l'on accordait au bilinguisme au Canada.

[Français]

Malheureusement, comme ce fut trop souvent le cas depuis le début de mon mandat en tant que députée fédérale, j'ai vu le gouvernement conservateur renier ce principe fondamental dès qu'il est devenu majoritaire en nommant un vérificateur général unilingue anglophone qui, à ce jour, n'est toujours pas en mesure de répondre aux questions en français lors de ses conférences de presse.

Le projet de loi C-419 cherche donc à combler une lacune majeure dans le cadre législatif actuel, une lacune qui a été mise en évidence par cette nomination malavisée des conservateurs. Ce projet de loi clarifie aussi les obligations linguistiques de 10 agents du Parlement. De par leurs fonctions et leur rôle auprès des parlementaires et des citoyens du pays, ces personnes doivent obligatoirement pouvoir

communiquer avec les parlementaires ou les citoyens dans la langue officielle du choix de leurs interlocuteurs.

Au comité et ailleurs, j'ai entendu des insinuations selon lesquelles on essayait de brimer les droits linguistiques des agents du Parlement, ce qui n'est clairement pas le cas dans le projet de loi C-419. En fait, rien n'empêchera un agent du Parlement, par exemple le vérificateur général, de faire une conférence de presse entièrement en anglais. L'important, c'est qu'il soit en mesure de répondre aux questions en français lorsqu'elles lui seront adressées.

Nous n'essayons pas de brimer le droit des agents du Parlement de travailler en français. Au contraire, on essaie de garantir les droits linguistiques de chaque Canadien et Canadienne. C'est une question de respect envers tous les citoyens du pays, qu'ils vivent en situation linguistique minoritaire ou non, et envers les élus qui ont été choisis pour les représenter.

En tant que membre du Comité permanent des langues officielles, j'ai eu la chance d'étudier en détail le projet de loi présenté par ma collègue, et j'ai pu constater le bien-fondé et la nécessité de ce projet de loi. La version originale qui nous avait été présentée était excellente. Elle répondait directement aux préoccupations soulevées par la nomination du dernier vérificateur général, entre autres choses.

Ce projet de loi avait même reçu l'appui de députés de tous les partis représentés à la Chambre. Or, malheureusement, à l'étape du comité, on a vu le projet de loi se faire particulièrement charcuter. La majorité conservatrice du comité a tout fait pour en restreindre la portée, allant aussi loin qu'insinuer que le NPD cherchait à instituer des mesures qui créeraient de la discrimination envers les personnes malentendantes. J'ai vraiment tout entendu depuis que je suis au Parlement. Ils ont aussi éliminé le préambule du projet de loi, qui spécifiait la définition d'agent du Parlement.

Comme on a enlevé cette partie du projet de loi, cela demeure un concept relativement flou.

Les conservateurs ont aussi retiré du projet de loi toute mention du fait que la Constitution reconnaît le français et l'anglais comme les deux langues officielles du Canada et qui bénéficient de privilèges égaux au Parlement. On a retiré cela. Ce n'est pas quelque chose qui fait l'objet d'une controverse. Cela devrait normalement être un fait reconnu par tout un chacun à la Chambre, peu importe le parti et le fait qu'on soit unilingue ou non. Ce n'était pas ça le sujet. J'ai donc trouvé excessivement dommage que les conservateurs n'aient pas voulu inclure ces principes, pourtant fondamentaux, dans le texte final du projet de loi C-419.

Cependant, bien honnêtement, quand on regarde leur bilan en matière de langues officielles, et plus particulièrement en matière de défense du fait français et de la langue française au pays, on est difficilement surpris.

On pense, entre autres, à la nomination d'un vérificateur général unilingue anglophone. On en a parlé à la Chambre. On nous avait promis qu'en moins d'un an, M. Ferguson maîtriserait suffisamment la langue française pour au moins répondre aux questions. Ce n'est toujours pas le cas aujourd'hui. C'était vraiment irréaliste de faire une telle promesse, quand on considère l'ampleur de la tâche qui incombe au vérificateur général. C'était absolument inconcevable et illogique de penser qu'il pourrait, en un an à peine, maîtriser la langue de Molière suffisamment bien pour répondre aux questions des gens et interagir sans l'aide d'un interprète.

*Initiatives parlementaires*

On pense aussi aux nominations de juges unilingues anglophones à la Cour suprême. Depuis des années, mon collègue d'Acadie—Bathurst lutte pour essayer de faire changer la loi et s'assurer que, même à la Cour suprême, les gens peuvent vraiment choisir la langue dans laquelle ils vont interagir. Ils peuvent faire ce choix maintenant, mais il n'est pas certain que les juges présents comprennent tout et que ces personnes bénéficient vraiment d'un traitement égal. Leur temps de parole est peut-être diminué parce qu'il faut laisser le temps aux interprètes de faire leur travail. Les juges qui n'ont pas une bonne connaissance de la langue française ne saisiront peut-être pas les subtilités dans les documents de preuve présentés.

On a donc un tas de problèmes ici que mon collègue d'Acadie—Bathurst et d'autres députés du NPD essaient de régler depuis des années. On se retrouve encore dans la même situation aujourd'hui: des juges nommés à la Cour suprême ne comprennent pas le français, même pas un français de base, à la limite. Cela pose un problème et on est confronté à une inaction perpétuelle de la part de ce gouvernement.

Je peux parler aussi la fermeture de la bibliothèque de l'Institut Maurice-Lamontagne, la seule bibliothèque francophone du ministère des Pêches et Océans. Elle a été éliminée par ce gouvernement, histoire de sauver quelques sous.

Quand on examine les différentes décisions prises, on a malheureusement l'impression que le français représente des coûts de plus pour les contribuables canadiens et qu'il n'est pas nécessairement considéré comme une valeur fondamentale de notre pays ou un principe fondateur du Canada. Le français est vu comme une contrainte et une difficulté à surmonter, plutôt que considéré en tant que « langue de l'ambition », comme le dit si bien le commissaire aux langues officielles.

Je vais revenir sur la fermeture du centre de recherche et de sauvetage maritime de Québec. Présentement, les journaux rapportent des rumeurs à l'effet que le gouvernement aurait décidé de revenir sur sa décision de fermer le centre, mais il refuse toujours de le confirmer.

On a essayé de soulever la question à plusieurs reprises au Comité permanent des langues officielles. On a présenté différentes motions. Même lors de la dernière comparution du commissaire aux langues officielles, on a posé plusieurs questions à ce sujet. Le commissaire est entièrement d'accord avec la position du NPD à l'effet qu'il faut s'assurer de garantir des services bilingues dans les centres de Halifax et Trenton. Ce n'est pas le cas présentement. C'est ce que nous ont démontré autant le vérificateur général que le commissaire aux langues officielles.

Toutefois pour épargner quelques millions de dollars, le gouvernement est prêt à mettre en péril la vie de centaines de milliers d'usagers du fleuve Saint-Laurent qui ont le malheur d'être francophones dans ce pays. C'est particulièrement dommage et c'est le reflet de l'attitude qu'on a vu en comité.

Malgré la réticence du gouvernement, on a réussi à garder l'essentiel, soit l'esprit du projet de loi. Pour cela, on a de quoi être fiers. Encore une fois, je veux féliciter ma collègue pour son travail et la patience qu'elle a démontrée en travaillant avec les députés de tous les partis. C'est une patience que je n'ai pas toujours et que j'admire énormément.

Au NPD, nous avons toujours été fermement engagés à protéger les droits linguistiques des Québécois et de tous les Canadiens.

J'espère que tous les parlementaires se joindront au NPD pour appuyer cet excellent projet de loi qu'est le projet de loi C-419.

• (1830)

**M. Dan Harris (Scarborough-Sud-Ouest, NPD):** Monsieur le Président, j'aimerais remercier ma collègue de Portneuf—Jacques-Cartier de son travail au Comité permanent des langues officielles et de son discours passionné d'aujourd'hui.

J'ai l'honneur de me lever aujourd'hui pour appuyer le projet de loi C-419 de ma collègue de Louis-Saint-Laurent.

Dans ma jeunesse, j'ai vécu une expérience assez unique. Je suis un Franco-Ontarien né à Toronto. La famille de mon père est anglophone et habite à Scarborough depuis plus de 90 ans, et la famille de ma mère est francophone et originaire de Sherbrooke et de Montréal. Quand j'étais jeune, à Toronto, j'ai été très chanceux de faire mes études à la garderie francophone le Petit Chaperon Rouge, à l'école élémentaire catholique Georges-Étienne-Cartier et à l'école secondaire catholique Mgr-de-Charbonnel. Je comprends ce que signifie être la minorité linguistique.

J'ai également été chanceux parce que mon père, David Harris, un anglophone, a fait ses études à Montréal pour apprendre le français. Aujourd'hui, il y a 25 ans qu'il enseigne le français aux jeunes anglophones de Scarborough. Pour ma famille et moi, la dualité linguistique est très importante.

Le projet de loi C-419 vise un changement positif en s'assurant que les futurs agents du Parlement fonctionnent dans les deux langues officielles dès leur nomination, afin que les Canadiens et les Canadiennes reçoivent les services dans la langue officielle de leur choix.

• (1835)

[Traduction]

C'est un privilège pour moi d'intervenir ce soir au sujet du projet de loi C-419, Loi concernant les compétences linguistiques, qui revêt une importance cruciale.

En tant que Franco-Ontarien parfaitement bilingue, qui a des racines familiales très profondes au Québec, j'appuie ce projet de loi pour des raisons à la fois techniques et personnelles. Pendant toute ma vie, j'ai expérimenté la dualité linguistique du Canada et je comprends à quel point il est important de protéger nos droits linguistiques traditionnels.

Après mon élection en 2011, j'ai fait partie du Comité permanent des langues officielles, au sein duquel j'ai eu l'insigne honneur de côtoyer M. Graham Fraser, l'actuel commissaire aux langues officielles du Canada. J'ai développé un profond respect pour M. Fraser et son point de vue au sujet des langues officielles. Le témoignage qu'il a livré sur le projet de loi devant le comité était très important. Il a très bien su le résumer. Voici un extrait de son exposé:

Le projet de loi C-419 de la députée néo-démocrate de Louis-Saint-Laurent est un projet de loi clair, qui va droit au but. Il vise effectivement à faire en sorte que les personnes dont la nomination doit faire l'objet d'une approbation par résolution du Sénat, de la Chambre des communes ou des deux Chambres puissent s'exprimer clairement dans les deux langues officielles et comprendre les deux langues, sans l'aide d'un interprète, et ce, dès leur nomination. Il s'agit d'un projet de loi important pour l'avenir de la dualité linguistique au Canada. Je l'appuie donc sans réserve.

*Initiatives parlementaires*

Le projet de loi est une réponse à la controverse provoquée par la nomination par le gouvernement conservateur d'un vérificateur général unilingue en novembre 2011. Même si l'avis de vacance du poste précisait clairement que la maîtrise des deux langues officielles était une exigence essentielle, le gouvernement conservateur en a malheureusement fait fi.

Compte tenu de la protection des droits linguistiques inscrite dans la Constitution et de nos coutumes et traditions de longue date, il est très regrettable et décevant que ce genre de projet de loi soit même nécessaire. Cependant, la nomination d'un vérificateur général unilingue pour le Canada semble illustrer la volonté du gouvernement conservateur d'ignorer nos coutumes et nos traditions et de bafouer nos droits linguistiques officiels.

Nous ne pouvons pas permettre cela. En tant que parlementaires, nous devons faire tout en notre pouvoir pour protéger les droits linguistiques quand ils sont menacés. Pour cette raison, je remercie en particulier la députée de Louis-Saint-Laurent d'avoir présenté le projet de loi et recueilli des appuis auprès de tous les partis pour s'assurer que ce genre de situation ne se reproduise jamais.

Le projet de loi a été d'une aide inestimable à cet effet. La mesure de la députée de Louis-Saint-Laurent entend clairement clarifier les exigences linguistiques pour les agents du Parlement pour s'assurer qu'une situation comme celle-là ne se reproduise pas. C'est une question de respect des droits linguistiques des Canadiens et des députés qui les représentent.

Les agents du Parlement doivent être capables de communiquer avec les membres du Sénat et de la Chambre des communes, ainsi qu'avec les Canadiens, dans la langue officielle de leur choix.

Une fois adopté, le projet de loi garantira que les futurs titulaires des 10 postes suivants pourront comprendre aussi bien le français que l'anglais sans l'aide d'un interprète, et être capables de s'exprimer eux-mêmes clairement dans les deux langues officielles au moment de leur entrée en fonction.

Il est précisé que la maîtrise des deux langues officielles est une condition préalable à la nomination aux postes suivants. Malheureusement, comme l'a mentionné ma collègue de Portneuf—Jacques-Cartier, il y a eu au comité certains changements qui ont ajouté une nuance ou un certain manque de clarté au projet de loi.

Les 10 postes d'agents du Parlement sont les suivants: vérificateur général du Canada; directeur général des élections; commissaire aux langues officielles du Canada; commissaire à la protection de la vie privée; commissaire à l'information; conseiller sénatorial en éthique; commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique; commissaire au lobbying; commissaire à l'intégrité du secteur public; et président de la Commission de la fonction publique.

Chacun de ces postes a été créé en vertu d'une loi qui précisait, entre autres choses, les conditions d'emploi et la nature de la relation du poste avec le Parlement.

À mon avis, ce sont tous des postes d'agents du Parlement. Cela est important, car les agents du Parlement doivent travailler en étroite collaboration avec le Parlement et interagir quotidiennement avec les parlementaires. Il est impératif que les titulaires de ces postes puissent collaborer avec les députés dans les deux langues officielles. Par conséquent, ils doivent parler couramment les deux langues officielles au moment de leur nomination.

Pourquoi les agents du Parlement doivent-ils être bilingues au moment de leur entrée en fonctions? Premièrement, notre Constitution précise que le français et l'anglais sont les langues officielles du Canada. Deuxièmement, le français et l'anglais ont un statut et des

droits et privilèges égaux quant à leur usage dans toutes les institutions du Parlement. Troisièmement, les parlementaires ont le droit de parler français ou anglais durant les débats et les travaux au Parlement.

Je veux prendre quelques instants pour exprimer la joie et la fierté que je ressens à titre de membre du caucus néo-démocrate, nos députés étant tellement nombreux à être parfaitement bilingues et ceux qui sont unilingues faisant des efforts extraordinaires pour apprendre l'autre langue officielle du Canada afin d'être mieux en mesure de faire leur travail et d'interagir avec leurs collègues et les employés au Parlement. Je suis extraordinairement fier du grand nombre de députés qui travaillent sans relâche pour y parvenir. Presque chaque jour, quand je passe dans l'antichambre, je vois deux ou trois de nos députés qui sont en train d'étudier l'autre langue officielle pour se perfectionner et devenir de meilleurs parlementaires.

Je répète que ce projet de loi est devenu nécessaire seulement à la suite de la nomination d'un vérificateur général unilingue. Peu après cette annonce, le NPD a déposé une plainte auprès du commissaire aux langues officielles du Canada.

En juin 2012, le commissaire, dans son rapport final déposé à la suite de son enquête, a conclu que le poste de vérificateur général devrait être comblé par un candidat qui parle couramment les deux langues officielles. Selon le commissaire, en vertu de la Loi sur les langues officielles, le Bureau du vérificateur général, de même que le vérificateur général lui-même, sont tenus de fournir des services dans les deux langues officielles à titre de représentant d'une institution gouvernementale qui relève du Parlement.

Il a aussi conclu que le Bureau du Conseil privé, qui s'occupe des nominations par décret, ne s'est pas conformé à ses obligations en vertu de la Loi sur les langues officielles.

D'après le commissaire, « Historiquement, le processus de nomination des agents du Parlement a été administré par le Secrétariat du personnel supérieur au Bureau du conseil privé. Le processus ne prévoit pas de dispositions particulières en ce qui concerne les compétences linguistiques des titulaires de ces postes. C'est quand le poste devient vacant et qu'une stratégie de recrutement est mise en place, avec des critères de sélection spécifiques, que les exigences linguistiques sont établies. »

Dans le cas du vérificateur général, les exigences précisaient bel et bien que le vérificateur général devait parler couramment les deux langues officielles du Canada.

Le respect des deux langues officielles du Canada a toujours été prioritaire pour le NPD. Le projet de loi C-419 est conforme à notre priorité. Nous voulons que tous les députés l'appuient pour qu'il devienne loi très bientôt. Le fait de parler couramment les deux langues officielles au moment de la nomination doit être considéré essentiel, en particulier pour les 10 postes énumérés dans le projet de loi.

L'adoption du projet de loi C-419 nous permettrait de faire un premier pas pour veiller à ce que tous les futurs agents du Parlement soient bilingues, après quoi nous pourrions passer à d'autres aspects, comme veiller à ce que les juges de la Cour suprême du Canada soient bilingues pour qu'ils puissent entendre des causes dans les deux langues officielles sans avoir besoin d'interprète.

*Initiatives parlementaires*

Je crois que quiconque aspire à occuper l'un de ces postes élevés doit prendre l'initiative d'apprendre l'autre langue officielle du Canada, s'il n'est pas déjà bilingue, afin de pouvoir postuler l'un ou l'autre de ces postes et assumer des responsabilités dans les institutions du Parlement, à la Cour suprême et ailleurs, pour s'assurer que la dualité linguistique du Canada soit non seulement respectée, mais même enrichie grâce à la nomination d'agents du Parlement bilingues.

• (1840)

[Français]

**Mme Annick Papillon (Québec, NPD):** Monsieur le Président, aujourd'hui, j'ai le grand plaisir de prendre la parole au sujet du projet de loi C-419. En premier lieu, je tiens à féliciter chaleureusement ma collègue de Louis-Saint-Laurent, voisine de ma circonscription, de son merveilleux travail, un travail exceptionnel.

Je rappellerai que le projet de loi C-419 a été présenté par ma collègue à la suite de la nomination d'un unilingue anglophone au poste de vérificateur général, en novembre 2011. À l'époque, le gouvernement conservateur avait commencé par défendre la nomination du vérificateur général. Finalement, il s'était prononcé contre ledit projet de loi.

Heureusement, depuis, le gouvernement a fait volte-face et semble maintenant appuyer le projet de loi du NPD. S'il est adopté, le projet de loi C-419 fera en sorte que les prochains titulaires des 10 postes d'agents du Parlement énumérés dans la loi devront comprendre le français et l'anglais sans l'aide d'un interprète et devront s'exprimer clairement dans les deux langues officielles.

Le projet de loi C-419 se résume à la liste de 10 postes pour lesquels le bilinguisme est jugé comme étant une compétence essentielle. Ces postes, de par leurs fonctions, demandent de pouvoir communiquer avec tous les parlementaires et les Canadiens dans la langue officielle de leur choix. C'est une question de respect.

Je suis satisfaite de constater que, à la suite de l'étude du Comité permanent des langues officielles, le projet de loi a franchi une étape importante. L'essentiel du projet de loi est resté intact, ce qui est une excellente nouvelle.

Cependant, je me questionne sur le manque d'explication concernant les quelques amendements proposés par les conservateurs afin de modifier la structure du projet de loi. Le préambule, qui réitérait l'importance de l'égalité de statut du français et de l'anglais dans les institutions du Parlement et dans la Constitution, a notamment été supprimé du projet de loi par les conservateurs.

Lorsqu'il a été appelé à se prononcer sur le projet de loi, le commissaire aux langues officielles, M. Graham Fraser, a défendu l'inclusion d'un tel préambule dans le projet de loi. Je cite les propos du commissaire:

Je n'ai pas entendu un argument qui explique pourquoi on devrait enlever le préambule de ce projet de loi. Il est pratique et je le trouve utile. Cela exprime l'esprit de la loi, ses buts et ses objectifs pour que les gens ordinaires puissent comprendre pourquoi cette loi a été présentée. Cela décrit aussi les buts généraux de loi.

C'est bien dommage, mais on se rend compte que, trop souvent, lorsque les conservateurs apportent des modifications à un projet de loi, ils enlèvent malheureusement la mise en contexte et les références historiques. C'est vraiment déplorable. Cette attitude doit être dénoncée et corrigée. Finalement, je leur propose aujourd'hui de corriger le tir.

Perois, j'ai l'impression que le gouvernement conservateur se confond dans sa définition du bilinguisme. Il faut bien l'avouer, il est difficile de comprendre comment, d'un côté, les conservateurs

affirment être les défenseurs des langues officielles et, de l'autre, ils imposent des restrictions budgétaires qui se font au détriment du bilinguisme. Derrière les beaux discours, dans les faits, le français est trop souvent au second rang. Les exemples sont trop nombreux pour ne pas douter de la sincérité du gouvernement conservateur.

Voici les faits. Le gouvernement a nommé un vérificateur général unilingue anglophone. C'est aussi le gouvernement conservateur qui nomme des juges unilingues anglophones à la Cour suprême du Canada. Enfin, c'est lui qui pousse des fonctionnaires francophones à travailler davantage en anglais. C'est sous la gouverne du gouvernement conservateur que les pilotes qui naviguent sur le Saint-Laurent entre Québec et Montréal ont déposé une plainte au commissaire aux langues officielles, l'hiver dernier, car ils ont été incapables de communiquer en français avec l'équipage des deux brise-glaces de la Garde côtière canadienne. Finalement, c'est aussi ce gouvernement qui ne voit aucun problème à fermer le seul centre de sauvetage bilingue au Canada, voire même en Amérique du Nord.

Il n'y a pas de doute, la situation du bilinguisme au Canada est effectivement fort préoccupante. L'an dernier, le commissaire aux langues officielles, M. Graham Fraser, a dit craindre que les réductions de dépenses de 5,2 milliards de dollars souhaitées par Ottawa d'ici à 2015 entraînent de mauvaises surprises, dont une diminution des services dans les deux langues officielles. Malheureusement, les prévisions du commissaire semblent se réaliser. Les députés de l'autre côté de la Chambre ne savent pas où va l'argent. De plus, on a perdu, en un clin d'oeil, 3 milliards de dollars destinés à la lutte contre le terrorisme. Si on investissait dans le bilinguisme, peut-être qu'on n'en serait pas là.

• (1845)

Selon un article du quotidien *Le Devoir*, les compressions budgétaires incitent des ministères à réduire le nombre de documents qu'ils font traduire. Concrètement, c'est comme ça que ça se passe, si bien que les activités du Bureau de la traduction auraient diminué de 9 % en 2011-2012 et qu'une baisse de 17 % est prévue pour 2012-2013. De plus, les ministères demandent au personnel francophone de rédiger leurs rapports directement en anglais pour gagner du temps et épargner de l'argent.

À mon avis, cette situation est tout simplement inadmissible. Même le bureau du commissaire Fraser subit le régime minceur d'Ottawa. Il devra dorénavant assumer, à même son budget régulier, la mise à jour de son système informatique pour traiter plus efficacement les plaintes.

Si le gouvernement a vraiment à coeur le bilinguisme, comme nous l'avons de ce côté-ci de la Chambre, il devrait plutôt logiquement fournir au commissaire davantage de ressources nécessaires pour que celui-ci puisse bien faire son travail.

Récemment, je lisais dans un journal que, depuis les 10 dernières années, le bilinguisme est dans un état de stagnation. C'est vraiment déplorable. Nous, nous voulons que de plus en plus de gens partout au Canada, le deuxième pays au monde en superficie, soient fiers de leur histoire canadienne, qui nous a gratifiés de deux langues officielles.

Cela nous permet de rejoindre les gens de tous les continents. On devrait en être fiers, et davantage que nous le sommes. C'est pourquoi il est important d'investir dans ce domaine et de ressentir la fierté canadienne d'avoir deux langues officielles aussi merveilleuses, le français et l'anglais.

*Initiatives parlementaires*

En 2002, le premier ministre affirmait que le Canada n'était pas un pays bilingue. Ironiquement, il dit aujourd'hui que c'est son devoir de protéger la langue française partout au pays. Les temps ont bien changé. Or, encore cette semaine, selon un article du journal *Le Droit*, le commissaire aux langues officielles a affirmé qu'il allait devoir évaluer ses options afin de forcer le gouvernement à se plier à la Loi sur les langues officielles au moment de nommer magistrats, ambassadeurs, sous-ministres et dirigeants de sociétés d'État.

L'an dernier, Graham Fraser a demandé que le Bureau du Conseil privé, le ministère du premier ministre, tienne compte de la Loi sur les langues officielles pour déterminer les exigences linguistiques des milliers de postes pourvus par les nominations du gouverneur en conseil.

Aux yeux du commissaire, si un poste est accompagné du critère de bilinguisme, le gouvernement devrait alors s'assurer qu'il est respecté par le comité de sélection. Un an plus tard, le gouvernement est resté muet quant à cette recommandation.

Voici un extrait d'une lettre que M. Fraser a adressée à mon collègue d'Acadie—Bathurst, qui fait un excellent travail au Comité permanent des langues officielles:

Jusqu'à présent, [le Bureau du Conseil privé] n'a pas donné suite à nos recommandations. [...] Nous évaluons présentement les options qui s'offrent à nous pour nous assurer que le [Bureau du Conseil privé] remplit le rôle-clé qui lui incombe d'appuyer le gouvernement dans la mise en oeuvre de son engagement en vertu de la partie VII de la Loi sur les langues officielles.

La partie VII de la loi stipule notamment que le gouvernement fédéral s'engage à favoriser l'épanouissement des minorités linguistiques et à promouvoir l'usage du français et de l'anglais dans la société canadienne. Il est important de préciser qu'il est loin d'être nécessaire que toutes les personnes nommées par le Bureau du Conseil privé soient bilingues, mais celles qui font affaire avec le public devraient généralement maîtriser les deux langues.

Il doit y avoir des critères objectifs en ce qui concerne le niveau linguistique que chaque poste doit exiger, et c'est pourquoi le projet de loi C-419 est si important.

En terminant, j'invite chacun de mes collègues, de ce côté-ci de la Chambre, des autres partis politiques, ainsi que les conservateurs juste en face à appuyer en grand nombre ce projet de loi. Trop d'erreurs ont été commises dans le passé.

Quand on fait réellement preuve de leadership, on est capable d'admettre ses erreurs et d'aller de l'avant. C'est ce que propose ce projet de loi. Il est très intéressant, car il concerne les piliers de l'histoire canadienne: les langues officielles. On a la chance de s'unir et de voter unanimement sur un projet de loi qui nous concerne tous et toutes. Ce serait un pas dans la bonne direction.

• (1850)

Il est temps de montrer aux Canadiens et aux Canadiennes que nous, les parlementaires, avons parfois des désaccords sur plusieurs sujets, mais que lorsqu'il s'agit du respect des langues officielles de ce pays, nous pouvons faire front commun et dire que c'est une fierté et qu'on doit y investir davantage pour s'assurer qu'un jour nous pourrions tous parler les deux langues, afin de mieux pouvoir communiquer ensemble et d'avoir une société meilleure.

• (1855)

**Mme Manon Perreault (Montcalm, NPD):** Monsieur le Président, je veux tout d'abord féliciter ma collègue de Louis-Saint-Laurent pour son projet de loi qui a trait au bilinguisme comme critère d'embauche pour les agents du Parlement. Cette lacune tout à fait inadmissible a perduré beaucoup trop longtemps. Il est inutile de

dire que ce qui est abordé dans ce projet de loi, soit la dualité linguistique au Canada, est un enjeu capital.

Au NPD, nous faisons une priorité du respect des deux langues officielles du pays. Le projet de loi tombe bien, alors que cette année marque les 50 ans de la Commission Laurendeau-Dunton.

Une étude, publiée mardi par Statistique Canada et portant sur la période allant de 1961 à 2011, démontre justement que les jeunes sont de moins en moins en contact avec la langue française et que peu d'immigrants sont bilingues.

Le commissaire aux langues officielles, Graham Fraser, s'est d'ailleurs dit préoccupé par les données révélées par cette étude. Cette tendance n'est pas de bon augure. L'étude permet justement de mesurer l'évolution du bilinguisme au Canada depuis la création de la Commission Laurendeau-Dunton. C'est ce qui a jeté les bases de la politique sur le bilinguisme au Canada.

Lorsqu'il est question de la sphère publique et du bilinguisme au Canada, certains gestes concrets ont une portée significative. C'est dans cette perspective que s'inscrit le projet de loi de ma collègue.

Parce qu'il est question de défendre le bilinguisme au pays, il faut poser des gestes concrets à cet effet. Évidemment, on connaît tous l'origine de ce projet de loi, qui découle de la controverse causée par la nomination d'un vérificateur général unilingue en novembre 2011, alors que l'avis de poste vacant indiquait clairement que la maîtrise des deux langues officielles était une condition essentielle à l'accession au poste.

Malgré le changement de cap du gouvernement par rapport à ce projet de loi, il n'en demeure pas moins que son bilan en la matière n'est pas reluisant, et la négligence dont il preuve s'avère néfaste pour la dualité linguistique du pays. Nous avons malheureusement pu le constater dans son exemple le plus flagrant avec la nomination, entre autres, de Michael Ferguson comme vérificateur général.

C'est pourquoi le NPD a décidé d'agir en déposant un projet de loi visant à reconnaître la compétence dans les deux langues officielles comme essentielle pour les agents du Parlement dès leur entrée en poste. Je me réjouis donc que le gouvernement ait fini par entendre raison à ce sujet, du moins en ce qui concerne seulement les agents du Parlement. C'est un début quand même. Le gouvernement conservateur a donc la chance d'arrêter de nous faire reculer en matière de langues officielles. Il s'agit d'une simple question de respect des droits linguistiques des Canadiens et des élus qui les représentent.

La maîtrise des deux langues officielles au moment de la nomination doit être reconnue comme essentielle pour les 10 postes clés visés par le projet de loi. La vision de la politique sur le bilinguisme officiel doit s'appliquer aux agents du Parlement. Si ce n'est pas le cas, il s'agit d'une sérieuse atteinte à la dualité linguistique du pays.

Regardons maintenant plus en détail ce projet de loi et sa grande importance.

De par leurs fonctions, les agents du Parlement doivent pouvoir communiquer avec les parlementaires et les Canadiens dans la langue officielle que ceux-ci choisissent. Or on sait pertinemment que ce n'était pas le cas lors de la nomination du vérificateur général.

### Initiatives parlementaires

Par conséquent, s'il est adopté, le projet de loi fera en sorte que les prochains titulaires des 10 postes en question devront comprendre le français et l'anglais sans l'aide d'un interprète et devront pouvoir s'exprimer clairement dans les deux langues officielles dès leur entrée en fonction. Il reconnaît ainsi que la maîtrise des deux langues officielles est essentielle à l'exercice de leurs fonctions.

On retrouve notamment, parmi les postes qui seront touchés par ces mesures, celui de vérificateur général du Canada, du directeur général des élections, du commissaire aux langues officielles du Canada, du commissaire à la protection de la vie privée et du commissaire à l'information.

Avec un tel projet de loi, la nomination d'une personne unilingue au poste de vérificateur général ou à n'importe quel autre poste parmi les 10 postes clés n'aurait tout simplement pas été possible.

Ce projet de loi a réussi, avec brio, à clarifier les obligations linguistiques des agents du Parlement pour qu'une telle situation ne se reproduise plus jamais. Dix postes seulement sont touchés par le projet de loi. Il reconnaît ainsi que la maîtrise des deux langues officielles est essentielle à l'exercice des fonctions d'agents du Parlement. En conséquence, cette maîtrise est nécessaire dès l'entrée en fonction pour plusieurs raisons.

- (1900)

La Constitution stipule que le français et l'anglais sont les langues officielles du Canada. Le français et l'anglais jouissent d'un statut et de droits et privilèges égaux quant à leur usage dans les institutions du Parlement. Les parlementaires ont le droit d'utiliser le français ou l'anglais durant les débats et les travaux du Parlement.

Puisque les agents du Parlement entretiennent des liens étroits avec le Parlement et doivent interagir avec les parlementaires, il est donc essentiel que les titulaires de ces postes maîtrisent les deux langues officielles au moment de leur embauche. Il s'agit aussi, évidemment, d'une simple question de respect pour nos langues officielles qui, en vertu de la Constitution, ont le même statut au Canada et pour les deux groupes linguistiques.

Tout découle donc de l'action du NPD dans ce dossier, parce qu'à la suite de la nomination d'une personne unilingue au poste de vérificateur général, le NPD a déposé une plainte auprès du commissaire aux langues officielles du Canada.

En juin 2012, dans son rapport d'enquête final, le commissaire concluait que le poste de vérificateur général aurait dû être comblé par un candidat maîtrisant les deux langues officielles du pays. Pour le commissaire, en vertu de la Loi sur les langues officielles, le Bureau du vérificateur général est tenu d'offrir des services dans les deux langues et il en est de même pour le vérificateur général lui-même, en tant que figure publique d'une institution fédérale qui répond au Parlement.

Il concluait aussi que le Bureau du Conseil privé, qui gère les nominations du gouverneur en conseil, avait manqué à ses obligations en vertu de la Loi sur les langues officielles.

Selon le commissaire, historiquement, le processus de nomination des agents du Parlement est administré par le Secrétariat du personnel supérieur du Bureau du Conseil privé. Le processus ne prévoit pas de dispositions précises en matière de compétences linguistiques pour les titulaires de ces postes. C'est au moment où le poste devient vacant et qu'une stratégie de recrutement est mise en place avec des critères de sélection précis que sont déterminées les compétences linguistiques requises.

Le projet de loi C-419 propose donc également une solution à l'absence de dispositions précises en ce qui concerne les compétences linguistiques des agents du Parlement.

Ce projet de loi est particulièrement important pour les francophones de tous les pays, y compris les Québécois. Rappelons que l'Assemblée nationale du Québec a condamné à l'unanimité cette nomination et que la Fédération des communautés francophones et acadienne l'a grandement dénoncée.

La réponse du commissaire aux langues officielles et des francophones de partout au pays est claire et la démarche du NPD l'est aussi. Nous ne tolérerons plus de nominations unilingues à des postes aussi importants.

En terminant, et comme il est question de postes importants, je voudrais aussi réitérer au gouvernement conservateur l'importance du bilinguisme des juges de la Cour suprême, ce qui devrait être la deuxième étape logique à aborder pour le gouvernement.

Sachons que le débat n'est pas clos. Nous n'avons toujours pas digéré la nomination du juge unilingue Moldaver à la Cour suprême. En effet, en continuant d'empêcher de faire en sorte que le bilinguisme des juges soit un critère de sélection, on instaure l'anglais comme langue principale d'une institution centrale à la vie publique canadienne. Il y a donc beaucoup de chemin à faire en matière de bilinguisme au Canada et il est temps que cela change. Il est fini le temps de défendre le principe de l'unilinguisme à des institutions centrales comme l'est la Cour suprême.

Je l'ai dit précédemment et je le répète, le projet de loi de ma collègue rectifiera cette situation déplorable en ce qui concerne les agents du Parlement. Pour certains postes, la maîtrise des deux langues officielles est une compétence qui s'avère essentielle.

Comme on est à même de le constater, le NPD est résolument engagé à protéger les droits linguistiques des Canadiens et nous espérons que tous les parlementaires donneront leur aval pour que le projet de loi C-419 devienne loi.

On conviendra avec moi que ce projet de loi est vraiment important pour les francophones de tous les pays, et tout particulièrement les citoyens de Montcalm qui sont en grande majorité francophones. Plusieurs d'entre eux sont de souche acadienne. Donc, pour les quatre municipalités de la Nouvelle-Acadie et pour les députés néo-démocrates québécois, le respect des deux langues officielles est une priorité, mais pour les gens de ma circonscription de Montcalm, être servis en français, ce n'est pas un choix, c'est tout simplement un droit très légitime.

- (1905)

**Le président suppléant (M. Bruce Stanton):** L'honorable députée de Louis-Saint-Laurent a la parole pour cinq minutes pour son droit de réplique.

[Traduction]

**Mme Alexandrine Latendresse (Louis-Saint-Laurent, NPD):** Monsieur le Président, j'aimerais aujourd'hui remercier mes collègues de leurs aimables propos.

C'est pour moi la dernière occasion d'exprimer ma plus profonde gratitude à chacun d'entre eux. Je suis reconnaissante à tous les députés d'avoir cru en ce projet de loi. Nous passons tous une semaine difficile au Parlement, et pour une fois, c'est très encourageant, me semble-t-il, de voir que tout le monde est d'accord, au moins, sur un sujet.

*Initiatives parlementaires*

J'ai écouté avec plaisir ce qui s'est dit à la Chambre au cours des débats. Je suis très impressionnée par cet attachement envers le bilinguisme canadien, que ressentent et expriment mes collègues.

Si l'on se reporte tout juste 50 ans en arrière, on voit bien tous les progrès réalisés dans l'intervalle en matière de protection des droits des minorités linguistiques dans ce pays.

La diversité linguistique est quelque chose de merveilleux. En l'occurrence, la société canadienne a bien de la chance. Nous avons choisi de devenir un État où deux langues sont égales en droits. Pour toutes les petites collectivités francophones des Prairies, pour les Franco-Ontariens, pour la communauté dynamique des Anglo-Québécois ainsi que pour l'extraordinaire nation acadienne, cette décision consacre un besoin bien réel, celui de la survie.

L'époque où l'on pensait que la seule façon, pour nous, de vivre ensemble, était de nous piétiner les uns les autres, n'est pas si lointaine. Il s'est dit des choses terribles. On a échangé des insultes, et l'injustice tenait souvent le haut du pavé.

Rétrospectivement, nous voyons maintenant qu'en croyant à ce fol idéal, nous avons, en quelque sorte, opéré un changement et remporté une victoire. Cette Chambre, où s'exprime notre compréhension mutuelle, représente le bond en avant que nous avons fait. Le Parlement du Canada, fidèle aux idéaux du bilinguisme d'État, fonctionne dans les deux langues officielles, et j'ajouterais qu'il le fait très bien en anglais et en français.

Encore une fois, j'aimerais saluer le travail que font les talentueux traducteurs et interprètes, qui contribuent chaque jour à faire de cette institution tout ce à quoi elle aspire. Nous avons ici un véritable exemple d'excellence, et je crois que tous les Canadiens devraient en être fiers. Adressons-leur nos plus sincères remerciements.

Pourtant, les traducteurs et les interprètes ne peuvent pas tout faire. Ils ne peuvent pas être partout à la fois. Par ailleurs, certaines fonctions nécessaires à la bonne marche du Parlement nécessitent des compétences dont les représentants élus n'ont pas besoin. Les agents du Parlement font partie intégrante d'un système dont ils surveillent les mécanismes intrinsèques de contrôle, pour que tout se passe légalement, correctement et en bon ordre.

À ce titre, les titulaires de ces fonctions sont aussi importants que le personnel de sécurité sur la Colline. Nos aimables agents de sécurité protègent l'intégrité physique du Parlement, tandis que les agents du Parlement en protègent l'intégrité morale.

Il va sans dire que dans les deux groupes, il faut être bilingue. Les deux groupes doivent être à la disposition des élus et de l'ensemble des Canadiens, aussi bien en français qu'en anglais.

[Français]

Heureusement, il semblerait que nous soyons tous d'accord pour affirmer que la liste des 10 postes, proposée dans le projet de loi C-419, regroupe des gens dont le bilinguisme est nécessaire à l'accomplissement de leur travail. Je crois que cette liste, la pièce centrale de mon projet de loi, conservée telle quelle, même avec les amendements proposés en comité, contribue à raffermir les bases de notre Parlement.

Nous contribuons à l'efficacité parlementaire et nous insufflons un sens accru de respect à cette institution qui, après tout, représente toute la population du Canada. Grâce à notre bonne entente, nous apportons des améliorations tangibles. De plus, nous envoyons un message clair aux gens du Canada. Nous leur réaffirmons que le bilinguisme est gage d'excellence au sein de l'appareil d'État et que, si le bilinguisme ouvre des portes, il ouvre d'abord et avant tout des cœurs.

J'imagine que nous aurons toujours nos petites chicanes. La langue est, après tout, le rempart le plus haut et le plus imprenable de l'identité. Dès qu'a lieu la plus minime remise en question de la place d'honneur que la langue occupe dans la fierté identitaire, tout le monde et n'importe qui se dresse sur son pied de guerre. On se met à dire « nous » pour dire « je » et on prête à plusieurs millions de personnes qui ne se connaissent pas des intentions et des idéaux unifiés.

Rappelons-nous que nous avons quelques fois frôlé le désastre en voulant être trop fiers et trop forts. Je crois que ma génération a compris que la fluidité identitaire est une vertu et qu'elle est un pas décidé et franc vers l'autre. Le monde est kaléidoscopique et ma génération est trop occupée à vivre cette diversité pour se lacérer l'âme dans les barbelés du repli national. Ma génération ne craint plus de disparaître, elle craint seulement de ne pas pouvoir devenir tout ce qu'elle veut être.

J'encourage les jeunes Canadiens qui grandissent en situation linguistique minoritaire à croire en leur langue et à l'avantage que celle-ci leur offre. Je rappelle aux jeunes qui vivent en situation linguistique majoritaire, aux Québécois et aux Canadiens anglais que le monde n'attend qu'eux, s'ils s'ouvrent à lui. Je les prie de ne pas fermer leurs horizons par paresse grammaticale. S'ils vont vers les autres langues le cœur ouvert, ils ne le regretteront jamais.

• (1910)

**Le président suppléant (M. Bruce Stanton):** La période réservée aux débats est expirée.

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

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Bruce Stanton):** Que tous ceux qui appuient la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le président suppléant (M. Bruce Stanton):** Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Bruce Stanton):** À mon avis, les oui l'emportent.

*Et cinq députés ou plus s'étant levés:*

**Le président suppléant (M. Bruce Stanton):** Conformément à l'ordre adopté le mercredi 22 mai 2013, le vote par appel nominal est différé jusqu'au mercredi 5 juin 2013, à la fin de la période prévue pour les questions orales.

*Initiatives ministérielles***INITIATIVES MINISTÉRIELLES**

[Traduction]

**LOI SUR LES SERVICES ÉQUITABLES DE TRANSPORT FERROVIAIRE DES MARCHANDISES**

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 23 mai, de la motion portant que le projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (administration, transports aérien et ferroviaire et arbitrage), soit lu pour la troisième fois et adopté.

**M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC):** Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour appuyer le projet de loi C-52, Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises. Je concentrerai mes observations sur la façon dont le projet de loi permettra de renforcer la relation qui existe entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer parce qu'il facilite la négociation commerciale d'ententes de service.

Le réseau de transport ferroviaire de marchandises du Canada est un lien vital avec les marchés mondiaux et les chaînes d'approvisionnement parce qu'il facilite l'importation et l'exportation de millions de dollars de marchandises et de produits manufacturés chaque jour. Notre économie dépend des milliards de dollars générés par les produits manufacturés et les denrées d'exportation du Canada, comme les grains, les pâtes et papiers, le charbon et la potasse. Les consommateurs et les entreprises du pays doivent également avoir l'assurance que les marchandises conteneurisées qui arrivent tous les jours de l'Asie et de l'Europe pourront être acheminées efficacement vers les villes canadiennes.

Le projet de loi C-52 aidera les milliers d'entreprises qui dépendent du transport ferroviaire des marchandises et les Canadiens qui travaillent dans ces secteurs. Étant donné l'importance du transport ferroviaire pour le commerce et l'économie du Canada, le projet de loi C-52 contribuera, en fin de compte, à la création d'emplois et à la croissance économique du pays.

L'objectif du projet de loi C-52 est de favoriser l'adoption d'ententes de service entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer. Ces ententes peuvent contribuer à renforcer la relation expéditeur-compagnie de chemin de fer. Elles peuvent aider les entreprises à planifier de quelle façon elles achemineront leurs marchandises vers les marchés. Ces dernières années, les compagnies ferroviaires et leurs partenaires de la chaîne d'approvisionnement, notamment les expéditeurs, les ports et les terminaux, ont signé un grand nombre de ces ententes. Cela a permis d'améliorer le service ferroviaire, la collaboration, la communication, et, au bout du compte, l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement. En somme, les ententes de service sont un outil qui renforce la prévisibilité et la fiabilité des services de transport ferroviaire des marchandises.

Le projet de loi appuie l'adoption de pratiques exemplaires dans ce secteur. À cette fin, le projet de loi C-52 comporte deux parties. Il accorde aux expéditeurs le droit à une entente de service et il crée un processus d'arbitrage afin d'établir les stipulations du service en cas de rupture des négociations. Le plus important, c'est que cette nouvelle disposition constituerait un incitatif sérieux à la négociation d'ententes de service sur le plan commercial.

L'expéditeur qui souhaite une entente de service pourrait pressentir une compagnie de chemin de fer. À ce moment-là, cette dernière serait tenue de lui fournir une réponse dans les 30 jours.

Cela garantirait que les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer tentent d'abord de trouver des solutions commerciales adaptées à leurs relations de service.

En cas d'échec des négociations, l'expéditeur peut recourir à l'arbitrage pour obtenir une entente de service obligatoire. Toutefois, pour que le processus d'arbitrage puisse débiter, il faut au préalable que l'expéditeur ait fourni un préavis de 15 jours à la compagnie de chemin de fer. Cette période de 15 jours encouragerait la négociation commerciale, étant donné qu'elle accorderait aux deux parties une dernière chance de trouver un compromis avant le début de l'arbitrage.

En bout de ligne, on s'attend à ce que les recours aux ententes de service se multiplient. À l'avenir, un expéditeur qui a besoin d'une entente de service pourrait en obtenir une, que ce soit par la négociation commerciale ou par l'arbitrage.

D'aucuns feront sans doute valoir que la mesure proposée imposera aux compagnies de chemin de fer des tracasseries administratives accrues qui constitueront un fardeau pour elles. Je peux leur répondre que non. Nous fournissons une solution en cas d'échec du service. Nous nous attendons à ce que les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs continuent de collaborer ensemble et d'amplifier le succès des mesures proactives recommandées à la suite de l'examen des services de transport ferroviaire des marchandises.

Ce projet de loi est important car il fournit un cadre en vue de rehausser les normes de respect des ententes de service. Cela comporte de nombreux avantages. En facilitant une meilleure collaboration entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer grâce à la négociation d'ententes de service, les parties peuvent s'entendre sur des stipulations de service précises et sur des normes de rendement. Les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer sauraient clairement ce que les uns attendent des autres. Ils pourraient ainsi mieux collaborer afin de rendre leurs interactions quotidiennes plus efficaces.

Ces ententes de service pourraient également solidifier la relation entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer en déterminant la marche à suivre en cas d'interruption du service. Des protocoles de communication pourraient être mis en place et des plans de rétablissement pourraient énoncer les mesures et le délai prévus pour la reprise du service.

● (1915)

Les expéditeurs et les compagnies ferroviaires du Canada pourraient également utiliser les ententes de service pour jeter les bases d'une expansion des affaires qu'ils concluent ensemble. Les négociations relatives à une entente de service pourraient donner aux expéditeurs l'occasion de discuter de plans de croissance du transport ferroviaire et d'examiner comment le service ferroviaire pourrait être adapté pour répondre à cette croissance. Le droit légal à une entente de service, appuyé d'un processus d'arbitrage advenant l'échec des négociations commerciales, serait donc très puissant.

Partout au Canada, les expéditeurs, qu'ils soient petits ou grands et qu'ils expédient des conteneurs universels ou des produits bruts, auraient le droit de conclure une entente de service établissant une feuille de route avec la compagnie de chemin de fer pour concrétiser les avantages que je viens tout juste d'expliquer.

Toutefois, vous n'avez pas à me croire sur parole. Voici ce que dit M. Rick White, directeur général de la Canadian Canola Growers Association, au sujet du projet de loi C-52:

*Initiatives ministérielles*

La Canadian Canola Growers Association se réjouit de voir l'inclusion de nombreux éléments d'importance dans le projet de loi C-52, notamment le droit de négocier un accord sur les niveaux de service en cas d'échec des négociations commerciales.

Compte tenu que plus de 85 % des semences, de l'huile et du tourteau de canola sont exportés dans plus de 50 marchés dans le monde, un service de transport ferroviaire efficace et efficient est essentiel au succès des agriculteurs et de notre industrie toute entière.

Cela m'amène au commerce canadien et à nos initiatives en matière de portails et de corridors. Les compagnies de chemin de fer ont joué un rôle primordial dans la colonisation et l'expansion économique du Canada, et elles continuent de jouer un rôle important. Les réseaux de chemin de fer font partie intégrante du système de transport du Canada.

Le gouvernement conservateur a vu à renforcer nos infrastructures de transport par divers moyens, notamment les portes d'entrée et les couloirs commerciaux stratégiques. Grâce à de telles initiatives, notre gouvernement, de concert avec ses partenaires, fait des investissements considérables pour réduire la congestion dans les couloirs clés de manière à accroître notre capacité à mettre à profit les perspectives commerciales, qui se multiplient. Nos initiatives relatives aux portes d'entrée incitent par ailleurs les acteurs à s'investir et favorisent le dialogue avec eux, deux éléments essentiels au fonctionnement de nos portes d'entrée. C'est efficace, c'est prouvé. C'est par la coopération que les acteurs ont pu régler des problèmes fonctionnels et rendre nos portes d'entrée plus efficaces.

La disposition du projet de loi qui concerne les ententes de service favorise de tels partenariats. Ce sont eux qui rendront notre chaîne d'approvisionnement efficace et fiable, nous permettant ainsi de satisfaire à la demande des marchés actuels, en expansion et en devenir. En ce sens, cette mesure législative viendrait donc étayer le programme économique de notre gouvernement.

À titre de président du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, j'ai pu, à l'instar de ses autres membres, entendre de vive voix les expéditeurs et d'autres acteurs expliquer à quel point le projet de loi est important. J'ai été ravi de découvrir que cette mesure jouit d'un appui phénoménal. Le comité a aussi pris connaissance du témoignage de groupes concernés, comme Port Metro Vancouver, en Colombie-Britannique; Steve Ashton, ministre de l'Infrastructure et des Transports du Manitoba; ou l'Administration portuaire d'Halifax. Aux quatre coins du pays, les Canadiens sont favorables au projet de loi.

Certes, les parties intéressées n'obtiennent pas nécessairement tout ce qu'elles veulent dans les ententes comme celles-ci, mais, à mon avis, elles devront admettre que nous avons présenté un projet de loi équilibré. C'est pourquoi je l'appuie.

Permettez-moi de lire brièvement quelques extraits de témoignages que nous avons entendus:

[L]e projet de loi C-52 est très important pour Port Metro Vancouver [...] Le rendement passé des sociétés ferroviaires a rendu le projet de loi C-52 indispensable. Je pense que ce dernier s'est adéquatement acquitté de la tâche délicate d'obliger les intervenants à prendre des mesures, tout en leur permettant d'adapter les ententes en fonction des besoins des expéditeurs. [...] Je recommande que le projet de loi C-52 soit approuvé [...]

Nous devons comprendre qu'il peut arriver, selon les circonstances, qu'une partie soit incapable de conclure en agissant de bonne foi une entente négociée. Dans un tel cas, le projet de loi C-52 propose un mécanisme en vue de briser cette impasse.

Le texte législatif prévoit le droit de demander à un arbitre d'établir un accord. À ce titre, le projet de loi C-52 représente un pas en avant, et il doit être adopté.

Je ne lirai pas tout le compte rendu des audiences, mais ces citations donnent une idée à la Chambre des témoignages que nous avons entendus au comité.

● (1920)

Jusqu'à maintenant, j'ai décrit les avantages du projet de loi sur le plan des ententes de service qui sont en place et j'ai montré que le projet de loi renforce le commerce canadien. J'ai également passé en revue certains témoignages que nous avons entendus au Comité des transports durant l'étude du projet de loi.

Je voudrais maintenant me tourner vers un secteur qui est très important pour moi, l'agriculture. Je représente la circonscription rurale de Bruce—Grey—Owen Sound, et, quoique le transport ferroviaire ne soit pas extrêmement courant dans mon coin de pays, j'ai assurément constaté que les agriculteurs sont très préoccupés par l'acheminement de leurs produits de la ferme jusqu'aux marchés.

Ayant été agriculteur moi-même, je sais que le secteur de l'agriculture est rempli d'incertitudes. C'est pourquoi je suis très heureux que nous allions de l'avant avec le projet de loi C-52 pour que les agriculteurs canadiens soient protégés par ces ententes de service; ainsi, ils sauront qu'ils auront toujours une option viable pour faire transporter leurs produits.

Comme je l'ai dit, l'agriculture est l'un des piliers de l'économie dans ma circonscription et assurément de l'économie canadienne dans son ensemble. L'agriculture du Canada, et même tout le secteur de l'agroalimentaire, joue un rôle vital dans la création d'emplois et la prospérité de notre économie. Cependant, nos agriculteurs ont besoin d'un service ferroviaire efficace, efficace et fiable pour pouvoir faire transporter leurs denrées de la ferme jusqu'aux clients, pas seulement au Canada mais partout dans le monde.

C'est exactement ce que le projet de loi C-52 apportera à nos agriculteurs, qui travaillent fort. Il leur garantira le droit d'avoir une entente de service avec les compagnies de chemin de fer de manière à renforcer la clarté, la prévisibilité et la fiabilité pour le transport de leurs denrées.

En outre, je soutiens que ce projet de loi sera avantageux non seulement pour les expéditeurs, mais aussi pour les transporteurs ferroviaires qui bénéficieront des changements, car le projet de loi ne crée pas d'antagonisme entre l'expéditeur et le transporteur ferroviaire. Le but est plutôt d'encourager les transporteurs et les expéditeurs à travailler ensemble.

La Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises aidera les expéditeurs à gérer et à faire croître leurs entreprises, tout en garantissant que les compagnies de chemin de fer puissent exploiter un réseau efficient, à l'avantage de tous les utilisateurs. Nous aurons ainsi une chaîne d'approvisionnement solide et compétitive dans le secteur du transport par rail, ce qui est crucial pour le succès de l'économie canadienne. En cette époque de difficultés économiques mondiales, tous les secteurs de l'économie doivent travailler ensemble pour assurer la croissance, créer des emplois et garantir la prospérité à long terme.

Avant de terminer, je vais anticiper sur les questions que des députés de l'opposition à la Chambre pourraient poser sur le projet de loi et y répondre. Je vais commencer par la question que l'on posera peut-être, à savoir pourquoi le projet n'a pas été déposé plus tôt. La réponse est très simple: cela prend du temps de bien faire les choses.

Pour cette mesure législative, nous avons pris le temps nécessaire pour tenir des consultations auprès des intervenants dans ce dossier. Nous avons soigneusement pris connaissance des mémoires que nous avons reçus afin de pouvoir proposer un cadre qui serait avantageux pour toutes les parties en cause. Ce fut un long processus, mais il a été fructueux, comme les députés peuvent le constater à la lecture des témoignages que j'ai cités tout à l'heure, et nous présentons maintenant à la Chambre un projet de loi très utile.

*Initiatives ministérielles*

J'aimerais profiter de l'occasion pour remercier tous les membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. J'en vois certains ici, des deux côtés de la Chambre. Nous n'avons pas toujours été d'accord sur tout, mais en définitive, nous avons un bon projet de loi, et je m'en voudrais de ne pas signaler l'excellent travail et le soutien du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Nombreux sont ceux qui réclament ce projet de loi depuis des années, notamment les expéditeurs. Le ministre l'a présenté, et nous sommes ici aujourd'hui pour en discuter à la Chambre.

Une question qui a été soulevée à propos de ce projet de loi concerne la possibilité que les nouvelles dispositions nuisent à l'efficacité des chemins de fer canadiens. Ce ne sera pas le cas. Lorsqu'il prend une décision, l'arbitre doit prendre en considération l'efficacité du réseau ferroviaire et l'obligation, pour les compagnies de chemin de fer, d'assurer le service à tous les expéditeurs.

Finalement, certains se demandent peut-être pourquoi le projet de loi n'énumère pas tous les éléments qui doivent figurer dans une entente de service. Je vais leur répondre. C'est parce que ces ententes ne sont pas une solution universelle. Chaque situation faisant intervenir des expéditeurs et des services ferroviaires sera différente des autres et comportera des besoins spécifiques. La formule retenue confère donc à l'arbitre la souplesse nécessaire pour prendre les bonnes décisions.

● (1925)

Je pense que les décisions arbitrales seront rares, mais la formule est assez souple pour que les deux parties puissent dialoguer, et l'arbitre n'interviendrait que si elles ne parvenaient pas à conclure une entente satisfaisante.

En conclusion, les ententes de service sont un outil commercial important qui facilite les relations entre l'expéditeur et la compagnie de chemin de fer, car elles rendent le service ferroviaire plus simple et plus prévisible. Comme l'ont déclaré certaines associations après le dépôt du projet de loi en décembre 2012, ces ententes serviront de plateforme à la poursuite de la collaboration avec les compagnies canadiennes de chemin de fer.

Ce projet de loi devrait faire merveille pour les expéditeurs et les services ferroviaires au Canada, et apporter d'énormes avantages à tous les secteurs, y compris l'agriculture.

L'objectif du gouvernement est de faciliter l'adoption d'ententes de service entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer lorsque les expéditeurs veulent en conclure une. Or, c'est précisément l'effet qu'aura le projet de loi C-52.

J'exhorte les députés à appuyer ce projet de loi. J'espère que mes collègues d'en face vont l'appuyer et voter en faveur de son adoption.

Au cours des discussions sur le projet de loi, j'ai beaucoup parlé d'agriculture, car de nombreux produits agricoles doivent être transportés, mais nombre de députés ont dit que le projet de loi allait s'appliquer à tous les produits, notamment aux engrais, aux produits forestiers et à la potasse. C'est donc un projet de loi très important.

La Saskatchewan est le plus gros producteur mondial de potasse, dont une bonne partie est exportée après avoir été transportée par train. L'industrie minière doit, elle aussi, faire transporter toutes sortes de produits. On parle même, actuellement, d'une augmentation du transport de pétrole brut par train, même s'il faut reconnaître, je pense, que les oléoducs sont une solution préférable. Quoi qu'il en soit, le monde des affaires envisage toujours toutes les solutions disponibles, et le rail en fait partie.

**M. Jamie Nicholls (Vaudreuil—Soulanges, NPD):** Monsieur le Président, les agriculteurs de ma région attendent depuis près de vingt ans une réforme des ententes de service. Cela fait maintenant près de vingt ans qu'ils attendent cette mesure législative.

J'adresse une question très précise au président du Comité des transports.

Nous avons entendu les ministériels dire qu'il s'agit d'une mesure législative très importante. Ma question porte sur le moment choisi pour présenter le projet de loi au cours de la 41<sup>e</sup> législature.

● (1930)

**M. Larry Miller:** Monsieur le Président, le député a mentionné que les agriculteurs de sa région, comme de nombreux agriculteurs ailleurs au pays, attendent depuis deux décennies. Je ne sais pas si ce chiffre est exact, mais le gouvernement actuel n'était pas au pouvoir il y a 20 ans. Cela dit, je tiens à souligner que nous le sommes aujourd'hui, que nous avons présenté la mesure législative et que nous sommes ici aujourd'hui pour en débattre.

Si le député tient autant à ce que les agriculteurs et les producteurs de sa région puissent expédier leurs produits à l'endroit désigné, j'espère qu'au bout du compte, je pourrai le féliciter d'avoir appuyé cette mesure législative.

**M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.):** Monsieur le Président, je pense qu'il est impératif de rendre à César ce qui est à César. En fait, ce sont les expéditeurs de toutes sortes qui ont pris l'initiative de faire du lobbying auprès des trois partis politiques il y a environ six ans. Ils ont dit qu'il fallait que nous adoptions une mesure législative prévoyant des ententes de service, entre autres choses.

Il est très largement reconnu que les règles du jeu ne sont pas équitables en ce qui concerne l'expédition de produits en Amérique du Nord, et plus particulièrement au Canada, où la balance penche fortement en faveur des compagnies de chemin de fer. C'est l'une des raisons pour lesquelles les ententes de service étaient essentielles.

Depuis de nombreuses années, et surtout depuis trois ou quatre ans, je sais que le député de Wascana représente le Parti libéral de façon exceptionnelle en exerçant des pressions sur le gouvernement pour qu'il agisse dans ce dossier.

Le Parti libéral appuiera le projet de loi C-52 pour qu'il aille de l'avant. J'ai toutefois une question précise à poser au député au sujet des amendements qui ont été proposés. Pourquoi le gouvernement n'était-il pas disposé à accepter certains de ces amendements? Ils auraient considérablement renforcé cette mesure législative et le projet de loi aurait pu recevoir un appui beaucoup plus solide de la part des différents intervenants.

**M. Larry Miller:** Monsieur le Président, je remercie le député de sa question, de ses observations, d'avoir signalé qu'il appuyait ce projet de loi et du fait qu'il le comprend manifestement.

Il a aussi parlé des ententes de services et ainsi de suite. Certains amendements ont effectivement été proposés, mais son parti et tous les partis de la Chambre sont représentés au comité. Les amendements ont été longuement débattus et discutés et, au bout du compte, le comité a décidé, dans sa sagesse, de présenter le projet de loi tel quel.

Le député a mentionné son collègue, le député de Wascana, qui siégeait à la Chambre depuis 13 ans lors de notre arrivée au pouvoir. Il se pose probablement la même question que moi, à savoir, pourquoi ils n'ont pas fait ce qui s'imposait pendant ces 13 années.

*Initiatives ministérielles*

**L'hon. Rob Merrifield (Yellowhead, PCC):** Monsieur le Président, mon collègue de l'autre côté vient de poser une question quant à la présentation du projet de loi. Le processus a commencé en 2008, avec l'Examen des services de transport ferroviaire des marchandises. Ce processus, fort complet et exhaustif, a duré deux ans. Il est ressorti des chiffres qu'il y avait des fautifs tant dans l'industrie ferroviaire que dans le secteur de l'expédition. Il fallait clairement faire quelque chose.

C'est moi qui ai présenté la mesure législative pour la première fois, en mars 2012, avant le déclenchement des élections. Après les élections, on a à nouveau présenté le projet de loi. Celui-ci a fait l'objet de nombreuses consultations et fait bien du chemin.

J'ai une question pour mon collègue. Au départ, lorsque les compagnies de chemin de fer ont examiné le projet de loi, elles s'y sont opposées en déclarant qu'elles n'en avaient pas besoin et qu'elles concluraient leurs propres ententes de service. Elles ont dit que les parties fuiraient la table des négociations. À mon avis, le projet de loi ramènera plutôt les parties à la table des négociations. Si celles-ci ne parviennent pas à s'entendre, il y aura arbitrage. Le député est-il du même avis?

• (1935)

**M. Larry Miller:** Monsieur le Président, la circonscription du député de Yellowhead est principalement agricole. Je n'y suis pas allé bien souvent, mais c'est une magnifique région agricole, où les gens utilisent le réseau ferroviaire pour expédier une grande partie de leurs produits.

Pour ce qui est de sa question, il est juste de dire qu'au début, la proposition n'emballait aucune des parties. Toutefois, le député a parfaitement raison de dire qu'au bout du compte, le projet de loi favorisera la conclusion d'un plus grand nombre d'ententes entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer. Comme tout le monde le sait grâce au débat d'aujourd'hui, les parties concluaient déjà volontairement des ententes entre elles, mais cette mesure permettra d'en conclure davantage en ramenant les parties à la table des négociations.

Personne n'aime le changement, y compris, j'imagine, les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer, mais le projet de loi permettra d'atteindre les objectifs escomptés.

**M. Jamie Nicholls:** Monsieur le Président, je remercie le député de Yellowhead de nous avoir indiqué à quel moment le projet de loi a été présenté. Nous savons que l'origine de cette mesure remonte à 2006 environ, au moment où la conversation avec le gouvernement s'est amorcée. La question que j'ai posée plus tôt portait spécifiquement sur la 41<sup>e</sup> législature, et le député de Yellowhead y a aussi répondu. Il a indiqué que le projet de loi a été déposé en décembre 2011.

Ma question complémentaire fait suite à ma première question. Elle s'adresse au président du Comité des transports. Peut-il nous donner un aperçu du chemin qu'a parcouru cette mesure législative tant à la Chambre des communes qu'au comité? Nous savons que la première lecture a eu lieu en décembre 2011. Qu'en est-il de la deuxième lecture et de l'étude en comité? Par ailleurs, combien de temps s'est écoulé entre l'étude en comité et le retour à la Chambre? Le député peut-il nous préciser le mois et l'année de chaque étape que le projet de loi a franchie à la Chambre et au comité?

**M. Larry Miller:** Monsieur le Président, je ne peux pas fournir au député les renseignements qu'il demande, parce j'assume la présidence du Comité des transports, de l'infrastructure et des collectivités depuis septembre seulement. Si on regarde ce qui s'est

produit depuis septembre, le projet de loi a été renvoyé au comité plus tôt ce printemps, et nous l'avons étudié. Si je me souviens bien, le vote à l'étape de la deuxième lecture a eu lieu à la fin avril ou au début mai. Si le député souhaite connaître les dates précises, il peut me téléphoner et je les lui fournirai. Je ne les connais malheureusement pas par cœur.

**M. Dan Albas (Okanagan—Coquihalla, PCC):** Monsieur le Président, je veux remercier mon collègue pour son intervention et pour le travail qu'il accomplit au Comité des transports. Beaucoup de responsabilités pèsent sur les épaules des présidents, et ce n'est certainement pas moi qui pourrais assumer ce rôle.

Il semble que les députés de l'opposition ne comprennent rien à rien. Ils posent sans cesse des questions sur le processus, et ils affirment par la suite qu'il faut des résultats. Certains députés disent que les choses vont trop vite, et d'autres disent que les choses ne vont pas assez vite. Il s'agit d'un problème complexe qui touche un duopole, des centaines de petites industries, des agriculteurs et des mineurs, et ce projet de loi permettrait au gouvernement d'apporter des changements fondamentaux aux règles du jeu.

J'aimerais que le député insiste sur le fait que l'objet premier du projet de loi est de renforcer la prévisibilité, de permettre aux produits canadiens d'être transportés partout au Canada, d'assurer l'utilisation des ports que nous avons financés à coup de milliards de dollars et de stimuler la croissance du Canada.

**M. Larry Miller:** C'est une excellente question, monsieur le Président. Le député a avancé que les néo-démocrates s'inquiètent davantage du processus que du fond de la question. Il faudrait leur demander pourquoi. Il semble que, quelle que soit la question dont nous débattons, les néo-démocrates veulent que nous prenions des mesures, que nous proposons de nouvelles règles, et cetera, mais ils votent contre toutes les mesures que nous présentons. Je ne sais pas trop en ce qui concerne la question de mon collègue, je sais que le milieu des affaires et l'industrie agricole de sa circonscription sauront certainement tirer parti de cette nouvelle loi. Il ne fait aucun doute dans mon esprit que cette mesure législative leur sera utile.

• (1940)

[Français]

**M. Jamie Nicholls (Vaudreuil—Soulanges, NPD):** Monsieur le Président, d'entrée de jeu, j'aimerais dire que je partagerai mon temps de parole avec l'excellente députée de Churchill.

Je suis content de me lever à la Chambre aujourd'hui pour discuter du projet de loi qui vise à donner aux clients des services de transport ferroviaire le droit d'établir des ententes de services avec les sociétés ferroviaires et à mettre en place un processus d'arbitrage lors de l'échec des négociations. Malgré ses faiblesses, le projet de loi est très important pour l'économie canadienne, spécialement pour les secteurs agricole, minier et forestier, qui utilisent beaucoup le transport ferroviaire.

Le projet de loi n'est pas parfait. Toutefois, c'est tout de même bien de réaliser qu'après tant d'années de belles paroles et d'inaction, les conservateurs ont finalement agi et ont déposé le projet de loi.

À ce sujet, j'aimerais remercier ma collègue de Trinity—Spadina qui, en déposant son propre projet de loi sur la protection des clients des compagnies de chemin de fer, a réussi à faire bouger le gouvernement conservateur, qui a présenté son propre projet de loi six mois plus tard. Mieux vaut tard que jamais.

### *Initiatives ministérielles*

Mon discours se divisera en trois parties. En premier lieu, je vais souligner l'importance de renforcer la position des expéditeurs dans le domaine du transport ferroviaire au Canada. Par la suite, je vais démontrer que le projet de loi ne va pas assez loin pour améliorer les services et protéger les expéditeurs. Enfin, je vais terminer en proposant des amendements basés sur les recommandations que la Coalition des expéditeurs par rail avait présentées au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Pourquoi est-il important d'agir afin d'améliorer les services de transport ferroviaire? Parce que l'un des moyens de transport les plus utilisés au Canada est le rail. Au Canada, plus de 70 % du transport de surface des marchandises s'effectue par voie ferrée. On peut donc imaginer le poids économique des chemins de fer.

Cela m'amène à parler de mon deuxième point. Malgré l'importance de ce mode de transport pour de nombreux expéditeurs, les interruptions de service, les retards et les diverses lacunes de rendement de la part des transporteurs ferroviaires sont choses communes. C'est une situation qui affecte bon nombre de secteurs, comme ceux des ressources naturelles, de l'agriculture, des produits forestiers, des mines, des produits chimiques et de l'automobile.

Dans le cas du secteur agricole, 80 % des engagements de service ne sont pas respectés par les transporteurs ferroviaires. Je parle ici de retards ou même de trains qui n'a arrivent pas du tout, ou encore de wagons endommagés ou d'un nombre insuffisant de wagons. En plus des pertes occasionnées par ce genre de problème — je pense ici à des récoltes qui peuvent pourrir —, la mauvaise qualité des services de transport ferroviaire mine la capacité des exportateurs canadiens de concurrencer sur les marchés mondiaux. Il s'agit d'une situation qui, chaque année, coûte plusieurs centaines de millions de dollars à l'économie canadienne.

Tentons maintenant de comprendre d'où proviennent ces problèmes. L'une des sources de ces problèmes est certainement la situation de quasi-monopole. Comme mon collègue d'Okanagan—Coquihalla l'a précédemment mentionné dans sa question, le problème est le monopole des sociétés ferroviaires au Canada. Dans la plupart des régions du pays, les expéditeurs ne peuvent pas choisir leur transporteur ferroviaire, parce qu'ils n'ont accès qu'au CN ou au CP. Même dans le cas où les deux sociétés sont présentes, l'une des deux sociétés affiche habituellement des prix trop élevés, ce qui ne laisse pas beaucoup de choix aux expéditeurs. Dans une certaine mesure, la situation de monopole a été rendue possible par les libéraux, lorsque ceux-ci étaient au pouvoir. En effet, ce sont eux qui ont privatisé le CN en 1995. Comme ils n'ont pas prévu de mesures de protection des expéditeurs, ils ont ainsi cimenté le quasi-monopole que l'on connaît aujourd'hui.

À l'époque, l'une des deux options aura été de privatiser les activités, tout en veillant à ce que le réseau ferroviaire demeure public, ce qui aurait également bénéficié à VIA Rail. Présentement, VIA Rail est obligé d'utiliser, en très grande majorité, des voies louées qui appartiennent au CN.

● (1945)

[Traduction]

Lorsque j'étais porte-parole adjoint en matière de transports, j'ai rencontré les représentants de la Western Canadian Shippers' Coalition, qui m'ont expliqué ce dont la coalition avait besoin pour favoriser la croissance économique dans l'Ouest, dans les Prairies. Je suis convaincu que les membres de la coalition seront heureux de voir ce projet de loi devenir une réalité. Ils attendent depuis plus de cinq ans. En fait, ils attendent depuis sept ans.

Je précise que la Western Canadian Shippers' Coalition regroupe d'importantes compagnies canadiennes telles que l'Alberta Newsprint Company, l'Al-Pac Forest Industries Inc., la Canadian Forest Products Inc., la Canadian Oilseed Processors Association, la Commission canadienne du blé, la Coal Valley Resources Inc., la Coalspur Mines Ltd., la Dunkley Lumber Ltd., la Grand Cache Coal Corporation, la Lehigh Cement, la Chemtrade, la Millar Western Forest Products et la Suncor, parmi bien d'autres grandes entreprises canadiennes. Un bon nombre de ces compagnies exercent leur activité dans le secteur des ressources naturelles.

Le gouvernement a tendance à croire qu'il est le meilleur ami du secteur des ressources. Ce secteur compte sur le gouvernement pour agir comme organisme de réglementation et ainsi assurer un service fiable. Lorsque cette responsabilité est assumée correctement, les compagnies prospèrent et se développent. À l'inverse, en l'absence de leadership, si le gouvernement ne s'acquitte pas de son rôle d'organisme de réglementation, les compagnies ne font que subir les événements, et parfois elles en souffrent carrément. Or, le projet de loi leur permettrait seulement de subir les événements. Il ne leur permettrait pas de prospérer et de se développer.

Le NPD préférerait que ces compagnies prospèrent et contribuent à la santé du secteur des ressources et de celui de l'agriculture. Des amendements ont été proposés au comité par ces deux secteurs. Le NPD a écouté les intervenants, mais le gouvernement était tellement pressé qu'il n'a pas porté attention à ce que les compagnies demandaient. Je vais lire ce qu'elles ont demandé et ce dont les conservateurs n'ont pas tenu compte.

Les compagnies voulaient que les ententes de service soient modifiées. Elles voulaient, premièrement, ajouter des détails sur les éléments des ententes de service; deuxièmement, supprimer la notion d'« exploitation », car cela limiterait la capacité de négociier et d'arbitrer les ententes de service; troisièmement, prévoir un mécanisme de règlement des différends dans les ententes de service en cas de manquement au contrat; quatrièmement, limiter la latitude laissée aux sociétés ferroviaires pour imposer des frais non prévus dans les ententes de service; cinquièmement, limiter l'arbitrage des négociations aux points soulevés par l'expéditeur; sixièmement, limiter la latitude laissée aux sociétés ferroviaires pour soulever dans l'arbitrage des questions qui concernent le réseau, par exemple, trouver des excuses commodes pour ne pas accepter les demandes des expéditeurs dans les négociations et l'arbitrage.

Les néo-démocrates croyaient que ces amendements étaient très réfléchis, et le gouvernement avait un choix à faire. Il pouvait soit écouter le secteur des ressources et les agriculteurs canadiens, soit écouter un monopole qui a manipulé le gouvernement tout au long de l'histoire du pays. Malheureusement, comme l'a dit le député d'Okanagan—Coquihalla, il semble que le gouvernement ait choisi de se ranger du côté du monopole, du moins en ce qui concerne ces amendements.

**M. Dan Albas:** Un duopole.

**M. Jamie Nicholls:** Un duopole, bien sûr, je lui concède ce point.

J'aimerais citer des propos concernant les monopoles:

Ils avaient commencé à considérer le gouvernement [...] comme un simple appendice à leurs affaires privées. Nous savons maintenant qu'il est tout aussi dangereux d'être gouverné par l'argent organisé que par le crime organisé.

*Initiatives ministérielles*

Ces paroles ont été prononcées par Franklin Roosevelt, un démocrate. Contrairement à ce que soutient le gouvernement, le « d » de « NPD » est pour « démocratique ». Au cours des 50 dernières années, notre parti a été le seul à défendre les droits démocratiques de tous les Canadiens, plutôt que ceux de quelques privilégiés. Face aux propos diffamatoires tenus par les députés d'en face, nous tenons à nos principes. Nous ne les abandonnons pas pour accéder au pouvoir. Nous ne demeurons pas silencieux face à l'adversité.

• (1950)

Comme je l'ai déjà dit, la collaboration est essentielle à une saine concurrence au pays. Le gouvernement aurait dû écouter les agriculteurs ou les travailleurs du secteur des ressources. Les conservateurs ont plutôt décidé, coup après coup, d'écouter quelques privilégiés pour leur permettre d'abuser de leur pouvoir, et pour leur donner carte blanche afin d'écraser la concurrence au pays. Les Canadiens méritent mieux.

En 2015, le NPD fera preuve de leadership pour sortir le pays de la précarité économique et mettre un terme aux scandales et à la corruption afin d'assurer aux Canadiens l'avenir prospère auquel ils s'attendent.

**M. Dan Albas (Okanagan—Coquihalla, PCC):** Monsieur le Président, je suis heureux d'avoir eu cet échange sur les différences entre les monopoles et les duopoles. Le député a soulevé beaucoup de points qui méritent d'être soulignés ce soir.

Premièrement, il est tout à fait évident que le NPD fait fausse route en ce qui concerne les politiques de développement des ressources qu'il préconise chaque jour. Nous n'avons qu'à penser aux élections récentes en Colombie-Britannique où les politiques économiques du Nouveau Parti démocratique, et plus particulièrement ses politiques de développement des ressources, ont été rejetées catégoriquement par les habitants de la province.

Quand le député affirme que son parti représente les communautés rurales et le secteur des ressources, j'aimerais lui demander de bien se regarder dans le miroir pour voir si cette affirmation est vraie. Ce n'est certainement pas le cas dans ma province, la Colombie-Britannique.

Comme je l'ai déjà dit, c'est une question compliquée. Je voudrais demander au député s'il est d'accord avec nous que le gouvernement a la responsabilité d'écouter ce qui est dit, surtout dans les cas où il existe un problème difficile et compliqué, lorsqu'il y a un duopole, lorsque de nombreux expéditeurs ne sont pas satisfaits des services qu'ils ont reçus et qu'ils se battent tous pour les mêmes services.

Quand on passe d'un système qui repose maintenant sur l'appareil judiciaire, c'est-à-dire où les compagnies doivent être traduites devant les tribunaux, à un système réglementé...

**Le président suppléant (M. Bruce Stanton):** Il y a cinq minutes pour les questions et observations, et la première minute est bien écoulée.

Le député de Vaudreuil-Soulanges a la parole.

**M. Jamie Nicholls:** Monsieur le Président, le NPD est le parti qui appuie les gens qui travaillent quotidiennement dans ce secteur. Dans le secteur des ressources comme dans celui de l'agriculture, c'est nous qui sommes sur le terrain et qui aident ces gens lorsqu'ils ont des problèmes avec leur employeur ou qu'ils estiment être traités injustement. C'est nous qui, à la Chambre, appuyent réellement les travailleurs de ces secteurs.

Pour les aider, le gouvernement doit assumer son rôle d'organisme de réglementation afin d'instaurer l'équité dans une industrie et de permettre une concurrence de sorte que plus d'emplois puissent être

créés. Dans son rôle d'organisme de réglementation, le gouvernement a failli à la tâche. Les conservateurs avaient un choix à faire entre des entreprises canadiennes saines et leurs travailleurs, ou un duopole. Ils ont choisi les intérêts du duopole au détriment des grandes sociétés canadiennes qui font rouler l'économie.

**M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.):** Monsieur le Président, je peux assurer au député que son parti n'est pas le seul à représenter les travailleurs. D'autres partis à la Chambre estiment que nous représentons tout autant les travailleurs, voire potentiellement mieux.

En ce qui a trait au projet de loi C-52, nous représentons aussi les intérêts des petites entreprises. Ce sont les expéditeurs, en particulier, qui sont les plus touchés par le projet de loi, et donc aussi, indirectement, les travailleurs. Les grandes et petites entreprises attendent cette mesure impatiemment.

Le député a mentionné le fait que les libéraux ont privatisé le CN en 1995. Le problème a fait surface peu de temps après. La position du NPD est-elle de racheter le CN ou de nationaliser une compagnie de chemin de fer?

**M. Jamie Nicholls:** Monsieur le Président, le député de Winnipeg-Nord n'a pas compris mes propos. Lorsqu'un gouvernement, qu'il soit libéral ou conservateur, adopte une position idéologique, et en l'occurrence, c'est le gouvernement libéral qui avait adopté une position idéologique en faveur de la privatisation, sans en évaluer véritablement les conséquences, on se retrouve obligé d'adopter une mesure législative de réparation, comme nous le faisons ce soir.

Le député dit que les libéraux défendent, eux aussi, les travailleurs, mais d'après tout ce que j'ai entendu ces derniers mois, les libéraux défendent les droits des travailleurs de la classe moyenne. Et ceux qui éprouvent des difficultés, qui ne font pas partie de la classe moyenne? Je n'ai rien entendu à leur sujet de la part des membres de son parti. Il est bien prétentieux, de la part du député de Winnipeg-Nord, de se dire le défenseur des travailleurs du Canada.

• (1955)

**Mme Niki Ashton (Churchill, NPD):** Monsieur le Président, je suis heureuse d'intervenir à la Chambre au sujet du projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (administration, transports aérien et ferroviaire et arbitrage). C'est là un sujet très important pour mes électeurs, ainsi que pour les gens des collectivités rurales, en particulier dans l'Ouest du Canada.

Avant d'aller plus loin, j'aimerais saluer l'excellent travail de ma collègue, la députée de Trinity—Spadina, qui revendique depuis des années l'équité dans le secteur des transports. Elle a travaillé fort pour réformer cette loi et pour faire valoir le point de vue du NPD.

Ce point de vue vise fondamentalement l'équité et l'égalité de traitement pour tous ceux qui dépendent du service ferroviaire pour leur travail, leurs affaires ou leurs activités industrielles et, surtout, pour les collectivités qui ont besoin d'un service ferroviaire équitable pour que leurs employeurs et leurs industries soient convenablement traités.

### *Initiatives ministérielles*

Au NPD, nous nous sommes prononcés nettement en faveur du projet de loi, mais nous sommes convaincus qu'il va falloir le renforcer. Nous ne sommes pas satisfaits des délais consentis par le gouvernement, ni de l'attitude timorée qu'il a semblé adopter face aux grandes sociétés de ce secteur, même s'il n'y a pas lieu de s'en étonner.

Comme nous le savons, la mesure proposée accorde aux clients des services de transport ferroviaire de marchandises, ou expéditeurs, le droit à des ententes de service avec les compagnies de chemin de fer. Il établit aussi un processus d'arbitrage, sous l'égide de l'Office des transports du Canada, en cas d'échec des négociations, ainsi que des sanctions advenant le non-respect des décisions arbitrales.

D'importants amendements souhaités par les expéditeurs et parrainés par le NPD ont malheureusement été rejetés en comité. Sans ces amendements, nous croyons que le projet de loi demeure un succès partiel pour les expéditeurs et qu'il devra être renforcé à l'avenir.

Il est important que les parties concernées et le gouvernement sachent que l'affaire n'est pas réglée. Comme pour toute chose, mais particulièrement dans ce domaine, il y a place à l'amélioration.

Le projet de loi C-52 ne règle que partiellement les problèmes que rencontrent les clients des services de transport ferroviaire des marchandises attribuables au pouvoir commercial abusif des grandes compagnies ferroviaires.

Après des années de palabres et d'inaction, le gouvernement conservateur a finalement déposé une mesure législative pour s'attaquer au fait que beaucoup d'expéditeurs ne peuvent même pas obtenir une entente de service parce que les compagnies de chemin de fer refusent de négocier.

Étant donné que le projet de loi ne couvre que les nouvelles ententes de service, les ententes actuelles et les violations de contrat, qui sont autant de sources de perte de revenus pour les expéditeurs, ne sont pas visées.

J'ai discuté avec de nombreuses personnes concernées, et je voudrais citer les propos de certaines d'entre elles qui ont appuyé publiquement la position plus globale du NPD, soit que la loi doit être étayée.

J'admets que ce sont majoritairement des gens qui oeuvrent dans le domaine minier qui souhaitent que la loi soit consolidée. En tant que représentant d'une région qui dépend de l'industrie minière, fier de dire qu'il est originaire et résidant d'une ville minière, je sais pertinemment que pour acheminer le minerai et les marchandises dont le secteur des mines a besoin pour faire son travail et pour exporter son produit, des services ferroviaires équitables sont essentiels.

Pierre Gratton, représentant de l'Association minière du Canada, a déclaré:

● (2000)

L'AMC salue l'initiative du gouvernement de proposer le projet de loi C-52. Toutefois, nous sommes d'avis que, à moins qu'il ne soit amendé, le projet de loi ne permettra pas au gouvernement de remplir sa promesse « d'améliorer l'efficacité, la rentabilité et la fiabilité de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement du transport ferroviaire des marchandises ».

Étant donné que je viens de l'Ouest du Canada, je comprends et je reconnais, à l'instar de nombreux collègues de l'Ouest, l'importance de l'agriculture dans notre région, surtout pour la production céréalière. Je veux citer les propos tenus par Richard Phillips, des Producteurs de grains du Canada. Voici ce qu'il a déclaré:

Je crois que ce que nous cherchons ici, c'est le niveau et la rapidité de service nous permettant d'honorer nos engagements commerciaux. Voilà ce qui nous intéresse vraiment. [...] Quand Pulse Canada s'est rendu en Colombie pour y signer un accord, nous cherchions à accroître nos exportations dans ce pays. Mais les Colombiens ont déclaré qu'ils n'étaient pas sûrs de nous acheter plus de marchandises parce que les dates de livraisons n'étaient pas assez fiables.

Visiblement, notre capacité d'exportation soulève des préoccupations. Ce sont de graves préoccupations soulevées par nos clients concernant la fiabilité et la rapidité de la livraison des céréales, un produit de base. C'est inacceptable. Cela montre clairement pourquoi nous ne devons pas partir du principe que « l'affaire est dans le sac » et que nous devons continuer à faire avancer le dossier. Nous devons continuer à écouter les intervenants et chercher à mettre en place un système vraiment équitable de transport ferroviaire dans notre pays.

En tant que personne fière de venir de l'Ouest du Canada, j'aimerais citer les propos tenus par Ian May, de la Western Canadian Shipper's Coalition. Voici ce qu'il a déclaré:

Depuis que le gouvernement s'occupe de ce projet de loi, nous avons entendu dire que le service s'était amélioré. Je peux vous dire que ce n'est pas le cas. Il y a deux semaines à peine, des usines ont failli cesser leurs activités parce qu'elles ne pouvaient expédier leurs wagons dans l'Ouest canadien, et ce n'est pas un cas unique. J'ignore si cet état de fait coïncide avec une meilleure compréhension du projet de loi C-52 et peut-être avec le fait qu'il fait contrepoids à une mesure favorable aux expéditeurs qui aurait permis de rendre les règles équitables, comme nous disons dans notre jargon.

La Western Canadian Shipper's Coalition, qui regroupe de nombreux intervenants et a énormément d'influence dans l'Ouest du Canada, dit clairement que le projet de loi ne va pas assez loin, que le service ferroviaire offert pose de graves problèmes et que les usagers ne sont pas bien traités. Cela m'inquiète énormément. Au cours des dernières années, et assurément depuis que j'ai l'honneur d'être député et de représenter le Nord du Manitoba au Parlement, il m'apparaît clairement, jour après jour, que les gens qui habitent dans mon coin de pays ne sont vraiment pas bien traités par le gouvernement.

Je tiens à dire que les compressions à Via Rail, par exemple, ont touché directement les gens du nord du Manitoba et que cet impact négatif continuera de se faire sentir cet été, quand le tourisme reprendra. Les gens touchés sont ceux qui habitent le long de la ligne desservant la baie et à Churchill, car ils dépendent du service ferroviaire fiable et de qualité assuré par Via Rail.

Je tiens aussi à dénoncer le manque d'imagination et d'engagement à l'endroit d'un autre pôle d'échange, à savoir le port de Churchill. C'est vraiment une porte ouverte sur le commerce dans l'Arctique qui offre de riches possibilités, pas seulement pour le Manitoba mais pour tout le Canada. Pourtant, le gouvernement a gaspillé l'occasion de faire de véritables investissements. Le démantèlement de la Commission canadienne du blé telle qu'on la connaissait a joué un grand rôle dans le recul que nous avons subi. On sait que depuis l'année dernière, les expéditions par le port de Churchill sont très loin des prévisions.

Je veux aussi dénoncer l'inaction du gouvernement pour ce qui est d'investir dans un réseau routier ouvert toute l'année dans le Nord du Manitoba, qui rehausserait la qualité de vie de nombreux Autochtones et Métis habitant cette région du pays, et multiplierait les possibilités de développement économique.

*Initiatives ministérielles*

• (2005)

Nous sommes donc en face d'un gouvernement qui ne rate jamais l'occasion de faire preuve de myopie, négligeant les intérêts des Canadiens du Nord, des régions rurales et de l'Ouest, comme on peut le voir dans ce projet de loi qui devrait en offrir plus. Je conviens avec mes collègues que les Canadiens de l'Ouest, du Nord et des régions rurales méritent beaucoup mieux.

**M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC):** Monsieur le Président, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les observations de ma collègue de Churchill. Elle a commencé par parler de sa collègue de Trinity—Spadina, de ses excellentes interventions et du travail formidable qu'elle fait dans ce dossier.

Il est intéressant de voir qu'elle propose, entre autres choses, qu'absolument personne ne se préoccupe de l'ensemble du réseau. Que ce réseau appartienne au gouvernement, comme autrefois, ou à une entreprise privée, la députée veut que les expéditeurs puissent dire à n'importe quelle compagnie de chemins de fer: « Je veux que vous expédiez ma marchandise et je me fiche de ce qui se passe dans votre réseau. Cela ne doit pas entrer en ligne de compte. Je me fiche que votre réseau soit débordé ou s'effondre; personne ne devrait en tenir compte. Ne vous préoccupez que de ce chargement ou des autres que je vous confierai durant l'année. »

La députée ne connaît-elle pas le phénomène par lequel si on a un pâturage qui ne peut nourrir qu'un certain nombre de moutons et qu'on y place 1 000 moutons de plus, le pâturage finit par s'épuiser. Il n'y a rien à gagner à faire cela. En fait, en procédant de cette façon, on détruit la capacité de tous les expéditeurs à expédier de la marchandise et rien ne peut se rendre jusqu'aux marchés. Est-ce vraiment ce que la députée souhaite qu'il arrive?

**Mme Niki Ashton:** Monsieur le Président, j'apprécie certainement la contribution du député. J'ai été un peu surprise par son allusion répétée à de moutons. Nous sommes un peu au-dessus de cela bien que, certains jours, je m'interroge au sujet des députés du gouvernement et de leur lien avec ces comparaisons.

Toutefois, ce député est mon voisin dans ma province et je sais qu'il représente une région qui dépend beaucoup du transport ferroviaire.

Je lui pose la question suivante. Compte tenu de l'importance de l'industrie et d'un traitement équitable des clients des services ferroviaires, ce dossier n'est-il pas crucial pour le développement de l'économie? N'est-il pas capital de veiller à ce que les gens de sa circonscription et de notre province aient des perspectives économiques plus prometteuses? Donc, plutôt que de critiquer, ne vaudrait-il pas mieux qu'il se joigne à nous pour demander au gouvernement de faire mieux?

**M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.):** Monsieur le Président, je voudrais remercier au sujet de l'apport important des chemins de fer au Manitoba. J'imagine que cet apport est sans doute important aussi dans toutes les provinces. Permettez-moi de faire un peu l'éloge du Manitoba, en particulier de la ville de Winnipeg, où les ateliers du CN, ceux du CP et l'éventuel CentrePort sont rattachés à un réseau couvrant pratiquement l'ensemble du pays. En raison de sa position géographique, le Manitoba est très bien placé pour jouer un rôle encore plus important. Cette province a un potentiel réel et tangible.

La croissance future de la demande dans ce secteur dépend des expéditeurs et de certains facteurs qui la favoriseront. C'est ce qui rend les ententes de service si importantes et c'est pourquoi le projet de loi aurait pu être meilleur. Le principe est bon et mérite d'être

appuyé, mais il aurait été souhaitable d'apporter certains amendements...

**Le président suppléant (M. Bruce Stanton):** Je dois interrompre le député, car je dois réserver un certain temps pour la réponse.

La députée de Churchill a la parole.

**Mme Niki Ashton:** Monsieur le Président, la position du NPD est claire. L'étude de ce projet de loi doit se poursuivre pour que nous puissions le rendre vraiment équitable, améliorer les ententes de service et faciliter le recours à l'arbitrage lorsque les négociations entre les clients et l'industrie atteignent le point de rupture.

À de nombreuses reprises, nous avons pu voir clairement que le gouvernement actuel fait preuve de myopie quand vient le temps d'améliorer concrètement les perspectives économiques. Dans l'Ouest canadien, les conservateurs sont prompts à se vanter, dans leurs beaux discours, de ce qu'ils font pour nos provinces. Pourtant, voilà un exemple parfait. Notre région, l'Ouest canadien, et en particulier les industries qu'on y trouve dépendent du service ferroviaire. Nous avons entendu des gens, parmi les principaux intéressés, nous dire qu'ils sont désavantagés et que le gouvernement peut faire mieux. Pourtant, au lieu de saisir l'occasion pour écouter ces gens, qu'ils proviennent du secteur du grain ou du secteur minier, le gouvernement se contente de faire le travail à moitié dans ce projet de loi et il adopte une approche ne correspondant certainement pas aux intérêts des Canadiens de l'Ouest du pays.

• (2010)

**M. Mark Adler (York-Centre, PCC):** Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole aujourd'hui pour appuyer le projet de loi C-52, qui vise à modifier la Loi sur les transports au Canada.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, je tiens à signaler que les Canadiens de tous les coins du pays savent que le gouvernement met l'accent sur ce qui leur importe le plus, l'emploi, la croissance et la prospérité à long terme. Le gouvernement a reçu des éloges et des félicitations de la part d'organismes internationaux de partout dans le monde, de l'OCDE au FMI, ainsi que du magazine *Forbes*, selon lequel le Canada est le meilleur endroit où faire des affaires.

Cela s'explique. Il y a une raison pour laquelle les organismes internationaux font l'éloge du pays. Il y a une raison pour laquelle le gouverneur Branstad de l'Iowa dit qu'il a peur d'amener des investisseurs potentiels en Iowa. C'est que son État est si près du Canada qu'il sait qu'il risque de perdre des investisseurs parce que l'économie canadienne se porte tellement mieux que celle des États-Unis. Il y a une raison à tout cela.

Je le répète, le gouvernement axe ses efforts sur ce qui compte le plus pour les Canadiens. Les libéraux, en revanche, s'emploient à diviser les Canadiens. Ils parlent de leur chef québécois et de leur supériorité sur le reste du Canada. Leur chef a déclaré que les Canadiens qui ne parlent pas deux langues sont paresseux. Ils se disent contre la réforme du Sénat. S'ils souhaitent le maintien du statu quo, c'est qu'ils craignent de perdre 24 sénateurs au Québec.

*Initiatives ministérielles*

Le NPD, pour sa part, a le mérite d'être fidèle à lui-même et d'avoir systématiquement tort. Je lui propose quelque chose. Au lieu de s'appeler le « Nouveau Parti démocratique », il devrait s'appeler le « Vieux Parti démocratique », parce qu'il ressasse les vieilles politiques des années 60 et 70: dépenses élevées, lourds impôts et affectation inconsidérée d'argent à des projets d'ingénierie sociale insensés...

**Le président suppléant (M. Bruce Stanton):** Le député de Kingston et les Îles invoque le Règlement.

**M. Ted Hsu:** Monsieur le Président, comme c'est déjà assez pénible de devoir siéger jusqu'à minuit, j'aimerais bien pouvoir participer à un débat pertinent. Je ne suis pas sûr de savoir de quel projet de loi le député traite. J'espère que lui, il le sait.

**Le président suppléant (M. Bruce Stanton):** À l'ordre, s'il vous plaît. Je remercie le député de Kingston et les Îles de son intervention.

Le député d'York-Centre a commencé son discours il y a seulement trois minutes. Je ferai remarquer qu'en général, les députés jouissent d'une très grande liberté dans leurs commentaires sur la question à l'ordre du jour. Je suis persuadé que le député d'York-Centre présentera des idées et des arguments qui sont liés à cette question.

Le député d'York-Centre a la parole.

• (2015)

**M. Mark Adler:** Monsieur le Président, je ne suis guère étonné. Les députés néo-démocrates sentent que les libéraux les talonnent; c'est pourquoi ils sont un peu agités et nerveux.

Nous sommes ici pour parler du projet de loi C-52, ce que je vais faire à l'instant.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Mark Adler:** Je suis heureux de cet accueil enthousiaste de la part des députés de l'opposition et j'espère bien qu'ils vont appuyer le projet de loi C-52.

Tout d'abord, je tiens à remercier le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités de ses efforts inlassables en vue d'élaborer ce projet de loi, qui permettra d'accroître l'équité au sein de ce secteur de notre économie. Évidemment, j'aimerais aussi remercier mes collègues du Comité des transports, de l'infrastructure et des collectivités, en particulier son président, qui a travaillé d'arrache-pied pour que le projet de loi soit étudié rapidement par le comité.

Comme l'a déclaré le ministre le 11 décembre 2012, « ce projet de loi aidera les expéditeurs à maintenir et à développer leur entreprise, tout en veillant à ce que les compagnies de chemin de fer puissent gérer un réseau de transport efficace pour tous ».

Le projet de loi C-52 sera avantageux pour l'ensemble de notre économie. Compte tenu de son importance au pays, le service ferroviaire doit être clairement défini pour les expéditeurs. Ces derniers doivent aussi avoir l'assurance que les sociétés ferroviaires pourront leur offrir un service efficace et efficace. C'est seulement ainsi que les expéditeurs peuvent planifier et saisir convenablement les débouchés commerciaux.

J'aimerais expliquer certaines des dispositions proposées dans le projet de loi C-52. En premier lieu, tout expéditeur acquerrait le droit de conclure une entente de services avec une compagnie ferroviaire et disposerait d'une procédure efficace à cet effet en cas d'impasse dans les négociations commerciales. C'est indispensable. Chaque expéditeur pourrait demander à sa compagnie ferroviaire de conclure

une telle entente. C'est un élément capital. La compagnie disposerait désormais de 30 jours pour répondre à cette demande. Il s'agit d'un gain appréciable pour tous les expéditeurs, y compris les PME, qui pourraient ainsi négocier de gré à gré.

En deuxième lieu, si les parties étaient incapables de s'entendre sur le plan commercial, l'expéditeur pourrait se prévaloir d'une procédure rapide et efficace en vue de conclure une entente. Par l'entremise de l'Office des transports du Canada, il pourrait aller en arbitrage, un recours décisif qui permettrait de définir de façon claire et précise les modalités de prestation des services de la compagnie ferroviaire.

Depuis des années, les expéditeurs se plaignent d'être forcés d'assumer des coûts additionnels ou de perdre des ventes à cause d'un service ferroviaire inadéquat, surtout lorsqu'ils sont aux prises à des problèmes récurrents, par exemple des retards dans l'acheminement des wagons. Les entrepreneurs et les agriculteurs canadiens conviendront que cela nuit grandement à leurs activités. La plupart des expéditeurs reconnaissent que la situation s'est améliorée au cours des dernières années, mais ils estiment qu'il faut mettre en place un mécanisme coercitif efficace si l'on veut que la situation s'améliore encore davantage.

Ce qui m'amène à mon troisième point important: nous voulons tenir les compagnies ferroviaires responsables de leurs services défaillants. Une amende pouvant atteindre 100 000 \$ par contravention à une entente de services pourrait être imposée à l'issue d'une procédure arbitrale. Concrètement, il s'agirait de sanctions administratives pécuniaires régies par l'Office des transports du Canada. Exposer les compagnies ferroviaires à de telles conséquences les obligera à répondre de leurs manquements.

• (2020)

Maintenant, permettez-moi d'expliquer comment fonctionnerait cette nouvelle disposition. Lorsqu'un expéditeur soupçonne une société de transport ferroviaire d'enfreindre un accord de service arbitré par l'office, il peut demander à celui-ci d'étudier la situation. Si l'office confirme qu'il y a eu interruption de services et que l'accord n'a pas été respecté, il peut imposer une amende à la société de transport ferroviaire.

Cette amende potentielle importante inciterait fortement au respect des accords de service arbitrés par l'office. Le montant de l'amende imposée dépendrait de la gravité de l'infraction. Comme dans tout système d'administration de peines pécuniaires géré par un organisme de réglementation, les amendes seraient versées à la Couronne et non à l'expéditeur. L'office est l'organe approprié pour confirmer qu'une infraction a bel et bien eu lieu et pour fixer une amende en conséquence. En fait, selon cette nouvelle disposition, le rôle de l'office serait d'étudier les causes à l'origine de l'infraction et de déterminer, au cas par cas, les conséquences qui s'imposent.

Il est judicieux que ce soit à l'office que l'on confie le pouvoir d'imposer des amendes. Durant les consultations entourant ce projet de loi, les expéditeurs et les transporteurs ferroviaires ont reconnu l'expertise de l'office en matière de transport ferroviaire des marchandises. En plus de cet outil puissant d'exécution de la loi, les expéditeurs disposeront de deux autres mécanismes pour régler les problèmes en matière de services de transport ferroviaire.

*Initiatives ministérielles*

Bien évidemment, tous les expéditeurs conserveront le droit de porter plainte auprès de l'office. Tous les expéditeurs conserveront également le droit de réclamer des dommages-intérêts devant les tribunaux, à la suite d'interruptions de services de transport ferroviaire. Ces droits demeurent, peu importe que l'expéditeur ait conclu un accord arbitré par l'office ou un accord commercial.

Premièrement, un expéditeur peut porter plainte auprès de l'office en vertu de la disposition existante concernant le niveau de service, qui oblige les transporteurs ferroviaires à fournir un service adéquat. S'il confirme que le transporteur a manqué à ses obligations, l'office peut, en vertu des vastes pouvoirs dont il dispose, lui imposer toute une gamme de mesures correctives.

La nouvelle disposition sur les accords de service complète le recours qui existe actuellement pour l'étude des plaintes concernant les interruptions de services. Un accord de service qui stipule clairement les obligations du transporteur ferroviaire permet d'établir précisément les manquements à ces obligations et facilite le dépôt d'une plainte lorsque l'expéditeur le juge nécessaire.

Deuxièmement, les expéditeurs seront toujours en mesure d'intenter des poursuites pour les dommages attribuables aux interruptions de services de transport ferroviaire. Réclamer des dommages devant les tribunaux constitue un moyen particulièrement important pour les expéditeurs qui cherchent à être indemnisés pour les pertes ou les coûts importants causés par une interruption de services de transport ferroviaire.

Les expéditeurs voulaient que les nouvelles mesures d'application, comme les sanctions administratives pécuniaires, ne fassent pas obstacle aux recours déjà en place. Ce nouveau mécanisme d'application rigoureux ne pourrait d'aucune façon perturber, remplacer ou miner les recours actuellement offerts aux expéditeurs.

Je suis convaincu que, dans la plupart des cas, les expéditeurs et les sociétés ferroviaires seraient capables de conclure des ententes de service dans un cadre commercial comprenant des protocoles de communication applicables en cas d'interruption de service. En outre, je m'attends également à ce que les accords commerciaux prévoient des plans de relance pour atténuer les effets de toute interruption de service.

La grande force du projet de loi C-52, c'est que tous ses éléments contribueraient à faire avancer les négociations.

• (2025)

Une fois que le projet de loi sera en vigueur, les expéditeurs seront davantage en mesure de négocier des ententes de service avec les sociétés ferroviaires dans un cadre commercial. Les sociétés ferroviaires et les expéditeurs ont dit privilégier les solutions commerciales.

Tous les intervenants pourront ainsi continuer de travailler en partenariat, et je crois fermement que le projet de loi C-52 offre un mécanisme d'application rigoureux. Il s'agit de la meilleure approche pour proposer des solutions et des innovations de nature commerciale qui améliorent le réseau de transport ferroviaire des marchandises, un réseau qui contribuera à la croissance économique du pays, qui aidera les expéditeurs et les sociétés ferroviaires à prendre de l'expansion et à saisir de nouveaux débouchés, et qui favorisera la création d'emplois et la prospérité pour le Canada et les Canadiens.

J'encourage fortement l'ensemble des députés à voter en faveur du projet de loi C-52, qui permettrait non seulement d'améliorer le réseau ferroviaire, mais aussi de favoriser la croissance économique, la création d'emplois, la croissance et la prospérité à long terme.

[Français]

**M. Dany Morin (Chicoutimi—Le Fjord, NPD):** Monsieur le Président, j'ai une question à poser à mon collègue conservateur.

Le CN a réalisé un profit de 2,7 milliards de dollars l'année dernière. Les conservateurs pensent-ils vraiment qu'une pénalité de 100 000 \$ va changer les façons de faire de l'entreprise?

[Traduction]

**M. Mark Adler:** Bon sang, monsieur le Président, il n'y a que le NPD pour voir les profits d'un mauvais œil. C'est tout à fait ridicule.

Les députés de ce côté-ci de la Chambre ont imposé des sanctions de l'ordre de 100 000 \$, mais nous encourageons les parties à s'entendre dans un cadre commercial, au lieu de se faire imposer des solutions par des autorités supérieures, une approche qui, comme nous le savons, fait l'affaire des députés du NPD, qui croient que le gouvernement sait mieux que quiconque ce qu'il faut faire, mieux que deux parties qui négocient une entente librement et ouvertement.

Les députés de ce côté-ci de la Chambre se concentrent sur ce qui importe le plus aux yeux des Canadiens, c'est-à-dire les emplois, la croissance et la prospérité à long terme. De ce côté-ci de la Chambre, nous voyons les profits d'un bon œil, et non d'un mauvais œil, comme le NPD.

**M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.):** Monsieur le Président, je félicite le député. Il connaît les notes d'information du Cabinet du premier ministre sur le bout des doigts. Il faut lui donner ça.

Ma question porte sur une occasion manquée. Le gouvernement était dans une situation enviable où il bénéficiait d'un appui considérable, à la Chambre et ailleurs, pour faire avancer les choses. On a présenté plusieurs amendements qui auraient renforcé la mesure législative et qui auraient été plus attrayants pour bien des intervenants, notamment pour les expéditeurs, c'est-à-dire les gens qui, selon le député, créent les emplois.

Nous sommes conscients des emplois qu'ils créent, ce qui ne peut qu'aider l'économie. Personne ne remet cela en question.

Je pose la question suivante au député, qui devrait d'ailleurs mettre de côté ses notes pour l'instant: pourquoi, selon lui, le gouvernement a-t-il laissé filer la possibilité d'améliorer la mesure législative? Les amendements auraient en effet permis de renforcer le projet de loi et ils auraient établi des règles plus équitables pour les expéditeurs des quatre coins du Canada.

**M. Mark Adler:** Monsieur le Président, aucun gouvernement canadien n'a autant fait de consultations que le gouvernement actuel. Il y a eu de vastes consultations, non pas sur l'économie, mais sur le projet de loi C-52. Par exemple, le président de la Western Canadian Wheat Growers Association, Kevin Bender, en a dit ceci:

Ces mesures créeront les conditions nécessaires pour améliorer le rendement et la reddition de comptes des compagnies de chemin de fer. Elles feront en sorte que tous les expéditeurs pourront avoir accès aux services dont ils ont besoin.

Et la liste de poursuit. J'ai ici de nombreuses déclarations, notamment du président des Producteurs de grains du Canada, de représentants de l'industrie de la chimie et de l'Association des produits forestiers du Canada, qui disent que le projet de loi C-52 créera des rapports commerciaux équitables, ouverts, responsables et légitimes entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer.

*Initiatives ministérielles*

Le député dit que c'est une occasion manquée. Je vais lui parler, moi, d'une véritable occasion manquée. Lorsque les libéraux étaient au pouvoir de 1993 à 2006, ils ont eu la possibilité d'agir, mais n'ont rien fait. Ils se sont croisés les bras et ils ont laissé le Canada dans une situation catastrophique. C'est le gouvernement conservateur qui répare les pots cassés et qui redonne le Canada aux Canadiens.

● (2030)

**M. Mike Allen (Tobique—Mactaquac, PCC):** Monsieur le Président, dans le cadre des travaux du Comité des ressources naturelles, nous avons étudié la diversification des marchés dans le secteur de l'énergie. Jim Facette, le président et chef de la direction de l'Association canadienne du propane, a déclaré ce qui suit au sujet du projet de loi.

[Il] contient toutes les mesures demandées par l'industrie du propane, soit le droit à une entente de niveau de service, un processus d'arbitrage en cas d'échec de négociations, ainsi que des conséquences pour le non respect.

Dans le cadre de l'étude et des témoignages, il a été notamment question de la possibilité, pour l'industrie du propane, d'élargir ses marchés en remplaçant des combustibles fossiles plus polluants partout au pays.

Comme nous le savons, au Canada, le chemin de fer est une bonne porte d'entrée dans de nombreuses régions rurales.

Le député pourrait-il nous parler des possibilités d'expansion pour les entreprises canadiennes existantes que permettrait un service ferroviaire fiable et de qualité?

**M. Mark Adler:** Monsieur le Président, je remercie le député, qui vient de poser la première question sensée et pertinente dans cette série de questions.

Je précise que c'est le gouvernement conservateur qui a fait de l'économie une priorité absolue. Le gouvernement conservateur se concentre sur la création d'emplois, la croissance et la prospérité à long terme pour les Canadiens. Il a le ratio dette-PIB le plus faible de tous les pays du G8, et le meilleur bilan en matière de création d'emplois parmi les pays du G8.

Le gouvernement a créé des conditions propices au développement et à la prospérité des entreprises dans notre grand pays. Par souci d'équité, et pour soutenir les entreprises, nous avons présenté le projet de loi C-52. Le député en a parlé. Ce projet de loi aidera les petites entreprises, les grandes entreprises, le secteur de l'énergie et le secteur minier. Bref, il vient en aide à tous les secteurs économiques canadiens.

Heureusement, nous avons le meilleur ministre des Finances au monde, ainsi que le meilleur premier ministre, qui est le meilleur chef qui soit pour faire de notre économie la première du G8.

**Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapuskasing, NPD):** Monsieur le Président, c'est tout simplement incroyable. Ils fanfaronnent tous, de l'autre côté.

Je suis néanmoins d'accord avec le député pour dire que le problème a vraiment commencé en 1995, quand les libéraux, qui étaient alors au pouvoir, ont décidé de vendre le CN.

J'ai eu l'occasion d'assister à une des audiences du comité sur la question, au cours de laquelle les expéditeurs se sont plaints de fréquentes interruptions de service. Il est même arrivé à certains de perdre les marchandises qu'ils expédiaient parce que le service était mauvais et qu'il y avait du retard.

À chaque nouvelle séance, nous voyions des possibilités d'améliorer le projet de loi. Ce n'est pas qu'il soit mauvais. Nous pensons qu'il est bon. Le problème, c'est qu'il faut y apporter des

amendements. Comment les conservateurs peuvent-ils avoir l'outrecuidance de croire que ce n'est pas nécessaire?

Dans ce cas-ci, 9 amendements ont été proposés par le NPD et 10 par les libéraux. Ces amendements, nous ne les avons pas sortis de notre chapeau, ce sont les témoins qui les ont suggérés.

Pourquoi les conservateurs dépensent-ils de l'argent pour faire venir des témoins, si c'est pour ne pas tenir compte de ce qu'ils disent, peu importe ce que c'est? C'est absolument incroyable.

Pourquoi les recommandations découlant de l'examen indépendant des services de transport ferroviaire des marchandises n'ont-elles pas toutes été incorporées au projet de loi? Pourquoi les conservateurs continuent-ils de faire fi des demandes des témoins qui seront directement touchés par ce projet de loi auquel ils refusent d'apporter des amendements?

● (2035)

**M. Mark Adler:** Monsieur le Président, je suis d'accord avec la députée sur un point, à savoir qu'en 1995, du temps du gouvernement libéral, c'était une abomination, et on aurait dû voir des résultats. Voilà qui est bien typique des libéraux; ils ont du mal à définir leurs priorités.

La députée dit que nous n'avons pas écouté ce qui se disait en comité. Au contraire, nous avons écouté. Il y a eu différents témoins, exprimant une diversité de points de vue. Il y a eu toute une campagne de consultations avant même la rédaction du projet de loi.

J'ai ici quelques citations. Permettez-moi de rappeler à la députée les propos de Richard Paton, président et directeur général de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie, qui a dit à propos du projet de loi: « Le niveau de service fourni par les chemins de fer canadiens peut faire la différence pour une compagnie qui envisage d'investir au Canada ou d'établir ses opérations ailleurs. »

Le gouvernement met l'accent sur ce qui importe le plus pour les Canadiens, à savoir l'emploi, la croissance et la prospérité à long terme, ainsi que sur la création d'un environnement propice au maintien de notre pays au premier rang des économies du G8 en matière de création d'emplois.

**Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NPD):** Monsieur le Président, je vais partager mon temps avec le député de Chicoutimi—Le Fjord. Moi aussi, je tiens à remercier ma collègue de Trinity—Spadina pour ce qu'elle a fait en tant que porte-parole en matière de transports. Elle a travaillé infatigablement auprès d'un groupe qui tient à ce que des améliorations soient apportées à la Loi sur les transports, et elle s'est efforcée d'améliorer le projet de loi.

Le projet de loi C-52 modifie la Loi sur les transports au Canada. On l'attendait depuis longtemps.

Les transports ferroviaires constituent l'épine dorsale de l'économie canadienne. Ils sont présents dans l'ADN de notre histoire, et sont en contact direct avec une partie très importante de notre économie. Plus de 70 % des marchandises expédiées par voie terrestre passent par les chemins de fer. Notre pays est immense et ouvert sur le monde entier. Il mise beaucoup sur les exportations et a donc absolument besoin de bons réseaux de transport.

La plupart d'entre nous connaissons bien le secteur ferroviaire. Dans ma famille, mon grand-père, mon mari et ma mère ont, tous les trois, travaillé dans les chemins de fer. Le train fait partie de notre pays, de notre histoire et de notre économie actuelle. Il compte beaucoup pour un très grand nombre de Canadiens.

*Initiatives ministérielles*

Ce que nous avons constaté au cours des travaux préparatoires et de l'étude du projet de loi, c'est que 80 % des engagements de service envers les clients du secteur agricole ne sont pas respectés par les compagnies de chemin de fer; il s'agit là de produits alimentaires, d'aliments pour le bétail et de matériel agricole. On déplore d'importants retards, des wagons en nombres insuffisants, et cetera. D'après l'examen des services de transport ferroviaire des marchandises, 80 % des expéditeurs ne sont pas satisfaits du service qu'ils obtiennent.

Quelle est l'origine du problème? On croirait qu'après deux siècles environ, le service ferroviaire fonctionnerait correctement, mais parfois, lorsque les gouvernements agissent avec précipitation pour régler un problème, ils en créent d'autres. Il arrive que lorsque des gouvernements ont des oeillères idéologiques, ils refusent délibérément de voir les problèmes qu'ils créent.

En 1995, les libéraux étaient pressés de montrer qu'ils se ralliaient à la privatisation. Ils voulaient prouver au monde qu'ils pouvaient rivaliser avec les meilleurs à cet égard. L'une des compagnies qu'ils se sont empressés de privatiser a été le CN. Ils ont privatisé l'entreprise et les voies ferrées. Ce qu'ils ont oublié de faire, c'est de prévoir des garanties pour les Canadiens, pour les expéditeurs et pour le service voyageurs relativement à l'accès aux voies ferrées. Ils ont essentiellement cédé le tout au secteur privé.

Le CN se porte très bien. Il a engrangé des profits de 2,7 milliards de dollars. Bravo. Ses affaires vont bien. D'ailleurs, nous avons appris cette semaine que son président-directeur général avait touché un salaire de 48 millions de dollars. Je suis sûr qu'il a travaillé d'arrache-pied pour chaque cent.

Le hic, c'est que ces décisions idéologiques ont causé des difficultés. Ce sont les libéraux, en 1995, qui sont à l'origine des problèmes, mais franchement, ni les libéraux, ni les conservateurs après eux, n'ont fait quoi que ce soit, pendant près de 20 ans, pour les régler, avant ce projet de loi. Par surcroît, c'est avec des mesures lacunaires qu'ils essaient de redresser la barre.

Je peux vous dire tout de suite que nous appuierons le projet de loi à l'étape du rapport et à celle de la troisième lecture, malgré sa faiblesse. Ce n'est pas une mesure qui offre aux Canadiens la solution dont ils ont vraiment besoin.

Le projet de loi accordera aux clients des services de transport ferroviaire des marchandises, ou expéditeurs, le droit de conclure des ententes de service avec les compagnies de chemin de fer. Il est scandaleux qu'ils n'aient pas pu avoir ce droit plus tôt, spécialement avec les deux principaux acteurs du secteur, le CN et le CP. Il instaurera aussi un processus d'arbitrage sous la direction de l'Office des transports du Canada, en cas d'échec des négociations. Des sanctions sont aussi prévues advenant le non-respect des décisions arbitrales.

C'est une bonne chose. Les Canadiens méritent des services marchandises ferroviaires fiables et justes. C'est évident et logique.

● (2040)

Les expéditeurs paient cher, mais ils ont besoin d'être plus forts face aux deux grandes sociétés qui forment un duopole. Ensemble, ces deux sociétés forment un monopole à deux têtes. Or, le projet de loi C-52 ne s'attaque qu'en partie à leur pouvoir.

Lors de l'étude en comité, les expéditeurs ont formulé des recommandations raisonnables, pratiques et modestes. Malheureusement, les conservateurs les ont écartées d'emblée, sans les examiner de façon sérieuse.

À titre de porte-parole de l'opposition officielle en matière de finances, je peux certainement en témoigner. Les projets de loi d'exécution du budget sont toujours des projets de loi omnibus énormes. Nous en étudions un autre cette semaine, le projet de loi C-60, qui regroupe toutes sortes de changements apportés à plusieurs lois, dont un bon nombre n'ont rien à voir avec les finances et les budgets. Nous avons vu que les conservateurs n'acceptent jamais d'amendement aux projets de loi d'exécution du budget. Des experts dans différents secteurs ont dit au Comité des finances que le gouvernement aura des problèmes s'il va de l'avant avec certains changements, comme par exemple l'élimination du poste d'inspecteur général du Service canadien du renseignement de sécurité. L'expert qui a aidé à créer le SCRS nous a dit que cette mesure entraînerait des problèmes, mais cela n'a rien changé. Les conservateurs sont plus compétents que les experts et ils ont quand même décidé d'aller de l'avant avec leurs changements.

Dans ce cas-ci, ils ont entendu les témoignages d'experts qui ont expliqué pourquoi certains changements devraient être apportés. Toutefois, les conservateurs n'ont pas pris au sérieux les avis de ces experts. Ils ont rejeté du revers de la main les changements proposés. C'est un peu triste, parce que le rôle de la Chambre consiste à discuter, à débattre, à s'informer et, en fin de compte, à faire des compromis afin d'adopter les meilleures lois possibles pour les Canadiens.

D'autres améliorations doivent être apportées au projet de loi. Le NPD va continuer à collaborer avec les entreprises et les expéditeurs de toutes les régions du pays afin d'améliorer cette mesure législative et de s'attaquer aux tarifs marchandises non concurrentiels et à l'escroquerie dont sont victimes les expéditeurs. Des entreprises d'un bout à l'autre du pays se sont plaintes de la piètre qualité du service. Elles souffrent des perturbations du service ferroviaire et des coûts inacceptables. Dans certains cas, des produits agricoles pourrissent parce qu'ils ne peuvent pas être expédiés. On nous a parlé de contrats perdus parce qu'on ne pouvait pas garantir que les marchandises seraient expédiées de façon fiable. Cette situation fait des entreprises canadiennes des fournisseurs non fiables. On nous a aussi parlé de correspondances ratées avec des bateaux pour le transport et l'expédition. Les industries canadiennes sont confrontées quotidiennement à ce problème.

Les piètres services de transport ferroviaire font mal aux exportateurs canadiens. Ils nuisent à notre compétitivité à l'échelle internationale et nous font perdre des emplois, ce qui est ironique quand on songe que le gouvernement parle constamment de la création d'emplois. Toutefois, dans la réalité, le gouvernement rate souvent ses objectifs et c'est le cas avec cette mesure législative.

Nous avons proposé un certain nombre d'amendements clés qui avaient été demandés par les expéditeurs. Ces amendements ont été défendus par le NPD, mais ils ont été rejetés par le comité. Sans ces amendements, le projet de loi ne corrigera qu'en partie la situation qui existe. Cela dit, il mérite tout de même notre appui. Je veux cependant souligner notre insatisfaction face au résultat final. Ce n'est pas la mesure que les expéditeurs souhaitaient obtenir. Par conséquent, il y aura lieu de renforcer cette mesure législative dans l'avenir.

Je constate à regret que mon temps de parole est presque écoulé. J'aurais bien d'autres choses à dire. Je remercie les députés de m'avoir accordé leur attention et je serai heureuse de répondre à leurs questions.

*Initiatives ministérielles*

• (2045)

**L'hon. Lynne Yelich (ministre d'État (Diversification de l'économie de l'Ouest), PCC):** Monsieur le Président, j'étais ravie d'entendre la députée dire qu'elle appuyait le projet de loi, car ce projet de loi est appuyé par Pulse Canada, les Producteurs de grains du Canada, l'Association des produits forestiers du Canada, la Western Barley Growers Association, l'Association canadienne de l'industrie de la chimie, la Western Grain Elevator Association, l'Institut canadien des engrais, la Canadian Canola Growers Association et la Western Canadian Wheat Growers Association.

Je voudrais demander à ma collègue si le NPD va appuyer ce projet de loi et le fera adopter dans les plus brefs délais.

**Mme Peggy Nash:** Monsieur le Président, oui, bien sûr, les expéditeurs d'un bout à l'autre du pays veulent que l'on progresse. Un pas en avant, c'est mieux que rien, surtout après presque 20 ans.

La députée sait très bien qu'il existait quand même beaucoup de frustration parce que le projet de loi n'allait pas assez loin. Par exemple, les pénalités prévues dans les ententes de service sont très limitées, pouvant atteindre au maximum 100 000 \$, et n'indemnisent pas les expéditeurs. Les pénalités sont perçues par le gouvernement fédéral. Il peut être coûteux de se prévaloir du processus d'arbitrage. Des craintes ont été exprimées quant à la manière dont tout cela fonctionnera. Le processus d'arbitrage s'applique seulement dans des cas très limités et seulement aux futures ententes, pas aux ententes existantes.

Il subsiste de graves problèmes mais, comme la députée m'a entendue le dire dès le début, nous allons appuyer le projet de loi.

**M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.):** Monsieur le Président, un certain nombre de conservateurs ont pris la peine d'énumérer tous ceux qui appuient ce projet de loi. Nul doute qu'une assez longue liste de particuliers ou d'intervenants appuient le projet de loi. Je recommande fortement à tous ceux qui font ou qui écoutent cette énumération de prendre conscience que le simple fait que tous ces gens appuient le projet de loi ne signifie pas qu'ils n'aimeraient pas l'améliorer. En fait, je soupçonne que si l'on posait la question à bon nombre des groupes énumérés par la dernière intervenante, on constaterait que bon nombre d'entre eux aimeraient bien que certains des amendements proposés soient appuyés et adoptés par le gouvernement.

Ma collègue est-elle du même avis, à savoir que beaucoup de groupes appuient le projet de loi parce qu'ils considèrent que c'est un premier pas, mais que, du même souffle, c'est aussi une occasion ratée alors que nous aurions pu en faire beaucoup plus? Le ministre a peut-être l'appui de tous les députés à la Chambre, mais cela ne veut pas nécessairement dire que les conservateurs devraient s'autocongratuler, car ils auraient pu en faire beaucoup plus. Est-elle d'accord avec ce synopsis?

• (2050)

**Mme Peggy Nash:** Monsieur le Président, après près de 20 ans de frustrations et de ce que je qualifierais de profond déséquilibre des forces entre les sociétés de chemin de fer, qui doivent déterminer le niveau de service à offrir, et les expéditeurs, qui veulent désespérément faire parvenir leurs produits au Canada, à l'extérieur du pays ou aux États-Unis, tout progrès est mieux que rien. J'en conviens.

Cependant, permettez-moi de donner un exemple de lacune. Le volume de nos échanges commerciaux transfrontaliers avec les États-Unis n'a pas son pareil entre deux autres pays ailleurs dans le monde. Malgré cela, la mesure législative ne vise pas les produits expédiés vers les États-Unis. C'est un autre secteur où il y a une

lacune. Est-ce que cela signifie que ce projet de loi ne vaut rien? Non, bien entendu. Il représente un pas dans la bonne direction, mais c'est aussi une occasion ratée. Ce n'est même pas une demi-miche de pain. Cela ne représente que quelques tranches de pain alors que nous aurions pu avoir la miche en entier. C'est ça le problème.

[Français]

**M. Dany Morin (Chicoutimi—Le Fjord, NPD):** Monsieur le Président, je remercie ma collègue de Parkdale—High Park de son excellent discours et des réponses qu'elle a données aux gens qui lui posaient des questions. Je suis toujours impressionné par la qualité de son travail en tant que porte-parole en matière de finances. Je suis persuadé que, si elle était aujourd'hui ministre des Finances, le Canada s'en porterait beaucoup mieux.

Aujourd'hui, je prends la parole sur le projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada quant à l'administration, les transports aérien et ferroviaire et l'arbitrage. Il nous provient du bureau du ministre des Transports, qui est aussi l'un de mes voisins de circonscription.

Je tiens à dire que, bien que le NPD et moi-même nous apprêtions à appuyer ce projet de loi, qui est un pas dans la bonne direction, nous trouvons dommage que le gouvernement ait eu l'esprit fermé, lors de son étude en comité.

En tant que députés de l'opposition, que nous soyons libéraux ou néo-démocrates, nous avons mis en avant des amendements qui étaient appuyés par des témoins et des experts en la matière, et systématiquement, les conservateurs ont voté contre.

Je tiens à féliciter aussi ma collègue de Trinity—Spadina pour son incroyable travail en tant que porte-parole en matière de transports. Sérieusement, je l'échangerais aussitôt pour le ministre de Roberval, qui est justement ministre des Transports. Encore là, les transports en commun du Canada s'en porteraient beaucoup mieux.

Je vais entrer dans le vif du sujet. Pour ceux à qui ce projet de loi n'est pas familier, je tiens à dire qu'il s'attaque partiellement aux problèmes des clients des services de transport ferroviaire qui n'ont pas accès à des services adéquats en raison du monopole des grandes sociétés ferroviaires.

Par contre, comme le projet de loi ne couvre que les nouvelles ententes de service, les ententes actuelles et les violations de contrats — sources importantes de pertes de revenu pour les expéditeurs — ne sont pas touchées par le projet de loi C-52. C'est l'une de ses lacunes. On aurait aimé y remédier au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, mais cela n'a pas été fait.

Compte tenu du temps qui m'est accordé aujourd'hui, je vais surtout aborder trois points.

D'abord, les expéditeurs du Canada méritent des services de transport ferroviaire justes et fiables, qui valent ce qu'ils paient. La nécessité de renforcer la position des expéditeurs vis-à-vis le monopole du CN et du CP n'est que partiellement abordé dans le projet de loi C-52, comme je l'ai mentionné.

Ensuite, les six recommandations des expéditeurs, à l'étape du comité, étaient raisonnables, pratiques et modestes. C'est pourquoi on les a mises en avant. Néanmoins, les conservateurs les ont rejetées sans les prendre en considération. Je vais en parler davantage un peu plus tard.

Enfin, d'autres améliorations sont nécessaires.

*Initiatives ministérielles*

Je tiens à dire que le NPD continuera de travailler avec les expéditeurs et, surtout, directement avec la députée de Trinity—Spadina, porte-parole du NPD en matière de transports. Les expéditeurs nous ont fait part de leurs préoccupations, et il est évident qu'en dépit de l'adoption de ce projet de loi, ce dossier ne sera pas clos.

Nous allons continuer de travailler avec les expéditeurs pour améliorer le projet de loi C-52 et pour s'attaquer au problème des prix excessifs causés par le manque de concurrence. C'est ce qui est problématique, et on le reproche aux conservateurs, car on sait que ces derniers sont du côté du lobby des grandes sociétés ferroviaires.

Personnellement, je crois que c'est biaisé. Le gouvernement conservateur aurait pu se sentir un peu gêné. Il aurait peut-être pu regarder attentivement ce projet de loi et les demandes des expéditeurs, et ne pas systématiquement pencher du côté du lobby ferroviaire.

Les expéditeurs sont souvent de petites PME. Or je me porte à la défense des PME. Ma circonscription est située dans le Québec rural, au Saguenay—Lac-Saint-Jean. À cet endroit, pour ceux qui ne le savent pas, les industries principales sont la foresterie et la production d'aluminium. Il y a même la mine Niobec et de l'agriculture, évidemment. Toutes ces choses peuvent transiter par voie ferrée.

Ce projet de loi et l'avenir des chemins ferroviaires au Canada me touchent directement. Au bout du compte, plus on améliorera le système ferroviaire, plus on développera l'économie qui utilise ce moyen de transports, qui est beaucoup plus écologique que le transport par camion.

Par rapport au premier point que j'ai mentionné, plusieurs expéditeurs ne sont pas satisfaits des services qui leur sont rendus en considérant le montant qu'ils paient pour ces services. Ils décrient surtout les interruptions de service de transport ferroviaire et les coûts excessifs de plusieurs centaines millions de dollars à l'économie canadienne chaque année.

• (2055)

Pour les industries canadiennes, cela peut vouloir dire que les récoltes agricoles pourrissent, que les usines et les mines font du surplace et qu'elles ratent les navires de transport. Cela peut aussi vouloir dire que les services de transport ferroviaire inadéquats nuisent aux exportateurs canadiens, nuisent à notre compétitivité sur la scène internationale et coûtent des emplois canadiens.

Nous ne pouvons pas nous permettre de perdre des plumes sur le marché international parce que les sociétés ferroviaires n'arrivent pas à s'organiser adéquatement.

De plus, les clients de services de transport ferroviaire de marchandises, des agriculteurs aux sociétés minières, sont pénalisés par le quasi-monopole des sociétés ferroviaires. Dans la plupart des régions du pays, les expéditeurs ne peuvent choisir le transporteur ferroviaire parce qu'ils n'ont accès qu'au CN ou au CP. C'est le cas dans ma région. Même là où les deux sociétés ferroviaires sont présentes, l'une des deux pratique habituellement des prix trop élevés, ce qui ne laisse guère de choix à l'expéditeur.

Les expéditeurs font couramment les frais d'interruptions de service, de retards et de diverses lacunes sur le plan du rendement de la part du CN et du CP. Les livraisons et les cueillettes sont effectuées à temps ou ne le sont pas du tout. Le nombre de wagons demandé diffère souvent de celui des wagons fournis et les wagons sont parfois endommagés.

La situation touche bon nombre de secteurs, comme ceux des ressources naturelles, de la fabrication, de l'agriculture, des produits forestiers, des mines, des produits chimiques et de l'automobile.

Les produits de ces industries sont, pour une bonne part, destinés à l'exportation. La piètre qualité des services de transport ferroviaire mine donc la capacité des exportateurs canadiens de soutenir la concurrence sur les marchés mondiaux.

Par exemple, les fèves de soya d'Argentine jouissent d'un avantage concurrentiel dans les marchés comme le Japon et la Chine parce qu'elles sont livrées plus rapidement et de façon plus ponctuelle que celles provenant du Canada, même si la distance totale parcourue par les produits canadiens est sensiblement plus courte. On voit là qu'il y a quand même un problème avec notre système ferroviaire.

Les expéditeurs font part de leur mécontentement au gouvernement conservateur depuis des années, mais les conservateurs n'ont pris aucune mesure concrète. Depuis 2007, l'approche consiste à en parler et à attendre. On a commencé par promettre de demander à un groupe d'experts d'étudier la question.

Je sais que le gouvernement conservateur aime retarder à l'infini l'adoption de bons projets de loi, toutefois, à un moment donné, il faut passer du mode consultatif au mode proactif.

Ce que nous voulons est clair. Les agriculteurs et d'autres entreprises font les frais depuis des années de la piètre qualité des services de transport ferroviaire de marchandises sans parvenir à vraiment retenir l'attention d'Ottawa. Je suis content qu'ils aient eu une oreille attentive en la députée de Trinity—Spadina.

Afin de corriger véritablement la situation, le NPD prône le renforcement de la position des expéditeurs. Nous prenons le parti des entreprises et des exportateurs, et nous sommes déterminés à leur procurer les services de transport ferroviaire de marchandises qu'ils méritent.

Le projet de loi C-52 ne couvrira que les nouvelles ententes en matière de service, pas celles qui existent déjà, et cela pose un problème. Beaucoup d'expéditeurs continueront donc à vivre avec des services non fiables et injustes sans pouvoir avoir recours au processus de résolution dans les cas de violations des ententes de service déjà existantes.

L'arbitrage n'est disponible que pour les expéditeurs en train de négocier de nouvelles ententes. Au lieu d'offrir une aide rapide et fiable par l'entremise de la résolution de conflit à tous les expéditeurs, le projet de loi C-52 offre un processus d'arbitrage limité pour un petit groupe d'expéditeurs.

Le processus d'arbitrage présenté pourrait s'avérer très coûteux pour les expéditeurs et leur imposer un fardeau de la preuve injuste en leur demandant de prouver qu'ils ont besoin des services de la société de transport ferroviaire.

Nous réclamons notamment l'inclusion de pénalités dans les accords en matière de service afin de dédommager les expéditeurs pour les interruptions de service, les dommages et la perte de productivité.

Dans sa version actuelle, le projet de loi prévoit des amendes d'au plus 100 000 \$ qui seraient versées au gouvernement fédéral, et non à l'expéditeur. Pour avoir un effet dissuasif, les amendes devraient être plus élevées, compte tenu du fait que le CN a réalisé un bénéfice de 2,7 milliards de dollars en 2012.

*Initiatives ministérielles*

Le NPD défendra les communautés agricoles, minières et forestières, comme dans mon comté, et luttera pour mettre fin au traitement inacceptable et aux services de transport ferroviaire non fiables des grandes sociétés de transport ferroviaire.

Nous avons besoin d'un projet de loi plus solide pour protéger les clients. Nous travaillerons avec les expéditeurs pour leur obtenir les services de transport ferroviaire justes et fiables qu'ils méritent.

La piètre qualité des services de transport ferroviaire cause aux expéditeurs canadiens des centaines de millions de dollars de dommages chaque année. Des emplois canadiens sont en jeu. Il faut agir dès maintenant.

● (2100)

[Traduction]

**L'hon. Lynne Yelich (ministre d'État (Diversification de l'économie de l'Ouest), PCC):** Monsieur le Président, je tiens à consigner au compte rendu ce qu'a déclaré Richard Paton, président et directeur général de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie:

Le niveau de service fourni par les chemins de fer canadiens peut faire la différence pour une compagnie qui envisage d'investir au Canada ou d'établir ses opérations ailleurs. Le projet de loi est donc crucial, pour assurer non seulement la compétitivité de notre industrie mais également la productivité globale et la prospérité du Canada.

Cela encouragerait-il la députée à favoriser l'adoption rapide de cette mesure législative?

[Français]

**M. Dany Morin:** Monsieur le Président, tout d'abord, je tiens à dire à ma collègue conservatrice que le NPD et moi voulons faire adopter ce projet de loi, bien qu'il ne soit pas parfait.

Je me considère privilégié d'avoir eu la parole aujourd'hui, car ce n'est pas souvent le cas, lorsqu'on nous bâillonne à l'aide de motions d'attribution de temps.

Je suis reconnaissant du temps de parole qu'on accorde à mes collègues et moi. Il est très important d'entendre ce que les gens ont à dire. À Ottawa, j'aime parler de ma circonscription, du domaine de l'agriculture et des entreprises forestières et minières.

J'aimerais donc qu'on laisse les autres parler.

**M. François Choquette (Drummond, NPD):** Monsieur le Président, je félicite mon collègue de Chicoutimi—Le Fjord de son excellent discours et de défendre non seulement les intérêts de Chicoutimi—Le Fjord, mais de tout le Saguenay. Il fait un très bon travail et il représente très bien la grande région du Saguenay.

D'ailleurs, si je ne me trompe pas, la grande région du Saguenay va bientôt fêter son 175<sup>e</sup> anniversaire. On peut donc être fier de notre député. Je suis vraiment fier de lui.

Comme lui, d'autres députés ont fait un excellent travail au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Malheureusement, les conservateurs, eux, n'ont pas adopté les excellentes motions que le NPD y avait présentées. Pourtant, on fait un travail remarquable en comité. On y apporte toujours des amendements qui améliorent les projets de loi.

Malheureusement, l'idéologie des conservateurs les aveugle et ils n'écoutent pas les experts.

Mon collègue voudrait-il nous faire part de ses commentaires concernant le très bon travail du NPD au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités?

**M. Dany Morin:** Monsieur le Président, mon collègue néo-démocrate de Drummond m'enlève les mots de la bouche.

L'équipe du NPD fait un excellent travail au sein de tous les comités de la Chambre des communes.

Effectivement, dans mon discours, je n'ai pas eu le temps de mentionner tous mes collègues néo-démocrates qui font un excellent travail et qui se démènent comme des diables afin de convaincre les conservateurs de l'autre côté de la table d'adopter de bons amendements, même s'ils ne réussissent pas à le faire tout le temps.

Je tiens donc à remercier les membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités: la députée de Trinity—Spadina, le député de Trois-Rivières, la députée de Notre-Dame-de-Grâce—Lachine et le député de York-Sud—Weston. Ils ont quand même essayé de faire adopter neuf amendements pour améliorer ce projet de loi.

Ce soir, la population canadienne se rend compte qu'en 2015, elle pourra voter soit pour le statu quo, soit pour une équipe proactive qui veut améliorer le système ferroviaire partout au Canada.

● (2105)

**M. François Choquette:** Monsieur le Président, tout à l'heure, mon honorable collègue de Chicoutimi—Le Fjord a soulevé l'importance d'une loi qui va convaincre les grandes compagnies ferroviaires de respecter leurs clients, soit les gens du secteur de la foresterie ou minier, les agriculteurs, etc.

Il expliquait que l'amende n'était pas assez élevée pour convaincre les grandes compagnies, le CN et le CP, qui font des milliards de dollars par année, de respecter leurs clients. Bien sûr, les conservateurs s'en sont vus offusqués.

Pourtant, il est important d'avoir de bons gestionnaires. Or, de l'autre côté de la Chambre, les conservateurs sont de très mauvais gestionnaires. Ils ont perdu la trace de 3,1 milliards de dollars affectés à la lutte contre le terrorisme et ils ont perdu la trace du chèque de 90 000 \$ de leur chef de cabinet, qui sert à rembourser les dettes des sénateurs qui ne sont pas capables de les rembourser eux-mêmes.

Je voudrais donc entendre mon collègue sur l'importance d'avoir une loi convaincante et solide pour respecter les clients de ces compagnies ferroviaires.

**M. Dany Morin:** Monsieur le Président, en vertu du projet de loi actuel, les amendes imposées au CN ne seraient que de 100 000 \$, ce qui est vraiment trop peu pour une entreprise qui fait 2,7 milliards de dollars.

Le président du CN est même allé faire du lobbying auprès des conservateurs, et il a réussi à les influencer pour qu'ils n'augmentent pas le montant de ces pénalités. On voit que les conservateurs ne sont pas du côté des expéditeurs, mais plutôt du côté du lobby ferroviaire.

[Traduction]

**M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC):** Monsieur le Président, c'est un plaisir de pouvoir intervenir au sujet du projet de loi. J'ai eu l'occasion de présider le Comité des transports, qui a entendu la plupart des témoignages. Nous avons certainement entendu les préoccupations exprimées.

*Initiatives ministérielles*

Avant de continuer, j'aimerais féliciter le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire ainsi que le ministre des Transports. C'est un dossier plutôt difficile. On n'a pas le luxe de se tromper dans un tel dossier, car on n'aura pas nécessairement de deuxième chance. Ils ont travaillé longuement ensemble. Ils ont écouté les intervenants et toutes les personnes qui ont intérêt à ce qu'on trouve une solution juste. Le projet de loi dont nous sommes saisis répondrait à beaucoup des problèmes dont ont parlé les intervenants durant les négociations.

Tout d'abord, j'aimerais dire que j'appuie le projet de loi. En ma qualité de nouveau président du Comité de l'agriculture, je sais qu'il avantagera le secteur ainsi que mes électeurs à Brandon et Souris.

On a pour la première fois décidé de présenter un projet de loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises en 2011. L'objectif était d'accorder aux expéditeurs le droit à un accord sur les niveaux de service avec les sociétés ferroviaires et de prévoir un processus en vue de conclure un tel accord en cas d'échec des négociations. Beaucoup de gens se demandent sans doute pourquoi ce nouveau projet de loi est important. Pourquoi est-il important pour l'agriculture et les agriculteurs? Comme dans toute entreprise commerciale, il ne suffit pas d'avoir un excellent produit — et j'estime effectivement que les produits agricoles canadiens sont excellents —, il faut également pouvoir l'acheminer jusqu'au marché de façon efficace et opportune.

Dans l'ensemble du Canada, les producteurs et les transformateurs exportent de 50 % à 85 % de leur production, et comptent sur l'efficacité du service ferroviaire pour acheminer leurs produits jusqu'à leurs clients. Aujourd'hui, les agriculteurs expédient 65 % de leurs fèves de soya, 70 % de leur blé et plus de 83 % de leurs légumineuses à l'étranger. L'année dernière, le Canada a battu son record en exportant 47,7 milliards de dollars en produits agricoles et fruits de mer; cette année-là, les exportations vers les marchés clés comme la Chine, Hong Kong et la Russie ont considérablement augmenté.

Nous n'avons pas fini. Nous sommes en bonne voie d'augmenter nos revenus d'exportation et d'élargir nos marchés. Le tiers de ces exportations reposent sur l'excellente industrie canadienne des grains, qui est aussi un puissant moteur économique et un important créateur d'emplois, les deux priorités du gouvernement au cours des dernières années. Cette industrie rapporte 15 milliards de dollars aux exploitations agricoles. L'emploi et la croissance économique sont liés aux exportations. Un service ferroviaire efficace préserve la réputation de nos exportateurs agricoles sur les marchés étrangers. Si nos acheteurs sont satisfaits de la livraison, ils continueront d'acheter des produits canadiens plutôt que de se tourner vers d'autres sources d'approvisionnement.

Le gouvernement continue à mettre l'accent sur le commerce parce qu'un emploi sur cinq dans notre merveilleux pays en est tributaire. Dans le cadre de notre stratégie gouvernementale de croissance économique et de prospérité, nous poursuivons un programme commercial très ambitieux. Je veux dire aux députés de l'opposition qu'il est regrettable qu'ils n'aient pas été en mesure d'approuver notre programme, qui continue à faire progresser le Canada, et plus particulièrement nos producteurs agricoles.

En fait, ce programme commercial, qui est le plus ambitieux de toute l'histoire canadienne, constitue un élément clé de notre Plan d'action économique. Depuis notre arrivée au pouvoir, nous avons conclu des accords commerciaux avec neuf pays, et il y en a beaucoup d'autres dans le panier. Nous avons récemment publié le *Rapport sur l'accès aux marchés du secteur agricole et agroali-*

*mentaire*, qui décrit quelques-uns des principaux gains que nous avons marqués sur le plan commercial au cours des dernières années. Ces gains comprennent la reprise des exportations de boeuf vers la Corée du Sud, un marché qui pourrait atteindre 30 millions de dollars d'ici 2015; l'exportation accrue de canola vers la Chine, un marché d'une valeur de 1,6 milliard de dollars; et, récemment, l'exportation accrue de boeuf vers le Japon, ce qui doublera notre part du marché là-bas.

Je comprends qu'avancer des chiffres rend parfois les gens perplexes mais, ce qui est important à retenir, c'est que la prospérité des producteurs du Manitoba, des agriculteurs canadiens, des transformateurs d'aliments et de l'économie dépend des échanges commerciaux.

• (2110)

Comment le projet de loi pourrait-il faire en sorte que les agriculteurs puissent compter sur un réseau de chemin de fer plus efficace et plus fiable? La Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises serait surtout utile aux expéditeurs, car elle leur donnerait de nouveaux outils qui leur permettraient d'équilibrer les règles du jeu dans leur relation commerciale avec les sociétés ferroviaires. Ce changement fondamental favoriserait le transport ininterrompu et sans anicroche des produits canadiens jusqu'aux consommateurs. Agriculture et Agroalimentaire Canada appuie cet engagement grâce au Groupe de travail sur la logistique du transport des récoltes, lequel offre une tribune sur les questions liées au transport. Le 20 novembre 2012, le ministre de l'Agriculture a annoncé le nouveau mandat du groupe de travail, qui a été chargé de trouver des gains d'efficacité et de réduire les coûts dans l'ensemble de la chaîne de valeur des produits alimentaires.

Nous savons tous que la croissance, pour notre magnifique pays, passera par l'étranger, et le gouvernement conservateur continue de collaborer étroitement avec l'industrie pour ouvrir de nouveaux marchés tout en renforçant et en élargissant les relations commerciales existantes. Nous ne pouvons pas nous permettre de mettre en danger cette industrie. Les producteurs et les marchands de céréales reçoivent des commandes de partout dans le monde et le transport de leurs produits vers les marchés se fait principalement par chemin de fer.

Je suis heureux de vous apprendre que l'industrie appuie fermement cette nouvelle mesure législative. Voici ce que le président des Producteurs de grains du Canada, Stephen Vandervalk, a dit:

Ce nouveau projet de loi répondra en grande partie aux besoins en transport de nos agriculteurs. Nous sommes ravis que le Parlement se penche sur ce projet de loi, parce que nous y avons consacré beaucoup d'efforts.

Pulse Canada soutient aussi cette nouvelle mesure législative. Je cite Gord Bacon:

Nous sommes très heureux que le gouvernement agisse, parce que nous attendons depuis longtemps que la prévisibilité et la fiabilité du trafic ferroviaire soient améliorées.

L'organisme Keystone Agricultural Producers a témoigné de son appui en affirmant ce qui suit:

Voilà longtemps que nous demandons que les expéditeurs puissent conclure des accords sur les niveaux de service.

La fiabilité des services ferroviaires est un enjeu majeur lorsque nous commercialisons nos céréales; plus tôt ce projet de loi sera adopté, le mieux ce sera.

*Initiatives ministérielles*

Ce projet de loi n'a rien de compliqué. Les deux parties discuteront et s'entendront. L'interruption des services ferroviaires entache notre réputation d'exportateur dans les marchés à l'étranger. Si nos acheteurs craignent qu'il y ait des problèmes de livraison, ils se trouveront rapidement d'autres sources d'approvisionnement. Nous ne voulons pas que nos clients y pensent à deux fois avant d'acheter au Canada. Le gagne-pain des familles d'agriculteurs du Canada dépend de la prestation ininterrompue, en temps opportun et efficace des services ferroviaires. Il faut agir dès maintenant, et je demande que l'on adopte ce projet de loi le plus rapidement possible.

J'aimerais aussi vous faire part de quelques observations que des gens m'ont faites.

Richard Paton, PDG de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie, a déclaré: « [...] le projet de loi est donc crucial, pour assurer non seulement la compétitivité de notre industrie mais également la productivité globale et la prospérité du Canada. »

Je tiens à féliciter toutes les parties qui ont collaboré à cette mesure législative. Il s'agissait d'un défi de taille, aussi bien pour les parlementaires que pour les membres des comités qui se sont réunis en vue de la forger. Pour sa part, Jim Dinning a très bien su jeter les bases nécessaires pour en arriver à ce résultat. Au bout du compte, je suis convaincu que les ententes de services représenteront pour les gens insatisfaits de la prestation de services ferroviaires un moyen de résoudre leurs problèmes.

Je félicite également les compagnies ferroviaires, y compris celles qui évoluent sur de courtes distances, ainsi que tous les acteurs de cette industrie. Ils n'ont ménagé aucun effort pour instaurer un climat propice à la croissance qui nous ouvrira de nouvelles perspectives et qui fera des services ferroviaires un pilier de l'expédition dans l'Ouest et dans le reste du pays, jusqu'à nos marchés du Sud et du monde entier.

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

• (2115)

**M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD):** Monsieur le Président, on constate dans le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique qu'en raison du système établi, où il y a souvent un monopole du service offert à certains expéditeurs, que le CN, dans le cas qui concerne les gens que je représente, est bien peu disposé à mettre des wagons sur les rails, en particulier sur les voies ferrées secondaires. Les scieries ou les expéditeurs de grains qui ont le malheur d'être situés un peu à l'écart de la ligne principale ont beaucoup de mal à trouver une compagnie prête à faire affaire avec eux. De nombreuses plaintes ont été déposées auprès du Bureau de la concurrence, et ainsi de suite.

Mon collègue croit-il que les modifications proposées feraient en sorte que certaines de ces scieries auraient du service? Je pense notamment à Burns Lake, à Fort St. James, et à ces autres endroits où les scieries survivent de peine et de misère. L'idée que le train ne se présente pas est inacceptable. Ces entreprises sont prêtes à expédier. C'est une clientèle toute disposée. Elles ont de l'argent et de la marchandise à expédier, mais elles sont parfois trop petites, semble-t-il, pour intéresser le CN et les gros joueurs à qui nous avons accordé, dans bien des cas, ce monopole. Ces entreprises n'ont pas d'autre moyen d'acheminer leur produit vers le marché.

Le projet de loi répondra-t-il aux besoins de ces expéditeurs, scieries et expéditeurs de grains? Comme il l'a dit au début de son intervention, nous avons bien peu d'occasions de corriger la situation. Nous envisageons peu souvent de réformer notre système de transport ferroviaire, et celui-ci laisse à désirer depuis longtemps, particulièrement pour ce genre de producteurs.

Le projet de loi prévoit-il des dispositions qui donneront à ces bonnes gens l'assurance que leurs entreprises pourront être viables dans le marché concurrentiel d'aujourd'hui.

**M. Merv Tweed:** Monsieur le Président, il est important de noter que peu importe la taille de l'entreprise, ce sont les producteurs individuels qui expédient les céréales par train. Ils dépendent non seulement des accords, mais des ententes signées avec les compagnies ferroviaires.

Les expéditeurs et les gens qui utilisent ce service — avec la possibilité de conclure des ententes de service et de signer des contrats — auront toujours un recours. Le manque de service a toujours posé problème. C'est une question que les expéditeurs soulèvent systématiquement. Que faire lorsqu'ils sont laissés en plan? Il n'y a pas de solution de rechange.

Le fait de stipuler les obligations dans les accords et de conclure des accords commerciaux contribuera grandement à résoudre bon nombre de problèmes, et pas seulement ceux des gens de la circonscription du député. Je respecte cela, mais nous avons les mêmes problèmes et sommes confrontés à la même situation, et nous essayons de trouver une solution. Je crois que ces mesures nous aideront.

**L'hon. Vic Toews (ministre de la Sécurité publique, PCC):** Monsieur le Président, je tiens à féliciter le député de Brandon—Souris pour l'excellent travail qu'il accomplit en tant que président du comité chargé d'étudier le projet de loi. Il a fait de l'excellent travail au fil des ans. Il a travaillé avec les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer en vue de trouver une solution législative à des problèmes parfois complexes.

Depuis la fin du monopole de la Commission canadienne du blé, qui est très bénéfique pour l'Ouest du Canada, les producteurs ont maintenant la possibilité de cultiver davantage de blé et de commercialiser davantage de produits.

Certaines céréales, qui n'étaient plus cultivées en raison des contraintes découlant du monopole de la Commission canadienne du blé, reviennent en force. Or, ce qui me préoccupe, ce sont les petits expéditeurs qu'a mentionnés le député d'en face, les petits céréaliculteurs et d'autres qui veulent expédier leurs produits dans le monde entier.

Le député a-t-il une réponse à certaines préoccupations que les gens ont exprimées concernant la situation des petits producteurs et des petits expéditeurs par rapport aux grandes compagnies ferroviaires?

• (2120)

**M. Merv Tweed:** Monsieur le Président, il est important de mentionner que, récemment, des producteurs de l'Ouest ont comparu devant le Comité de l'agriculture. On leur a demandé s'ils avaient constaté une amélioration du service, même sans entente, mais du fait qu'elles pourraient être instaurées. Ils nous ont dit que le service, en direction de la côte Ouest surtout, était meilleur que jamais. Nous avons manifestement vu une augmentation de la production de blé cette année et je pense que cela est attribuable à la liberté de choix que les gens ont.

*Initiatives ministérielles*

Toutefois, le fait que des ententes puissent être conclues avec n'importe quelle personne, organisation ou entreprise révèle que les compagnies, et plus particulièrement les compagnies de chemin de fer, prenaient la chose au sérieux. Elles ont parfaitement compris le message et, sauf pour quelques pépins cet hiver en raison des intempéries, nous avons vu de quoi elles étaient capables et elles ont fait de grands efforts pour satisfaire leur clientèle. Elles savent très bien que leur réussite est tributaire de l'acheminement rapide des produits jusqu'au marché.

[Français]

**Mme Anne Minh-Thu Quach (Beauharnois—Salaberry, NPD):** Monsieur le Président, je remercie mon collègue.

Le projet de loi C-52 est un pas dans la bonne direction. Toutefois, en comité, les expéditeurs ont fait six recommandations, lesquelles n'ont pas du tout été considérées par les conservateurs, qui n'en ont retenu aucune. Or on sait très bien que ces nouvelles ententes ne tiennent pas du tout compte des violations de contrat.

Puisque deux principales compagnies ferroviaires offrent ces services, en cas d'arrêt de service, les expéditeurs ne peuvent pas compter sur une autre société ferroviaire pour faire le transport des marchandises. Leur concurrence sur les marchés mondiaux en est donc affectée.

Comment le député prévoit-il améliorer ce projet de loi, qui est vraiment mal figolé à l'étape actuelle?

[Traduction]

**M. Merv Tweed:** Monsieur le Président, j'ai lu la majeure partie des transcriptions du débat et des discussions depuis que ce projet de loi a été présenté. Plusieurs organismes, surtout des expéditeurs, ont exprimé leur mécontentement parce qu'ils n'avaient pas obtenu tout ce qu'ils voulaient et que nous avons rajouté des choses.

C'est ça la négociation. Chaque fois que je négocie, j'en veux plus, mais, en fin de compte, quand les deux parties sont passablement, bien que pas complètement, satisfaites, c'est qu'elles sont probablement parvenues à un assez bon compromis.

Quand des dirigeants de l'industrie disent que c'est une bonne chose pour leurs fournisseurs et leurs gens, j'estime que c'est une bonne chose pour tous les Canadiens.

**L'hon. Lynne Yelich (ministre d'État (Diversification de l'économie de l'Ouest), PCC):** Monsieur le Président, je suis heureuse d'avoir la possibilité de féliciter le président du comité d'avoir si bien piloté l'étude de cette mesure législative. Je n'ai pas à lui rappeler son importance pour notre propre secteur agricole, car je sais qu'il la connaît.

Je suis surprise d'apprendre que certains expéditeurs étaient mécontents. J'ai lu ce que le président des Producteurs de grains du Canada avait déclaré:

Cette nouvelle mesure législative va grandement contribuer à répondre aux besoins de nos agriculteurs en matière de transport. Nous sommes ravis qu'elle soit sur le point d'être adoptée par le Parlement. Elle est le fruit de beaucoup de travail.

Il a ajouté:

Nous sommes heureux de constater que des normes de rendement ont été incluses dans le processus d'arbitrage.

Le député pourrait-il nous en dire plus sur ce que cela signifie pour le secteur agricole, en particulier dans les régions enclavées comme la Saskatchewan et le Manitoba, et à quel point c'est important pour nos agriculteurs?

●(2125)

**M. Merv Tweed:** Monsieur le Président, j'aimerais remercier ma collègue de sa question, mais il arrive que le Manitoba et la Saskatchewan ne sont pas enclavées, mais entourées d'eau.

C'est intéressant car tout le débat concernant cette entente sur les services ferroviaires consistait à trouver un moyen de satisfaire autant les expéditeurs que les compagnies de chemin de fer. Nous sommes conscients que les choix sont limités; les compagnies de chemin de fer doivent donc être conscientes du fait qu'elles doivent offrir de bons services. Quant aux expéditeurs, ils doivent comprendre qu'ils ont des obligations et des engagements à respecter dans une entente. Si l'une ou l'autre des parties commet une erreur ou provoque une impasse, il existe des moyens juridiques de la résoudre et d'en arriver à une solution. Il y a des moyens d'aller de l'avant sans avoir les mains liées. Auparavant, elles devaient sans cesse faire appel aux tribunaux et les recours traînaient en longueur. Nous disposons maintenant d'une solution directe

Je crois que les producteurs sont satisfaits. Je crois que les expéditeurs le sont aussi, et je crois que les compagnies de chemin de fer vont se faire à l'idée avec le temps. Les Canadiens seront les bénéficiaires.

**L'hon. Ralph Goodale (Wascana, Lib.):** Monsieur le Président, je suis heureux de participer au débat sur le projet de loi C-52. Les députés des deux côtés de la Chambre ont dit, pendant le débat, qu'ils se réjouissent que la Chambre étudie cette mesure législative. Au bout du compte, elle recevra probablement l'appui d'à peu près tous les députés.

Cependant, des gens — non seulement des députés, mais aussi un grand nombre d'expéditeurs — ont exprimé leur déception. Pendant des années, ils ont entretenu de l'espoir et ont travaillé...

**Le vice-président:** Je constate qu'il y a une conversation en cours et que les gens qui y participent parlent fort. Les députés qui souhaitent discuter avec leurs collègues pourraient-ils le faire dans l'antichambre? J'ai de la difficulté à entendre le député.

Le député de Wascana a la parole.

**L'hon. Ralph Goodale:** Monsieur le Président, je vous remercie d'essayer de rétablir l'ordre. Je l'apprécie beaucoup.

Je disais donc que beaucoup de personnes, qu'il s'agisse de députés ou d'expéditeurs, ont exprimé leur déception. En effet, la mesure législative n'atteint pas pleinement les objectifs souhaités par les expéditeurs. Ils attendent ce projet de loi depuis longtemps.

Le débat relatif aux accords sur les niveaux de service au pays a commencé en 2006-2007. Avant cela, il était surtout question des accords sur l'établissement des coûts de revient et des tarifs marchandises, et on cherchait à déterminer si les agriculteurs et les autres expéditeurs en recevaient pour leur argent. Il était alors question de la nécessité d'effectuer des examens des coûts et du moment auquel ces examens devaient être effectués, des recettes découlant des tarifs marchandises et du fait que ces recettes étaient partagées ou non entre toutes les parties au processus, qu'il s'agisse de l'expéditeur, du port ou de l'entité recevant les exportations.

En 2006-2007, tous les efforts ont été centrés sur la question des accords sur les niveaux de service. C'est à ce moment que le présent débat a réellement commencé.

### *Initiatives ministérielles*

Le gouvernement a songé à tout cela pendant un bon moment et, en 2008, il a reconnu qu'il s'agissait d'une question légitime, que les niveaux de service étaient peut-être déficients et qu'il était nécessaire d'effectuer un examen des niveaux de service offerts aux expéditeurs par les sociétés ferroviaires.

Je tiens à souligner qu'il n'est pas uniquement question ici du secteur agricole. Pour important que soit le secteur agricole, le groupe des expéditeurs englobe les acteurs qui transportent presque tout par chemin de fer. Cela inclut le secteur forestier, le secteur des produits chimiques, le secteur des fertilisants, le secteur des mines et du minerai et le secteur de la fabrication. C'est un vaste échantillon de tous ceux qui dépendent du réseau ferroviaire. En général, ils se plaignaient des services qu'ils obtenaient, les jugeant déficients.

Comme je l'ai dit, le gouvernement était d'accord en principe, mais il y a eu un problème ici, à compter de 2008, et il a décidé de diligenter un examen officiel. Le groupe d'experts chargé de cet examen a été nommé à l'automne de 2009. Il s'est mis au travail assez rapidement et a complété son mandat en l'espace d'un an environ. Le rapport final a été prêt à l'automne 2010 et publié officiellement au début de 2011. En mars, le gouvernement a déclaré qu'il acceptait les conclusions du groupe d'examen et qu'il allait les mettre en oeuvre.

Essentiellement, les experts ont dit que le marché des services de transport était fondamentalement non concurrentiel, qu'il n'existait pas un juste équilibre entre les expéditeurs, d'une part, et les chemins de fer, d'autre part, et qu'il y avait effectivement une distorsion du pouvoir du marché qui était à l'avantage des chemins de fer. Voilà la teneur du rapport du groupe d'experts nommé par le gouvernement qui a été rendu public au début de 2011.

En mars de 2011, le gouvernement a déclaré qu'il acceptait ce principe sur le fond et qu'il allait agir. La discussion s'est poursuivie sans proposition précise de la part du gouvernement. En fait, il a renvoyé toute la question à un autre comité d'examen présidé par M. Jim Dinning, de l'Alberta. Malgré ses efforts pour dégager un consensus entre les chemins de fer et les expéditeurs, il n'a pas pu faire progresser les choses plus loin, de sorte que le processus s'est enlisé tout au long de 2011 et de 2012. À la fin de 2012, en décembre de l'année dernière, le gouvernement a finalement déposé un projet de loi. Nous sommes maintenant à la moitié de 2013.

Je rappelle simplement à la Chambre que tout ce processus a débuté en 2007. Par conséquent, cela a été long, et les expéditeurs ont attendu patiemment une mesure législative qui, ils l'espéraient, répondrait à leurs préoccupations. Malheureusement, ils sont déçus parce qu'à leur avis cette mesure laisse à désirer.

Essentiellement, les expéditeurs attendaient quatre choses du projet de loi. Ils voulaient une mesure qui leur reconnaisse le droit à un accord sur les niveaux de service obligatoire avec les compagnies de chemin de fer. C'était la première chose.

• (2130)

Deuxièmement, ils voulaient que le projet de loi énonce les services essentiels que doivent fournir les chemins de fer, et indique la façon dont on peut mesurer leur rendement. C'était leur deuxième revendication. Ils voulaient plus de précision quant à la définition et l'évaluation des services.

Troisièmement, en cas de perturbation du service ferroviaire, si le niveau de service qu'ils avaient demandé par contrat ne leur était pas fourni comme prévu, ils voulaient avoir droit à une indemnisation pour les dommages subis à cause des services déficients qu'ils avaient reçus.

J'aimerais préciser que lorsque le comité d'examen a examiné toutes les situations anecdotiques évoquées par les expéditeurs, il a indiqué que l'expéditeur agricole type de l'Ouest du Canada ne pouvait s'attendre à obtenir exactement ce qu'il avait demandé que dans 50 % des cas. C'est là une statistique assez convaincante. Si l'on ne peut espérer obtenir qu'une fois sur deux le service de transport qu'on a commandé, on a un sérieux problème, surtout si l'on s'adresse aux chemins de fer. Évidemment, la situation était sérieuse, et les expéditeurs voulaient être en mesure de se faire indemniser pour les dommages subis. Ils espéraient ne pas avoir à faire de réclamations, mais ils voulaient être indemnisés pour leurs dommages si le niveau de service était inférieur à ce à quoi ils s'attendaient.

Enfin, le quatrième élément concernait le mécanisme de résolution des conflits.

Le droit d'obtenir une entente de service était le premier point sur lequel ils voulaient négocier. En cas d'échec des négociations, le litige devait être renvoyé à l'arbitrage de l'Office des transports du Canada, qui imposerait alors une sentence arbitrale. Et c'est précisément ce qui occupe une bonne partie du projet de loi C-52. Ce qui fait défaut, ce sont les autres éléments demandés, c'est-à-dire les précisions dans la définition des services à fournir, et les conséquences en cas de rendement insatisfaisant. Autrement dit, c'est la possibilité, pour les expéditeurs, d'être indemnisés pour les dommages subis.

Ces deux éléments-là, soit les précisions dans la définition et la possibilité d'indemnisation pour les dommages subis, ne figurent pas dans le projet de loi C-52. C'est essentiellement pour ces deux raisons que le milieu des expéditeurs juge ce projet de loi laisse à désirer.

En ce qui concerne la définition des niveaux de service, le gouvernement considère qu'il suffit de s'en tenir à la formulation qui figure dans la Loi sur les transports au Canada depuis déjà 40 ou 50 ans, et qu'il n'est pas nécessaire de l'améliorer ou de la préciser pour répondre aux préoccupations des expéditeurs. Je crois, en toute franchise, que le gouvernement devra admettre qu'il fait fausse route à ce sujet, puisque la définition énoncée dans la loi cause des problèmes depuis plusieurs années. Elle manque de clarté. Elle est même d'un flou extrême. Par conséquent, on ne peut pas se contenter de dire qu'on continuera d'utiliser les mêmes définitions des niveaux de service et qu'on se croisera les doigts en espérant que tout ira bien. Si on procède ainsi, le gouvernement, les expéditeurs et les sociétés de chemin de fer seront très déçus. L'histoire a démontré que la formulation actuelle est inadéquate. Comme on le sait, la folie consiste à refaire la même chose, encore et encore, en espérant obtenir un résultat différent.

Le résultat ne sera pas différent. La définition fournie dans la loi ne permettra pas de changer les choses et de régler le problème dont se plaignent les expéditeurs. Comme l'a confirmé le comité d'examen mandaté par le gouvernement, ce problème n'a rien d'une préoccupation imaginaire inventée par les expéditeurs; c'est un problème légitime.

*Initiatives ministérielles*

Deuxièmement, en ce qui concerne l'application de la loi, qu'arrive-t-il quand les niveaux de service sont inadéquats et ne satisfont pas aux normes auxquelles les expéditeurs sont en droit de s'attendre? La solution proposée par le gouvernement ne consiste pas à verser des indemnités aux expéditeurs. Il compte plutôt établir un système de sanctions administratives pécuniaires, c'est-à-dire imposer des amendes quand le service ne répond pas aux normes. Certains pourraient voir dans cette suggestion un mécanisme de sanctions et d'application de la loi et penser qu'il pourrait donner de bons résultats. Le problème, par contre, c'est que l'amende est versée au gouvernement. Elle s'ajoute aux recettes générales de l'État.

• (2135)

Cela devient simplement une source de recettes fiscales additionnelles pour le Trésor du gouvernement du Canada et n'a absolument aucun lien avec le problème des transports qui se pose concrètement. Ce dont les expéditeurs ont besoin, c'est d'être indemnisés. Si une cargaison n'est pas livrée à temps et n'atteint pas le client ou le marché, cela représente une pénalité monétaire pour l'expéditeur. Il perd des revenus, des profits et il engage des dépenses supplémentaires parce que le système de transport lui a fait défaut.

On a beau dire qu'on va taper sur les doigts de la compagnie de chemin de fer et que celle-ci va payer une amende au gouvernement, on n'est pas plus avancé. Cette amende ne fait pas bouger d'un pouce un boisseau supplémentaire de blé ou une tonne de bois-d'oeuvre de plus. Tout ce que cela fait, c'est de transférer un peu d'argent de la compagnie du chemin de fer au gouvernement. De son côté, l'expéditeur est pris avec les mêmes problèmes: un service déficient pour lequel il n'y a aucun remède parce qu'il ne peut pas recouvrer les dommages subis à moins de s'adresser aux tribunaux, avec toutes les démarches chicanières que cela implique.

Nous venons de décrire la situation des petits expéditeurs et les désavantages qu'il subissent. Les compagnies de chemin de fer, pour leur part, ont beaucoup plus d'argent à consacrer aux avocats dans le processus judiciaire et, sans nul doute, ce déséquilibre va continuer de favoriser les compagnies de chemin de fer et de désavantager les expéditeurs.

C'est probablement sur le terrain que ce déséquilibre est le plus flagrant. N'oublions pas que le comité a dit que le problème tenait à l'origine au fait que les règles n'étaient pas les mêmes pour tous. Elles favorisaient les compagnies de chemin de fer, tandis que les expéditeurs se retrouvaient essentiellement dans une position de marché captif. Ils n'étaient pas en mesure de trouver une autre compagnie de chemin de fer pour transporter leurs produits ni de faire valoir leurs droits parce que la loi ne leur conférerait aucun droit, de sorte qu'ils étaient pris dans une situation désavantageuse.

La meilleure illustration de ce déséquilibre est probablement le fait que les compagnies peuvent et ont toujours pu faire payer unilatéralement des frais de surestaries à l'expéditeur si ce dernier ne livre pas sa marchandise en temps voulu ou de la manière prévue. La compagnie de chemin de fer peut faire payer une pénalité comptant à l'expéditeur, appelée « surestaries », si celui-ci ne respecte pas ses obligations, mais l'inverse n'est pas vrai, c'est-à-dire que l'expéditeur n'a pas la possibilité de faire payer une pénalité comptant ou une indemnisation versée par la compagnie de chemin de fer si celle-ci n'accomplit pas la tâche prévue au contrat. Par conséquent, les compagnies de chemin de fer ont le pouvoir de punir les expéditeurs, tandis que les expéditeurs n'ont pas le pouvoir de punir les compagnies de chemin de fer. C'est l'exemple classique du déséquilibre fondamental qui existe dans cette situation, déséquilibre dont les expéditeurs espéraient qu'il serait finalement rectifié par ce nouveau projet de loi.

Voilà les problèmes fondamentaux. Dans une certaine mesure, ce projet de loi fera avancer les choses. Tous les expéditeurs jouiront d'un droit légiféré afin de conclure des accords sur les niveaux de services avec les sociétés de chemin de fer compétentes. Ils pourront d'abord tenter de négocier des accords de ce genre. Tant mieux si les négociations portent leurs fruits. Tout le monde espère que les choses marcheront ainsi et qu'il ne sera pas nécessaire d'avoir recours au cadre législatif et réglementaire pour que les parties puissent parvenir à une entente. Cependant, si l'expéditeur n'arrive pas à conclure un accord avec les sociétés ferroviaires, le projet de loi prévoit une mesure supplémentaire — ce qui est bien —, à savoir que l'expéditeur pourra s'adresser à l'Office des transports du Canada et obtenir de celui-ci un règlement par voie d'arbitrage. Ces mesures prévues dans le projet de loi sont positives.

Cependant, ce qui pose problème, je le répète, c'est le libellé du projet de loi ou, devrais-je plutôt dire, l'absence de définition de l'expression « niveau de services ». Comme c'est le cas depuis des décennies, on continue d'utiliser le même libellé vague, ce qui fait partie du problème. Il faudra éclaircir ce que signifie l'expression « niveau de services » et comment on mesure celui-ci. La deuxième lacune importante, c'est que, en cas de défaut d'exécution de la part de la société ferroviaire, l'expéditeur ne pourra pas s'adresser à l'Office des transports du Canada dans le cadre d'un processus de règlement des différends. Il ne pourra donc pas obtenir des dommages-intérêts liquidés pour régler son problème, à savoir que, en raison du défaut d'exécution de la société ferroviaire, ses marchandises ne sont pas transportées.

• (2140)

L'expéditeur ne gagne rien si la société de chemin de fer paie une pénalité au gouvernement. L'argent se retrouve dans les poches du gouvernement, pas dans celles de l'expéditeur, même si c'est lui qui a le problème.

Ces questions ont fait l'objet de discussions lors de l'étude en comité. Des députés de la Chambre ont abordé ces questions, en comité et ailleurs, avec les expéditeurs de tout le pays. Selon eux, le projet de loi C-52 est un pas dans la bonne direction en raison de la disposition légale qui crée le droit d'établir des ententes sur les niveaux de service. Comme ils me l'ont dit verbalement et par écrit, c'est mieux que rien. Ils voudraient beaucoup plus, mais c'est mieux que rien.

Les libéraux appuieront cette mesure législative à contrecœur pour cette raison, parce qu'elle apporte de légères améliorations par rapport à la situation qui existait auparavant. Nous aurions préféré améliorer nettement les choses. Cela demeure possible. Le processus parlementaire n'est pas encore terminé.

Avant que le processus soit terminé et que cette mesure législative reçoive la sanction royale, on peut espérer que le gouvernement aura l'occasion de réfléchir à deux points importants, à savoir: premièrement, définir de façon plus efficace les niveaux de service et la façon de les mesurer; deuxièmement, veiller à ce que les sociétés de chemin de fer offrent un service adéquat en accordant le droit aux expéditeurs de toucher des dommages-intérêts, au lieu d'imposer une pénalité qui sera versée au gouvernement.

Si le gouvernement acceptait de modifier ces deux points, les expéditeurs seraient beaucoup plus satisfaits de cette mesure législative qu'ils ne le sont aujourd'hui. Je pense que nous l'acceptons tous à contrecœur sous sa forme actuelle, mais le gouvernement se rendra compte dans un an ou deux qu'il doit revenir sur cette question.

*Initiatives ministérielles*

Un examen législatif de la Loi sur les transports au Canada aura lieu en 2015. La question va se présenter de nouveau parce que le gouvernement n'aura pas saisi maintenant l'occasion de faire les choses correctement, comme il se doit.

[Français]

**Mme Anne Minh-Thu Quach (Beauharnois—Salaberry, NPD):** Monsieur le Président, le projet de loi C-52 vise seulement les nouvelles ententes. Souvent, il y a des violations et des arrêts de service liés aux ententes actuelles. Il n'y a pas de recours, et les expéditeurs essuient des pertes financières. Ces dernières entraînent aussi, parfois, des pertes d'emplois. Puisque les récoltes attendent et ne sont pas vendues, cela a des répercussions sur l'économie.

Le projet de loi est incomplet, et il n'est pas parfait. La perfection est difficile à atteindre. Toutefois, le projet de loi ne reflète pas du tout les six recommandations que les expéditeurs ont faites quand ils ont témoigné devant le comité.

Qu'est-ce que mon collègue pense du fait que cela affecte à ce point la qualité de vie des expéditeurs et l'économie du Canada?

● (2145)

[Traduction]

**L'hon. Ralph Goodale:** Monsieur le Président, en ce qui a trait aux ententes de service, depuis quelques années, certains expéditeurs — mais pas tous — ont pu négocier des contrats confidentiels avec les compagnies de chemins de fer relativement au niveau de service. Ces contrats conclus entre les compagnies de chemin de fer et l'expéditeur portent sur des aspects liés au service et sont confidentiels.

Cela dit, la députée a raison de souligner, que lorsqu'une entente de service existe, l'expéditeur ne peut pas renvoyer le dossier à l'OTC avant l'expiration du contrat confidentiel. Dans certains cas, cela peut signifier que les expéditeurs doivent patienter un certain temps avant de pouvoir se prévaloir du processus d'arbitrage.

Nous avons posé un certain nombre de questions en comité au sujet de ces contrats confidentiels conclus préalablement entre certains expéditeurs et les compagnies de chemins de fer. On nous a dit qu'il n'y avait pas beaucoup de ces contrats et que ceux-ci étaient tous de courte durée. C'est ce que nous ont dit les parties directement concernées. On nous a laissé entendre que cette situation n'était pas un problème important.

Toutefois, s'il s'avérait qu'il existe un plus grand nombre de ces ententes confidentielles qu'on nous l'a laissé croire, et si ces ententes étaient d'une durée plus longue — comme par exemple cinq ou dix ans, au lieu d'un ou deux — je pense que la mesure législative serait problématique, parce que de nombreux expéditeurs ne pourraient pas avoir recours à l'arbitrage avant un bon bout de temps.

Cela dit, lorsqu'on a demandé aux expéditeurs combien de ces ententes existaient et quelle était leur durée, ils nous ont répondu qu'il n'y en avait pas beaucoup et que les ententes étaient de courte durée. C'est ce que les expéditeurs ont dit au comité.

[Français]

**M. Dany Morin (Chicoutimi—Le Fjord, NPD):** Monsieur le Président, je trouve assez hypocrite que mon collègue libéral se porte à la défense de l'amélioration des voies ferrées au Canada, quand on sait que ce sont ces mêmes libéraux qui ont aidé à créer la crise actuelle en privatisant le CN, en 1995, sans prévoir aucune mesure de protection des expéditeurs. On pourrait dire qu'ils ont cimenté le quasi-monopole qu'on connaît aujourd'hui.

Qu'est-ce que mon collègue libéral a à dire là-dessus?

[Traduction]

**L'hon. Ralph Goodale:** Monsieur le Président, le député ne s'embarrasse pas des faits pour présenter son idéologie tordue.

En 1995, la question qui préoccupait les sociétés ferroviaires et les expéditeurs était celle des coûts. Le dernier examen des coûts avait été fait à peu près en 1992. Durant les années 1990, c'était l'examen des coûts qui préoccupait les expéditeurs. Les recettes augmentaient-elles? Étaient-elles calculées correctement? Étaient-elles réparties équitablement entre les participants de la chaîne de valeur?

Le débat sur le niveau de service a commencé pour de vrai au milieu des années 2000. Il portait sur cette question, surtout à partir de 2006-2007. À l'époque, une mesure législative avait été déposée au Parlement. Les expéditeurs ont dit qu'ils voulaient que la mesure législative présentée par le gouvernement en 2006 — et dont nous avons été saisis en 2007 — traite de la question du service. Le gouvernement a répondu qu'il s'occuperait plus tard des plaintes liées au service, et c'est ce qui a mené à la mise sur pied du groupe spécial, en 2008-2009.

Par conséquent, les faits présentés par le député dans sa diatribe sont tout à fait erronés.

● (2150)

[Français]

**M. Dany Morin:** Monsieur le Président, je suis fortement en désaccord avec mon collègue libéral, qui essaie de balayer sous le tapis l'implication des libéraux dans la crise actuelle.

Je peux comprendre que les libéraux, en 1995, aient eu leurs raisons de privatiser le CN, bien que je ne sois pas certain que les Canadiens en soient sortis gagnants.

Par contre, ils avaient jusqu'en 2006 pour régler les problèmes que subissent présentement les chemins de fer, tant le CN que le CP, et ils n'ont rien fait.

Qu'ont-ils à dire? Vont-ils encore dire que la privatisation justifie la crise qu'ils ont créée pendant 11 ans?

Je le rappelle, la privatisation s'est faite en 1995, mais jusqu'en 2006, ils n'ont rien fait.

[Traduction]

**L'hon. Ralph Goodale:** Monsieur le Président, comme je l'ai dit, je vais donner un calendrier au député, si ça peut l'aider.

En 1990, il était question des coûts. En 2006-2007, il s'agissait plutôt du niveau de service. La nature du problème a changé entretemps.

*Initiatives ministérielles*

À vrai dire, en l'occurrence, la question du régime de propriété des sociétés ferroviaires n'est absolument pas pertinente. Les expéditeurs se sont plaints autant de la société ferroviaire privée que de la publique, à l'époque où celle-ci était encore nationalisée. En fait, il s'est avéré que le régime de propriété n'était pas un facteur pertinent pour la question du niveau de service.

Si on posait maintenant la question aux expéditeurs, ils répondraient, quoique du bout des lèvres, qu'ils obtiennent de meilleurs services du CN que du CP. C'était parfois le contraire, mais actuellement, je crois qu'ils diraient que le CN a cherché plus efficacement à régler le problème que le CP.

En fin de compte, les expéditeurs qui font affaire avec les sociétés ferroviaires de l'une ou l'autre des catégories estiment que les services ne sont pas aussi bons qu'ils devraient l'être. C'est pour cette raison qu'ils souhaitent une mesure législative plus efficace.

**L'hon. Mauril Bélanger (Ottawa—Vanier, Lib.):** Monsieur le Président, ma question portera aussi sur l'histoire.

Le député de Wascana pourrait-il faire le lien entre la situation des années 1990 et 2000 et ce qui s'est passé dans les années 1980 lorsque le tarif du Nid-de-Corbeau a été changé? Quels effets, positifs ou négatifs, ce changement a-t-il pu avoir sur les services de transport ferroviaire des marchandises au Canada?

**L'hon. Ralph Goodale:** Monsieur le Président, le problème, dans le cas de la mesure qu'on a appelée le « tarif du Nid-de-Corbeau », c'est qu'elle s'est heurtée à un obstacle de taille au milieu des années 1990, lorsque la nouvelle Organisation mondiale du commerce a explicitement statué que la structure des tarifs marchandises constituait une subvention illégale. Le gouvernement n'a eu d'autres choix que d'apporter des changements, et de prévoir une période d'indemnité pour la perte du taux subventionné. Il a tenté de donner au système une base plus commerciale à long terme, en prévision de l'avenir.

La transition a été fort difficile pour le milieu agricole. Les agriculteurs canadiens méritent tout notre respect, car ils ont eu la force et l'intelligence nécessaires pour traverser cette période de bouleversements et en sortir plus forts. Toutefois, ils ont maintenant besoin d'une mesure législative équitable qui leur accordera le service pour lequel ils ont payé. Voilà pourquoi le projet de loi C-52 devrait offrir mieux.

• (2155)

**L'hon. Rob Merrifield (Yellowhead, PCC):** Monsieur le Président, je m'intéresse énormément au débat de ce soir, et j'en tire un peu de fierté. Le projet de loi me tient à coeur, car j'étais responsable du dossier des chemins de fer au moment de l'Examen des services de transport ferroviaire des marchandises. J'ai pu annoncer l'intention du gouvernement de présenter ce projet de loi.

Nous en sommes à l'étape de la troisième lecture. C'est une bonne chose non seulement pour la Chambre, mais aussi pour le pays, car tous les partis ont indiqué qu'ils appuient la mesure législative. De nombreuses raisons font qu'il s'agit d'un excellent projet de loi.

J'expliquerai d'abord pourquoi nous avons présenté le projet de loi et pourquoi celui-ci est essentiel. J'aimerais faire un petit retour en arrière, afin d'expliquer à la Chambre et aux Canadiens ce qui était vraiment à l'origine du problème.

Lorsqu'on m'a confié le dossier des chemins de fer, les wagons du CN dans l'Ouest étaient livrés à temps dans environ 52 % à 55 % des cas pour les envois de céréales. Voilà une bien piètre performance. Comment les agriculteurs de l'Ouest pouvaient-ils envoyer leurs produits de la ferme au port afin de les exporter sur les marchés

internationaux s'ils ne pouvaient compter sur l'arrivée ponctuelle des wagons que dans 55 % des cas?

Comme l'a mentionné mon collègue de Wascana, le CN s'est considérablement amélioré au cours de l'examen. Une nouvelle équipe de gestion s'est jointe au CN et s'est affairée à apporter des améliorations, ce qui a porté ses fruits. La société est passée de 55 % à 90 % en une période d'un an, un an et demi, et ce, seulement parce les yeux étaient rivés sur elle et qu'elle a consacré toute son attention à l'amélioration de ses services, qui faisaient l'objet d'un examen.

De nombreux expéditeurs nous ont demandé de poursuivre l'examen et de maintenir les projecteurs braqués sur les sociétés et les chemins de fer pour qu'ils maintiennent un niveau de service élevé. Nous les avons invités à conclure des accords de service avec tous les expéditeurs. Ils se sont engagés à le faire et ont signé autant d'accords de service de transport que possible. En fait, je sais pertinemment que certaines industries — peut-être celle du charbon — ont des accords depuis plus de 10 ans; c'est donc que des accords à long terme ont été signés à l'époque.

Ce projet de loi ne traite pas vraiment des accords eux-mêmes. C'est intentionnel, car ils sont tellement diversifiés. Comme les besoins des expéditeurs varient d'une industrie à l'autre, les accords de services varieront aussi d'un expéditeur à l'autre, tout comme le type de wagons, qui ne sera pas le même selon que l'on veuille transporter du charbon, de la potasse ou du bois, par exemple. Mais au fond, tous ces gens veulent avoir un bon service. Or, ce projet de loi leur laisserait beaucoup de souplesse, car les accords pourraient comprendre toute sorte de pénalités. Nous ne connaissons pas la teneur des accords, et ce n'est pas nécessaire. Toutefois, lorsque deux parties en viennent à un accord, il faut qu'un mécanisme soit en place pour que certaines choses se produisent.

Tout d'abord, il faut faire en sorte que l'accord conclu soit respecté. C'est ce que vise le projet de loi. Il prévoit des pénalités pour l'expéditeur ou le transporteur ferroviaire qui enfreindra les dispositions de l'accord.

Ensuite, il faut pouvoir faire quelque chose au cas où il serait impossible pour les parties de s'entendre. Si les négociations entre l'expéditeur et le chemin de fer sont menées au meilleur de leur capacité, qu'il s'agisse de produits forestiers, d'oeufs, de charbon ou de potasse, peu importe le produit, s'ils ne peuvent en venir à une entente, ils sont vraiment coincés. La mesure est un instrument qui leur permet d'obtenir un règlement arbitral définitif qui leur précise clairement ce qui est juste dans une entente. C'est ce que réclamaient les représentants du secteur ferroviaire et les expéditeurs.

Au lieu de se sentir pris au piège et d'affirmer que la volonté de négociation fait défaut chez leurs vis-à-vis, ce projet de loi leur assure que, s'ils ne peuvent arriver à s'entendre, il y aura un règlement arbitral. Il ne précise pas qui va gagner ou perdre à la suite de cet arbitrage; il exige simplement qu'il ait lieu. Et grâce à cela, le système dans son ensemble se trouvera amélioré. Si l'on examine attentivement les données du rapport d'examen des services ferroviaires, comme l'ont fait le comité et le gouvernement, on constate que les deux parties avaient beaucoup de choses à se reprocher.

*Initiatives ministérielles*

• (2200)

Ne choisissons pas de gagnants ou de perdants. Réglons simplement l'affaire dans le meilleur intérêt du pays. Voilà la raison d'être de la Chambre. Sa mission consiste à élaborer une mesure législative qui permettra au pays de progresser. Peu nous importe qui gagne ou perd. Nous voulons que le système soit juste pour que les deux parties sortent gagnantes. Le Canada sort vainqueur parce que nous acheminons la marchandise jusqu'aux ports, et ensuite, aux marchés internationaux, pour le plus grand bénéfice des compagnies de chemin de fer, des expéditeurs et de tout le pays. Voilà pourquoi il faut appuyer le projet de loi.

Le commerce international est vraiment la clé de notre avenir. Nous sortons tout juste d'une grave récession économique qui a ébranlé le monde entier. Elle a ébranlé l'Amérique du Nord. Elle a ébranlé les États-Unis, notre principal partenaire commercial. L'an dernier, nos échanges se sont chiffrés à 528 milliards de dollars. Le commerce tripartite entre le Mexique, le Canada et les États-Unis s'élève à près d'un billion de dollars par année. Lorsqu'on commence à compter en billions, cela représente beaucoup d'argent.

L'ALENA a permis la création de près de 40 millions d'emplois chez nous. J'adore la carte affichée à l'ambassade du Canada aux États-Unis. On peut y voir, pour chaque État, les revenus des échanges avec le Canada et le nombre d'emplois que ces échanges ont créés. Il s'agit d'une information très efficace que nos cousins américains doivent comprendre plus directement. Tout comme les Canadiens d'ailleurs. Les revenus liés au commerce et le nombre d'emplois créés dans chaque province figurent aussi sur cette carte. Je la recommande à tout le monde.

Pourquoi est-ce que je mentionne cela? Parce qu'un emploi sur cinq au Canada est créé grâce au commerce, grâce aux exportations. Soixante pour cent de notre PIB vient du commerce. Est-il en croissance ou en décroissance? Les dernières statistiques que j'ai vues indiquent une augmentation du commerce international de 73 % entre aujourd'hui et 2025. C'est un chiffre impressionnant. Les pays qui vont tirer profit de cette croissance du commerce vont en sortir gagnants. J'aime le fait que nous sommes bien placés pour en tirer profit. Nous sommes sur le point de signer un accord de libre-échange avec l'Europe et j'espère que ce sera fructueux. Ce marché compte 500 millions d'habitants et il a un PIB de 17 billions de dollars et nous pouvons en profiter. D'autre part, si l'on se tourne vers la côte Ouest, avec le Partenariat transpacifique, on parle de 110 millions d'habitants et d'un PIB de 17,6 billions de dollars.

Il y a là d'immenses possibilités, pas seulement du côté de la Chine et de l'Inde, mais aussi de nos partenaires transpacifiques. Tout dépendra de ce que nous avons à offrir à ces marchés. Nous travaillons aussi à un accord commercial bilatéral avec le Japon. Nous nous efforçons d'augmenter notre commerce avec la Chine, qui est un joueur incontournable, en particulier quand il s'agit des chemins de fer et d'acheminer nos produits vers la côte Ouest.

Que veulent-ils? Ils veulent deux choses, la sécurité alimentaire et la sécurité énergétique. Le Canada peut offrir les deux et les chemins de fer ont un grand rôle à jouer à cet égard. Avant que les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs commencent à s'invectiver, pourquoi ne se tourmentent-ils pas plutôt vers les occasions qui se présentent à nous? Pourquoi ne pas nous tourner vers les occasions qui s'offrent au Canada? Jamais l'occasion n'a-t-elle été si belle de créer une situation gagnante pour les industries canadiennes. Il peut s'agir de produits manufacturés et transportés aller-retour par rail, comme on le fait avec les États-Unis pour les automobiles. Nous pouvons même fournir aux États-Unis des produits qui viennent de

Chine par le port de Prince Rupert en deux jours et demi de moins que par tout autre port de la côte Ouest. Le transport prend deux jours et demi de moins parce que la marchandise est débarquée à Prince Rupert et acheminée directement à Chicago pour approvisionner la plus grande économie du monde, celle des États-Unis. Tout cela grâce à nos chemins de fer et à notre réseau de transport.

Certains ont critiqué ce projet de loi, se demandant pourquoi nous n'avons pas inclus les envois vers les États-Unis dans cet accord sur les services ferroviaires. Je peux dire que les États-Unis examineront de très près ce projet de loi. Les Américains se demandent comment il fonctionne, de quel genre d'appui il bénéficie, et s'il sera vraiment efficace. Je crois qu'il sera efficace. Les Américains veulent vraiment l'examiner, et peut-être même s'en inspirer dans leur propre pays. Ainsi, on créera un système uniformisé entre le Canada et les États-Unis, qui est et demeurera toujours notre principal partenaire commercial.

• (2205)

C'est un excellent projet de loi pour bien des raisons. C'est un projet de loi fabuleux pour les marchés internationaux.

Les réseaux ferroviaires transportent énormément de marchandises: environ 240 million de tonnes. Au pays, environ 70 % du transport de surface des marchandises se fait par train. Cela comprend les marchandises en vrac comme les grains, le minerai, les produits forestiers et les produits énergétiques.

Hier soir, j'ai parlé à un représentant du Canadien national qui m'a dit qu'un nombre incroyable de wagons sont commandés pour approvisionner les marchés en énergie. Cela découle de la résistance aux oléoducs. Que les oléoducs soient construits ou non, il n'y a aucun doute que le réseau ferroviaire contribuera de façon importante au transport des produits énergétiques vers les régions côtières et au-delà.

Il est très important que ce projet de loi appuie non seulement le secteur agricole, qui fournit les grains et les céréales, mais aussi le secteur de l'énergie, le secteur minier, l'industrie de la potasse, etc. C'est un excellent projet de loi qui contribuerait grandement à égaliser les chances.

Mon collègue a dit que le CN était autrefois l'un des pires quant au service fourni. J'aurais tendance à être d'accord avec lui. C'est peut-être le contraire aujourd'hui, et le CP a plus de difficulté à assurer le service que le CN. C'est assez difficile à contester, et c'est sans doute vrai.

Nous avons entendu les arguments du président du CN. Il se demande pourquoi nous présentons ce projet de loi. Il craint que cela n'entrave les négociations et amène les parties en présence à quitter la table des négociations. Mais c'est tout le contraire qui va se produire. Le projet de loi va amener les parties à la table de négociation, car si elles n'en viennent pas à une entente de service, elles devront très rapidement s'en remettre à l'arbitrage prévu dans la loi, qui imposera une solution. Voilà ce que la loi est censée faire. C'est pourquoi elle sera si efficace.

Est-ce qu'elle sera très fréquemment invoquée? Sans doute pas. Du moins, je l'espère. Je souhaite même qu'elle ne soit jamais invoquée. Si la loi s'applique, les petits jeux seront terminés. Il y aura un règlement par voie arbitrale. À défaut, quelqu'un d'autre devra intervenir. Cela se fera très vite, et ne coûtera pas très cher. Dès la première contestation, un précédent aura été créé. La suite des choses en découlera et les ententes de service devront s'y conformer.

*Initiatives ministérielles*

Je ne pense pas qu'on ait à recourir massivement à cette mesure législative, mais elle est indispensable, parce que le gestionnaire du CN ou du CP ne sera peut-être pas toujours un interlocuteur aimable et disposé à faire ce qu'il faut. Quand nous adoptons une loi, c'est pour longtemps, et c'est dans l'intérêt du pays. Cela n'a rien à voir avec la personnalité des parties en présence.

Je me souviens des représentants de l'industrie forestière. Nous étions à quelques heures de la conclusion d'un accord avec le secteur forestier canadien. Nous avons invité ses représentants à la table de négociation. Nous avons tout fait pour les convaincre. Nous n'y sommes pas parvenus. Maintenant, ce serait différent, car nous avons une mesure législative qui prévoit l'arbitrage. Je me garderai bien de dire qui va gagner et qui va perdre en arbitrage, car je n'en sais rien, mais je sais qu'il y aura une sentence arbitrale exécutoire.

Il est très important que les wagons arrivent en gare au moment opportun pour que le produit se rende du lieu de production au marché. C'est la première chose à faire pour créer l'économie, les emplois et la prospérité dont notre pays a besoin pour progresser.

On a beaucoup parlé des pénalités, qui seront encaissées par le gouvernement. En effet, nous ne voulons pas que les gagnants ou les perdants se servent de la loi pour en faire autre chose qu'un outil qui garantit que des services seront fournis au bon moment.

Les ententes de service pourraient prévoir toutes sortes de pénalités, si les parties sont d'accord. Si l'entente n'est pas réalisée, les pénalités prévues pourraient devenir un moyen de pression pour exiger l'application de l'entente de service.

● (2210)

C'est un grand jour pour moi aujourd'hui. Le processus a été long et a comporté des consultations considérables.

J'ai des extraits de ce qu'ont dit les représentants des industries agricole, forestière, minière, du charbon et de la potasse. Ils affirment que cette mesure législative contribue grandement à changer la dynamique entre les sociétés ferroviaires et les expéditeurs. Ils sentent que le gouvernement les appuiera dans un processus de règlement par arbitrage qui ne dressera pas les parties l'une contre l'autre. Cette mesure a vraiment pour but de faire en sorte qu'une entente convenant aux deux parties puisse être conclue et que le service soit offert comme il se doit. On n'insistera jamais assez sur l'importance primordiale d'un service prévisible, sans lequel les expéditeurs ne pourront pas prospérer et acheminer leurs produits jusqu'au marché.

Je félicite le Comité permanent des transports, qui a travaillé fort pendant des années pour obtenir ce résultat. Le ministre des Transports est intervenu et n'a pas ménagé les efforts pour que nous arrivions où nous en sommes ce soir.

Ce soir est un grand soir. Pensons-y. À quand remonte la dernière fois où tout le monde à la Chambre s'est prononcé en faveur d'une mesure législative de fond comme celle-ci? J'ai beau reculer très loin dans le temps, je n'en vois pas. Je sais que des projets de loi sans importance fondamentale ont obtenu un appui unanime, mais pas de mesures législatives de l'importance de celle-ci, qui modifie le paradigme et change la dynamique. C'est probablement la mesure législative concernant les relations entre expéditeurs et sociétés de chemin de fer la plus importante depuis au moins 50 ans. C'est donc un grand soir. C'est une mesure législative importante.

Je suis fier d'exprimer mon appui à ce projet de loi et j'ai hâte que nous passions au vote, qui aura lieu demain, je l'espère. Nous enverrons ensuite le projet de loi au Sénat et il recevra la sanction royale très rapidement.

[Français]

**M. Dany Morin (Chicoutimi—Le Fjord, NPD):** Monsieur le Président, j'ai posé cette question à son collègue conservateur un peu plus tôt, mais la réponse que j'ai eue n'était pas satisfaisante. En fait, je n'ai pas eu de réponse à ma question. Je vais donc la poser à nouveau.

Étant donné que le CN a réalisé un profit de 2,7 milliards de dollars l'année dernière, les conservateurs pensent-ils vraiment qu'une pénalité de 100 000 \$ va changer les façons de faire de l'entreprise?

Personnellement, je ne le crois pas, mais peut-être les conservateurs ont-ils une autre réponse.

[Traduction]

**L'hon. Rob Merrifield:** Monsieur le Président, il demande si les pénalités sont suffisamment élevées pour faire respecter la loi. La pénalité est de 100 000 \$ par wagon qui n'arrive pas à temps. C'est donc une pénalité assez élevée. Dans le cas contraire, nous pourrions devoir l'augmenter.

Je pense qu'elle est suffisante. Je ne connais personne dans l'industrie ferroviaire qui dirait qu'il va payer les 100 000 \$ plutôt que de fournir les wagons. Je ne crois pas que les compagnies de chemin de fer vont jouer cette carte. Le cas échéant, on pourrait toujours remédier au problème, mais, pour l'instant, je ne ferais rien.

Les deux parties sont visées. La pénalité pourra être imposée à l'expéditeur comme à la compagnie de chemin de fer. On peut dire que c'est une pénalité assez salée pour chaque infraction à cette loi. Je ne m'attends pas à ce que cela se produise, mais il y a toutes sortes de recours si cela se produit.

La Loi sur les chemins de fer sera révisée en entier en 2015-2016. Je ne crois donc pas que les compagnies de chemin de fer vont se moquer de cette mesure législative. Elles vont essayer de s'y conformer parce que c'est dans leur intérêt. Il est dans leur intérêt de veiller à ce que les wagons se rendent à destination comme prévu et que les ententes de service soient justes pour les deux parties. Pour que les compagnies de chemin de fer soient gagnantes, les expéditeurs doivent être gagnants et vice-versa. Si les deux sont gagnants...

● (2215)

**Le président suppléant (M. Bruce Stanton):** Questions et observations. Le député de Markham—Unionville a la parole.

**L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.):** Je suis d'accord avec une grande partie de ce que le député a dit. Il a déjà été indiqué que les libéraux allaient voter en faveur du projet de loi.

Toutefois, le député n'accorde vraiment pas beaucoup d'attention à un point essentiel soulevé par mon collègue de Wascana, à savoir que les expéditeurs veulent être indemnisés s'ils reçoivent un mauvais service de la part de la compagnie de chemin de fer. Par exemple, si le train est en retard ou perd les marchandises et on juge que l'expéditeur a perdu 1 million de dollars, on devrait donner cette somme à l'expéditeur afin de compenser sa perte. Il ne serait ni gagnant ni perdant, car sa perte serait contrebalancée par l'indemnisation.

*Initiatives ministérielles*

Le projet de loi est affaibli considérablement par le fait qu'il prévoit, sans raison apparente, le paiement d'une pénalité au gouvernement au lieu d'une indemnisation à l'expéditeur. Pourquoi le gouvernement n'inclut-il pas le principe de l'indemnisation?

**L'hon. Rob Merrifield:** Monsieur le Président, le projet de loi n'est pas censé entrer dans les détails de l'entente de service.

Autfois, quand un expéditeur commandait un wagon du CN et qu'il n'arrivait pas, on ne considérait pas que c'était grave. Il n'y avait aucune pénalité ou sanction. Si un expéditeur avait des problèmes à cause des conditions météorologiques ou de circonstances imprévues, et que le wagon ne pouvait pas être chargé assez rapidement et s'en aller, le CN ou le CP pouvait faire payer une note salée à l'expéditeur, qui n'avait aucun recours.

Cette mesure législative ne parle pas de ce qui se trouve dans l'entente de service. Alors, si quelqu'un veut être indemnisé pour avoir reçu un mauvais service, cette exigence devrait être inscrite dans l'entente. Tout ce que nous disons, c'est que, si l'entente n'est pas respectée, des pénalités seront imposées. Nous devons prévoir un outil assurant le respect de l'entente, et c'est ce que la mesure législative ferait. Nous ne devrions pas nous servir de cette entente pour déterminer les gagnants ou les perdants. Si quelqu'un veut être indemnisé, cette exigence devrait être mise dans l'entente.

**L'hon. Lynne Yelich (ministre d'État (Diversification de l'économie de l'Ouest), PCC):** Monsieur le Président, il est important pour moi, en tant que députée de la Saskatchewan, de dire dans cette enceinte ce que représente ce projet de loi pour l'industrie des engrais. Permettez-moi de citer Roger Larson:

Le gouvernement fédéral a pris une mesure importante pour équilibrer les rapports commerciaux entre les chemins de fer et leurs clients du fret. Les entreprises d'engrais se sont engagées envers leurs clients non seulement au Canada, mais aussi aux États-Unis et partout dans le monde. Les services de transport ferroviaire ne peuvent pas demeurer le point faible du réseau d'exportation du Canada.

J'aimerais que le député nous en dise davantage sur l'importance de cette question dans nos relations commerciales avec les États-Unis.

**L'hon. Rob Merrifield:** Monsieur le Président, nos relations commerciales avec les États-Unis sont une grande réussite. Je dis toujours que nous ne nous bornons pas à faire du commerce avec les États-Unis; en fait, nous construisons des produits avec eux. Nos chaînes d'approvisionnement sont étroitement liées. Qu'il s'agisse du secteur forestier, du secteur du bœuf, du secteur de l'automobile ou de nombreux autres secteurs, nous travaillons ensemble.

Lorsque je parle à mes collègues du Congrès des États-Unis, je leur dis qu'il importe peu que ce soient eux ou nous qui conquérons les marchés internationaux et vendions des produits à la Chine ou au Japon. L'ambassadeur des États-Unis dit que, lorsque le Canada fait des ventes au Japon, chaque dollar rapporte 25 ¢ aux États-Unis parce que nos systèmes d'approvisionnement sont étroitement liés. Il nous faut partir collectivement à la conquête des marchés internationaux en raison des gains de productivité que nous obtiendrons. Les États-Unis et le Canada profiteront ainsi davantage de la croissance de ces marchés.

D'ici 2050, la population mondiale devrait augmenter de trois milliards de personnes, et deux milliards de personnes passeront de la classe des pauvres à la classe moyenne dans la même période. Elles auront besoin d'énergie, de nourriture et de tout ce que nous produisons au Canada et aux États-Unis. Cette croissance représente des marchés que nous devons nous efforcer de conquérir.

Faciliter les passages transfrontaliers et faire des gains de productivité grâce à un bon système de transport ferroviaire entre

le Canada et les États-Unis est absolument essentiel pour que nous profitions de ces marchés. Nous sommes les plus productifs au monde. Le Canada est doté de systèmes formidables. Nous produisons des aliments parmi les meilleurs. Nous ne manquons pas d'excellents produits, que ce soient nos automobiles ou d'autres choses.

Le Canada et les États-Unis sont de grands alliés et de grands partenaires. Nous avons d'importants liens commerciaux...

• (2220)

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

Le député de Chicoutimi—Le Fjord a la parole.

[Français]

**M. Dany Morin:** Monsieur le Président, je reposerai la question que j'ai posée un peu plus tôt à mon collègue conservateur.

Le député est-il vraiment en train de nous dire que, malgré que le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités ait rencontré une douzaine de fois le représentant du CN, cette pression sur le ministre n'a en aucun cas joué un rôle dans le fait que le ministre des Transports a déposé un projet de loi affaibli?

[Traduction]

**L'hon. Rob Merrifield:** Monsieur le Président, si le président du CN, Claude Mongeau, avait exercé des pressions sur le ministre, nous ne serions pas en train d'étudier ce projet de loi. J'ai discuté avec lui à plusieurs reprises, et il m'a dit que cette mesure législative ne devrait pas être adoptée. Il m'a fourni toutes sortes de raisons pour lesquelles il s'agit d'une très mauvaise mesure législative. Les sociétés ferroviaires ne sont pas très emballées par ce projet de loi.

Je lui ai dit que si les sociétés ferroviaires ne voulaient pas de cette mesure législative, elles devraient conclure des accords de service, et que si elles ne voulaient pas conclure d'accords de service, il serait nécessaire d'adopter la mesure législative pour les pousser à agir. À mon avis, il n'a exercé aucune pression.

Les sociétés ferroviaires ne sont pas emballées par ce projet de loi et elles ne s'y intéressent pas. Elles comprennent le bien-fondé de la mesure législative. Elles ne l'appuient pas, mais elles ne disent pas non plus quoi que ce soit de négatif à propos de celle-ci.

Chaque fois que deux parties ne s'entendent pas à 100 % sur le contenu d'un projet de loi, cela signifie que généralement, celui-ci donne l'heure juste et permet d'atteindre un juste équilibre. Je crois que c'est le cas aujourd'hui.

**M. Mike Allen (Tobique—Mactaquac, PCC):** Monsieur le Président, je tiens à remercier mon collègue de Yellowhead des précieux conseils qu'il nous a prodigués pendant le débat ce soir. Comme il l'a mentionné, l'un des objectifs de notre programme commercial est de percer de nouveaux marchés étrangers, une démarche essentielle à l'expansion de notre économie. Dans cette optique, les oléoducs deviennent en fin de compte un réseau qui relie les centres d'emploi. Un réseau ferroviaire joue un rôle très similaire. En effet, il s'agit d'un réseau qui relie les centres d'emploi.

Le député pourrait-il nous dire en quoi le fait de conclure des accords internationaux et d'avoir recours à nos portes d'entrée, que ce soit dans l'Est, à Halifax, à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, ou à d'autres endroits, de même que dans l'Ouest, a des répercussions positives sur l'économie canadienne? Pourrait-il nous parler des répercussions positives de la création d'emplois sur ces réseaux ferroviaires?

*Initiatives ministérielles*

**L'hon. Rob Merrifield:** Monsieur le Président, mon collègue a tout à fait raison. La création d'emplois et la croissance de l'économie sont d'une importance capitale, et les chemins de fer ont un rôle important à jouer à cet égard.

Le gouvernement a investi des sommes considérables dans l'infrastructure, pour faire en sorte que le projet de la porte du Pacifique, sur la côte Ouest, et les projets de corridor dans le Sud et l'Est du pays, tirent profit des marchés internationaux. La mise en place de l'infrastructure crée de l'emploi. Et une fois mise en place, l'infrastructure favorise encore la création d'emplois, grâce aux échanges commerciaux qu'elle facilite.

Le Canada est un pays privilégié de bien des manières. Beaucoup de possibilités s'offrent à nous, comme le montre la croissance massive des échanges commerciaux dans le monde entier. Un service ferroviaire efficace pourra contribuer à la réussite de notre pays et créer des possibilités d'emploi pour les années à venir.

**Mme Jinny Jogindera Sims (Newton—Delta-Nord, NPD):** Monsieur le Président, j'interviens aujourd'hui pour appuyer le projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada.

Avant de commencer, je me dois de mentionner que, bien que ce débat porte sur une mesure législative importante, le gouvernement a encore une fois imposé l'attribution de temps. C'est la 37<sup>e</sup> fois qu'il a recours à cette tactique. Qu'a-t-il contre la démocratie parlementaire? Pourquoi est-il si résolu à étouffer le débat et à empêcher les députés de se prononcer sur des projets de loi importants? Mon collègue a souligné l'importance de cette mesure. C'est justement parce qu'elle est importante que je me désole de voir les conservateurs recourir encore aux mêmes tactiques.

Quand on examine le projet de loi, on voit qu'il accorde aux clients du fret ferroviaire, donc aux expéditeurs, le droit de conclure des ententes de service avec les sociétés ferroviaires, particulièrement le CN et le CP. Comme mon collègue l'a mentionné, le projet de loi met également en place un processus d'arbitrage mené par l'Office des transports du Canada pour les négociations qui échouent, de même que des sanctions en cas de violation des résultats de l'arbitrage.

Tout cela est bien beau, mais je veux que nous examinions ce que cela signifie. Nous sommes, soit dit en passant, en faveur de ce projet de loi. Toutefois, nous pensons qu'il est incomplet. Il ne règle pas tous les problèmes des expéditeurs, des agriculteurs et de tous les autres intervenants, même s'il constitue un pas dans la bonne direction.

Nous qualifions ce projet de loi de tout petit pas dans la bonne direction. Comme le bon comportement devrait toujours être récompensé, je dirai que c'est une mesure législative qui va dans la bonne direction. Nous avons entendu dire que ce projet de loi n'atténuera pas tous les problèmes que connaissent les expéditeurs, mais qu'il contribuera néanmoins grandement à régler quelques-uns d'entre eux. On pourrait dire que c'est mieux que rien. Voilà pourquoi nous appuyons le projet de loi.

Je voudrais souligner le travail de la députée de Trinity—Spadina dans ce dossier. C'est une excellente porte-parole en matière de transport. Elle est dévouée, passionnée et a travaillé sans relâche avec les différentes associations d'expéditeurs, les représentants des sociétés minières, les producteurs de légumineuses, la Commission canadienne du blé, l'industrie automobile ainsi que les sociétés minières et les fabricants de produits chimiques.

Je crois que c'est son engagement, sa compassion et sa ténacité qui ont forcé le gouvernement conservateur à finalement présenter le projet de loi à la Chambre. Honnêtement, il a longtemps tergiversé

avant de le présenter, très longtemps après la publication du rapport. Il a mis beaucoup de temps à agir.

La députée de Trinity—Spadina a présenté un projet de loi d'initiative parlementaire, le projet de loi C-441, Loi sur la protection des clients des compagnies de chemin de fer. C'est son militantisme, son travail sur le terrain, le travail qu'elle accomplit à la Chambre ainsi que les pressions exercées par les expéditeurs qui ont forcé les conservateurs à présenter le projet de loi.

Je pense que nous devrions toujours reconnaître le mérite des députés qui travaillent sans relâche pour défendre nos agriculteurs, les sociétés minières, les fabricants d'automobiles, qui doivent livrer leurs voitures, ainsi que toutes les autres industries primaires, y compris l'industrie forestière. Nous sommes vraiment enchantés du travail qu'elle a accompli.

J'aimerais revenir sur des propos qui ont été tenus il y a quelques minutes. Le CN a réalisé des bénéfices de 2,7 milliards de dollars en 2012, en une seule année. Or, il ne serait passible que d'une amende de 100 000 \$. En passant, cette amende ne sera pas versée aux expéditeurs, mais au gouvernement.

● (2225)

Je regarde cela et je pose la question à savoir lequel des groupes de pression a eu le dessus. Il suffit d'examiner le projet de loi. J'ai consulté les expéditeurs de ma circonscription et visité un port où arrivent les grains et les légumineuses et j'ai appris une chose extraordinaire, qui vous surprendra également, monsieur le Président. Les députés savent-ils que le Canada est le principal fournisseur de légumineuses de l'Inde? Dans ma naïveté, j'ai toujours pensé que les lentilles, les pois chiches et toutes ces légumineuses étaient importées au Canada en provenance de l'Inde et d'autres pays. Quelle ne fut pas ma surprise d'apprendre que c'est le contraire. C'est le consul du Canada à Chandigarh qui me l'a appris. Il a donné les chiffres et m'a demandé si je savais que le Canada est le plus important exportateur de légumineuses vers l'Inde. Beaucoup de ces légumineuses transitent par le port de Vancouver et le port de Delta.

Les gens d'affaires de ma collectivité, ceux qui reçoivent et expédient, m'ont parlé de la situation dérisoire qui existe en ce moment. Ils doivent parfois attendre des jours et des jours avant que le train promis se présente. S'ils prennent trop de temps à décharger le wagon quand il arrive, ils écotent d'une amende, mais il n'y a aucune conséquence pour la compagnie de chemin de fer si le train arrive en retard, si le nombre de wagons est insuffisant ou si les wagons sont endommagés au point d'être inutilisables.

J'ai examiné en détail les livres de l'un de ces hommes d'affaires, qui voulait me montrer l'incidence de ce mauvais service pour son entreprise. Disons qu'il n'obtient pas la cargaison à temps, que la cargaison de légumineuses en provenance des Prairies n'arrive pas chez lui à temps. Cela signifie qu'il a non seulement des camions et des camionneurs qui attendent, mais aussi de la main-d'oeuvre qui attend pour décharger les wagons, sans compter qu'il a une période réservée au port. Devinez quoi? Il doit payer toutes ses personnes et tous ces services, même s'il n'a rien à se reprocher, juste parce que la compagnie de chemin de fer a du retard ou ne livre pas tous les wagons à la date prévue.

### *Initiatives ministérielles*

Je croyais qu'il ne s'agirait que de quelques dollars ça et là, alors j'ai été bien étonné d'apprendre combien les expéditeurs doivent payer s'ils ne vident pas les chariots à temps. Cela dit, j'ai aussi été scandalisée par les droits portuaires qu'ils doivent acquitter lorsqu'ils ne se présentent pas au moment prévu, sans compter que plus ils attendent, plus ces droits grimpent. On est loin du simple calcul des coûts de revient. Le projet de loi obligerait les compagnies ferroviaires à verser une compensation — non, pas une compensation, une amende dérisoire puisqu'elle serait plafonnée à 100 000 \$ alors que ces entreprises engrangent des profits de 2,7 milliards de dollars. Savez-vous à qui irait cet argent? Non, il ne servirait pas à dédommager les expéditeurs et les destinataires, ceux qui cultivent et qui expédient les produits: il serait versé à l'État.

J'ai beau me gratter la tête, je ne comprends pas la logique. Le gouvernement a-t-il réellement intérêt à optimiser l'efficacité du projet de loi lorsqu'il sait pertinemment qu'il touchera 100 000 \$ chaque fois qu'un train du CN sera en retard? Cela ne ressemble pas à une sanction: on dirait que le gouvernement s'est concocté un boni. Il faut vraiment se pencher là-dessus.

• (2230)

Notre réseau ferroviaire, c'est la pierre angulaire de notre pays. C'est indéniable. Nous savons toutes sortes de choses à propos des débuts du CP et du CN, certaines glorieuses, d'autres beaucoup moins. Nous savons que 70 % des biens acheminés par voie de surface le sont par rail. C'est loin d'être négligeable. Lorsque nous affirmons que les expéditeurs écotent, nous ne parlons pas d'une poignée de personnes.

Voici un autre chiffre qui m'a complètement estomaquée: les compagnies ferroviaires faillissent à 80 % de leurs engagements en matière de services auprès de la clientèle agricole. Si j'avais à noter la qualité de ce service, il mériterait donc un gros F. Ces entreprises livrent la marchandise en retard 80 fois sur 100. Cette marchandise doit être expédiée rapidement parce que des gens l'attendent et qu'en plus, elle pourrait pourrir en chemin — sans compter l'escalade des coûts indirects que j'ai mentionnée tout à l'heure.

Il y a des retards. Il n'y a pas assez de wagons, et certains arrivent endommagés. On commande 12 wagons, et devinez combien on en obtient? Une personne à qui j'ai parlé m'a dit que parfois les expéditeurs n'obtiennent que la moitié des wagons demandés. Cela impose toutes sortes de tensions au système. Je le répète, ce projet de loi ne tient pas compte des pertes encourues par les expéditeurs. J'invite mes collègues, même à cette heure tardive, à bien étudier ce projet de loi, car tout est entre leurs mains.

Selon le Comité d'examen des services de transport ferroviaire des marchandises, 80 % des expéditeurs sont insatisfaits. En passant, il ne s'agit pas que d'un secteur. Bien entendu, le secteur agricole joue un rôle important dans ce domaine, mais il y a aussi les secteurs forestier, des ressources naturelles, des produits manufacturés, minier, des produits chimiques et, comme je l'ai dit plus tôt, il y a toute la ceinture agricole. Voilà des années que les principaux intervenants des secteurs agricole, minier et forestier réclament une loi sur le transport ferroviaire des marchandises.

Permettez-moi de vous citer quelques exemples: Pulse Canada, les Producteurs de grains du Canada, l'Association des produits forestiers du Canada et l'Association minière du Canada. J'aimerais encore une fois préciser que les nombreux gens d'affaires de ma collectivité qui oeuvrent dans l'industrie du transport à qui j'ai parlé n'ont eu que des louanges à l'égard de la députée de Trinity—Spadina, qui a tellement travaillé à ce dossier.

Les expéditeurs du Canada méritent un service de transport ferroviaire des marchandises équitable et fiable pour l'argent qu'ils dépensent. En ce moment, le CN et le CP semblent détenir un double monopole au pays. Le projet de loi C-52 ne prévoit rien au sujet de ce monopole, car il ne contient rien au sujet de l'établissement des prix, qui constitue pourtant un élément essentiel. Il y a aussi le fait qu'aucune compensation n'est prévue pour les expéditeurs.

Les expéditeurs ont présenté six recommandations sensées, pratiques et modestes à l'étape de l'examen au comité. Elles ont toutes été rejetées. Voilà une tendance qui n'est que trop familière. Je suis vice-présidente du Comité de l'immigration, et peu importe les amendements que nous proposons — même si le ministre estime qu'ils semblent bons et que nous le prenons au mot —, ils sont tout simplement rejetés.

• (2235)

En l'occurrence, cependant, il ne s'agissait pas d'amendements de l'opposition. Ce sont les expéditeurs eux-mêmes qui les avaient proposés, les entrepreneurs, l'épine dorsale de notre pays qui paye des impôts et qui espérait que le gouvernement uniformise les règles du jeu. Encore une fois, le gouvernement n'a pas réussi à uniformiser les règles du jeu pour les secteurs dont j'ai parlé, dont l'agriculture. Encore une fois, il a préféré privilégier les grandes sociétés, ses amis au CP et au CN.

Les députés savent que le NPD n'abandonnera jamais. Nous n'avons pas l'intention de partir. Nous comptons travailler de plus en plus fort. Nous continuerons de travailler avec les expéditeurs pour régler les problèmes comme l'exploitation dont ils sont victimes et les tarifs marchandises non concurrentiels.

Les députés comprennent-ils cela? Le gouvernement avait l'occasion de régler le problème, d'agir de manière globale, au lieu de proposer une solution quasiment insignifiante. On peut parler de l'économie à la Chambre. On peut parler de l'emploi. On peut parler de toutes sortes de choses. Mais en l'occurrence, le gouvernement avait l'occasion concrète de prendre une mesure qui appuierait notre économie, le secteur agricole, le secteur de l'exploitation minière, l'industrie forestière et le secteur de l'automobile. Il a encore une fois pris une décision à courte vue qui changera à peine la situation.

N'oublions pas que 70 % des marchandises expédiées par voie terrestre passent par les chemins de fer dans notre grand pays — soit dit en passant, tout le monde sait que l'expédition par rail est bien plus écologique que par camion. Le gouvernement avait l'occasion de venir en aide aux producteurs de légumineuses, aux producteurs de grains, au secteur de l'exploitation minière et à l'industrie forestière.

Nous savons que les perturbations dans les services de transport ferroviaire des marchandises et les coûts de service inacceptables coûtent des centaines de millions de dollars par année à l'économie canadienne. Les gens d'affaires à qui j'ai parlé lorsque je me suis intéressée aux pertes qu'ils encourent m'ont dit que ces pertes touchent l'ensemble de la collectivité. Leur incidence se fait sentir dans l'ensemble du pays. Quelques gens d'affaires m'ont dit qu'ils ont absolument...

**Des voix:** Oh, oh!

• (2240)

**Le président suppléant (M. Bruce Stanton):** À l'ordre, s'il vous plaît. La députée de Newton—Delta-Nord a la parole.

*Initiatives ministérielles*

À l'ordre, s'il vous plaît.

Pour la gouverne de la députée de Newton—Delta-Nord, lorsque le Président est debout, c'est généralement lui qui a la parole.

Je sais qu'il se fait tard, mais je demanderais à tous les députés de laisser parler le député qui a la parole.

La députée a la parole.

**Mme Jinny Jogindera Sims:** Monsieur le Président, je vous remercie de m'avoir rappelée à l'ordre. Mes excuses. Je n'avais pas du tout l'intention de manquer de respect envers vous.

Les wagons qui arrivent en retard, l'état dans lequel arrivent les marchandises qu'ils transportent et tous les autres types de retard coûtent des centaines de millions de dollars à l'économie, ce qui a des répercussions dans toutes les collectivités du Canada et sur le prix des marchandises. À vrai dire, tout cela ternit aussi notre réputation à l'étranger.

Les députés peuvent-ils croire que le Canada est le plus gros exportateur de légumineuses en Inde? Je ne l'aurais jamais cru si je n'étais pas moi-même tombée sur ce fait.

Quoi qu'il en soit, les récoltes qui pourrissent, les usines et les mines à l'arrêt et les livraisons manquées aux navires en partance sont la réalité quotidienne des industries canadiennes.

Le NPD défend les intérêts des...

**Le président suppléant (M. Bruce Stanton):** À l'ordre, s'il vous plaît. La députée de Newton—Delta-Nord aura peut-être l'occasion d'aborder les points qui restent lors des questions et des observations.

\* \* \*

[Français]

### LOI AMÉLIORANT LA SÉCURITÉ DES TÉMOINS

PROJET DE LOI C-51 — AVIS DE MOTION CONCERNANT L'ATTRIBUTION DE TEMPS

**L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC):** Monsieur le Président, je dois informer la Chambre qu'il n'a pas été possible d'arriver à un accord visé aux paragraphes 78(1) ou 78(2) du Règlement en ce qui concerne l'étape de la troisième lecture du projet de loi C-51, Loi modifiant la Loi sur le programme de protection des témoins et une autre loi en conséquence.

En vertu des dispositions du paragraphe 78(3) du Règlement, je donne avis que, à la prochaine séance de la Chambre, un ministre proposera une motion prévoyant pour les délibérations, à cette étape, un certain nombre de jours ou d'heures.

• (2245)

**Le président suppléant (M. Bruce Stanton):** Je suis certain que la Chambre a apprécié l'avis du leader du gouvernement à la Chambre des communes.

\* \* \*

[Traduction]

### LOI SUR LES SERVICES ÉQUITABLES DE TRANSPORT FERROVIAIRE DES MARCHANDISES

La Chambre reprend l'étude de la motion portant que le projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (administration, transports aérien et ferroviaire et arbitrage), soit lu pour la troisième fois et adopté.

**M. Pierre Lemieux (secrétaire parlementaire du ministre de l'Agriculture, PCC):** Monsieur le Président, j'ai écouté le discours enflammé de ma collègue, mais il comportait des contradictions.

Premièrement, il a donné l'impression que le gouvernement s'opposait à l'industrie. À cet égard, je lirai deux citations.

Les Producteurs de grains du Canada, l'un des groupes que nous n'avons pas consultés, selon elle, ont déclaré: « Nous remercions spécialement le ministre de l'Agriculture, le ministre des Transports et le gouvernement fédéral d'avoir écouté les agriculteurs et mis de l'avant ce projet de loi. »

L'Association canadienne de l'industrie de la chimie, un autre intervenant de l'industrie, a affirmé que ce projet de loi était crucial.

L'autre contradiction est la suivante: étant donné toutes les prophéties de malheur qu'elle a faites, comment la députée va-t-elle se résoudre à voter en faveur du projet de loi?

Je pense que le NPD va voter pour le projet de loi.

**Mme Jinny Jogindera Sims (Newton—Delta-Nord, NPD):** Monsieur le Président, je serai ravie de répondre à cette question.

Nous allons appuyer le projet de loi, ce qui n'est pas une surprise. Je le répète, c'est un tout petit pas dans la bonne direction, et comme nous croyons qu'il faut récompenser la bonne conduite, c'est ce que nous faisons.

Cependant, les industries qui, selon le dire du député, se réjouissent de ce petit pas ont également fait savoir, par des amendements et des suggestions, qu'elles voulaient beaucoup plus. Le projet de loi ne va pas assez loin.

Nous sommes prêts à travailler avec le gouvernement conservateur même après que le projet de loi a été accepté afin de l'améliorer et de répondre aux besoins des expéditeurs, des producteurs et des mineurs. Nous prenons la part de l'industrie.

[Français]

**Mme Anne Minh-Thu Quach (Beauharnois—Salaberry, NPD):** Monsieur le Président, je remercie ma collègue d'avoir fait un discours aussi éclairant basé sur des faits et des chiffres. C'est dommage que ce gouvernement nous impose, pour une 37<sup>e</sup> fois, une attribution de temps, qui s'applique à un projet de loi rempli de lacunes et qui ne prend pas en considération les six recommandations des expéditeurs.

De plus, on sait que cela affecte surtout nos régions, parce que les agriculteurs, les industries minières et l'industrie de la foresterie se retrouvent surtout en régions éloignées. Cela touche les économies locales et régionales, et cela fait mal à plusieurs travailleurs de nos régions.

J'aimerais qu'elle nous parle de cela et de notre frustration de ne pas pouvoir débattre de ces enjeux.

[Traduction]

**Mme Jinny Jogindera Sims:** Monsieur le Président, je répète que c'est un petit pas dans la bonne direction. Il aurait fallu régler beaucoup d'autres questions dans le projet de loi.

Il est vrai qu'aucune indemnité n'est prévue pour les expéditeurs en cas d'altération des biens ou de retard. Si les biens arrivent au port en retard, aucune indemnité ne compense les frais très élevés que les expéditeurs doivent payer au port, ou à son personnel, aux chauffeurs de camion et aux opérateurs de grue. Le projet de loi ne prévoit rien de cela.

*Initiatives ministérielles*

Le projet de loi ne traite pas du genre de monopole que le CP et le CN exercent sur les Canadiens. Il ne règle en rien les problèmes liés à l'exploitation qui existe ni à l'établissement des prix.

Rappelons qu'une seule de ces sociétés de chemin de fer, le CP, a enregistré des profits de 2,7 milliards de dollars, en grande partie aux dépens des expéditeurs, qui sont pénalisés. Par ailleurs, le taux d'échec de cette société est de 80 %.

**L'hon. Lynne Yelich (ministre d'État (Diversification de l'économie de l'Ouest), PCC):** Monsieur le Président, je tiens à dire à quel point ce projet de loi est important pour la Saskatchewan et pour notre économie.

Le Canada occupe une place importante dans le marché mondial de la potasse. En fait, les producteurs de potasse de la Saskatchewan ont enregistré un revenu brut de 7,2 milliards de dollars. Par conséquent, le transport par rail de la potasse est une activité importante. En 2011, les producteurs de potasse de la Saskatchewan ont dépensé 311 millions de dollars en frais de transport et leur production a rempli plus de 110 000 wagons, soit l'équivalent de plus de trois trains complets par jour. En termes de volume, la potasse est le troisième produit en importance à être transporté par rail, après le charbon et le blé.

La députée peut-elle dire à la Chambre si cet esprit peut aussi être partagé par l'autre côté de la Chambre? Peut-elle faire tout son possible pour que le projet de loi soit adopté rapidement, afin que nous puissions donner suite à notre priorité, l'économie, ce qui est important, et que la potasse...

• (2250)

**Le président suppléant (M. Bruce Stanton):** À l'ordre, s'il vous plaît. La députée de Newton—Delta-Nord a la parole.

**Mme Jinny Jogindera Sims:** Monsieur le Président, ce projet de loi ne s'appliquera qu'aux nouveaux accords négociés. En fait, il ne s'appliquera pas du tout aux accords en vigueur actuellement. Cette situation sera problématique pour les expéditeurs de potasse, de grains et de légumineuses.

Comme je l'ai dit, nous allons appuyer ce projet de loi, parce qu'il représente un pas dans la bonne direction. C'est mieux que rien. Cependant, il est très regrettable que ce projet de loi ne permette pas de régler tous les problèmes de nos agriculteurs et de nos industries primaires sur le plan du transport des marchandises à l'échelle du pays.

[Français]

**M. François Choquette (Drummond, NPD):** Monsieur le Président, je félicite mon honorable collègue de Newton—Delta-Nord de son excellent discours, que j'ai bien écouté et apprécié.

Je voudrais lui faire une remarque concernant l'excellent travail, comme l'a aussi mentionné ma collègue, de notre porte-parole en matière de transport, soit la députée de Trinity—Spadina. Elle démontre très bien l'importance du travail qu'elle doit faire en ce qui concerne la défense des expéditeurs. Elle accorde aussi de l'importance au transport ferroviaire et à ses effets dans le contexte de la lutte contre les changements climatiques.

Malheureusement, les collègues d'en face, les conservateurs, ont très peu d'intérêt envers la lutte contre les changements climatiques. Pour eux, c'est une dépense inutile. Pourtant, cela devrait être une priorité. Ce sera d'ailleurs le défi de toute une génération.

La question que je voudrais poser à ma collègue concerne l'excellent travail que font nos collègues néo-démocrates en comité. Ils ont proposé neuf amendements qui faisaient référence aux six propositions, dont elle a si bien parlé, concernant les industries, les

entreprises et les expéditeurs. Ces amendements très raisonnables auraient été très efficaces pour améliorer le projet de loi, qui serait passé d'un *baby step* à un pas important dans la bonne direction.

À cet égard, je voudrais entendre ses commentaires en ce qui concerne l'excellent travail que nous faisons en comité comparativement au travail unidirectionnel des conservateurs, prisonniers de leur idéologie.

[Traduction]

**Mme Jinny Jogindera Sims:** Monsieur le Président, je le répète: les associations de producteurs de légumineuses et de grains, ainsi que toutes les organisations que j'ai mentionnées plus tôt ont proposé des amendements fort raisonnables, qui auraient permis d'établir des règles du jeu un peu plus équitables au sein de l'industrie du transport ferroviaire de marchandises partout au pays. Malheureusement, le gouvernement a refusé de saisir cette occasion. Cependant, je suis heureuse de constater que tous les partis à la Chambre aient décidé d'appuyer ce projet de loi.

Il faut absolument que je souligne un fait important. C'est la privatisation du CN, survenue en 1995 sous la gouverne des libéraux, sans que les expéditeurs puissent bénéficier de mécanismes de protection, qui a abouti au quasi monopole actuel. C'est l'un des problèmes auxquels nous devons faire face. À l'époque, si nous avions réussi à maintenir le système dans le réseau public, il y aurait eu beaucoup moins de problèmes, même pour VIA Rail et d'autres entités.

Je suis heureuse de constater que les libéraux appuient eux aussi cette mesure législative, mais, quand on y pense, bon nombre des problèmes sont apparus sous leur gouverne, parce qu'ils n'ont rien fait pour les prévenir.

[Français]

**Le président suppléant (M. Bruce Stanton):** Nous avons eu plus de cinq heures de débat sur cette motion. En conséquence, toutes les interventions qui suivront seront de 10 minutes pour le discours et de 5 minutes pour les questions et commentaires.

• (2255)

[Traduction]

**M. John Carmichael (Don Valley-Ouest, PCC):** Monsieur le Président, je suis heureux de parler en faveur du projet de loi C-52, Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises. Dans mes observations, je décrirai les consultations approfondies que nous avons menées auprès des intervenants de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement du transport ferroviaire des marchandises. Ces consultations se sont révélées utiles lors de l'élaboration du projet de loi C-52 parce que, grâce à elles, cette mesure législative prévoit la mise en oeuvre d'une approche juste et équilibrée qui vise à améliorer l'efficacité, l'efficience et la fiabilité de la chaîne.

En 2008, le gouvernement a lancé l'Examen des services de transport ferroviaire des marchandises, qui devait porter sur des préoccupations de longue date dans ce domaine. Un comité composé de trois personnes d'expérience a été mis sur pied et chargé de formuler des recommandations sur la manière de régler les problèmes, et de proposer des solutions de nature commerciale ou, au besoin, réglementaire.

*Initiatives ministérielles*

Avant de produire ses recommandations, le comité a mené de vastes et longues consultations auprès des intervenants de la chaîne d'approvisionnement du transport ferroviaire des marchandises. Le comité a consulté des expéditeurs, des sociétés ferroviaires et d'autres intervenants, 85 intéressés au total, et il a reçu 140 mémoires.

Le comité a tenu compte de l'ensemble des commentaires recueillis et il a présenté son rapport final au gouvernement. Ce dernier a examiné attentivement les recommandations du comité ainsi que les commentaires recueillis auprès des intervenants pendant l'examen et il a annoncé un certain nombre d'engagements clés pour améliorer l'efficacité, l'efficacé et la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement du transport ferroviaire des marchandises.

Entre autres choses, le gouvernement s'est engagé à élaborer une mesure législative qui donnerait aux expéditeurs le droit d'exiger un accord sur les niveaux de service et qui mettrait à leur disposition un processus en cas d'échec des négociations commerciales.

Afin de mener à bien cet engagement d'ordre législatif, nous avons lancé un processus de consultation et nous avons sollicité la participation des intervenants. Au cours de l'été 2012, nous leur avons demandé leur avis sur l'élaboration d'une nouvelle mesure législative qui donnerait aux expéditeurs le droit d'exiger un accord sur les niveaux de service, et sur le processus à suivre pour l'établissement d'un tel accord advenant l'échec des négociations commerciales.

La réponse à cette invitation fut exceptionnelle. Au cours des vastes consultations qui se sont échelonnées sur plusieurs mois, nous avons notamment rencontré des expéditeurs, des associations d'expéditeurs et des sociétés ferroviaires qui nous ont permis d'entendre un large éventail d'opinions sur les problèmes qui minent les services ferroviaires et sur les moyens législatifs de les régler.

En outre, divers intervenants ont fait connaître leurs opinions par écrit, notamment des expéditeurs, des associations d'expéditeurs, des sociétés ferroviaires, des provinces, des associations municipales, des ports et des gares. Ces intéressés font partie de la chaîne d'approvisionnement du transport ferroviaire et ils exercent leurs activités aux quatre coins du Canada.

J'ai décrit le processus officiel d'examen et j'ai parlé de l'invitation que nous avons lancée l'été dernier aux intervenants afin d'obtenir leurs commentaires. Je tiens aussi à souligner que nous avons continué à recevoir de tels commentaires de façon informelle.

Pendant ces consultations, nous avons entendu le point de vue de différents intervenants, dont des grands, moyens et petits expéditeurs; des expéditeurs de produits variés, y compris des produits agricoles, du charbon, de la potasse et des produits forestiers; des représentants des ports et des terminaux des côtes Est et Ouest du Canada; les représentants des chemins de fer de classe 1 et des chemins de fer sur courtes distances; ainsi que ceux d'autres ordres de gouvernement. Nous les avons écoutés attentivement et avons tenu compte de leur point de vue pour mettre au point une disposition législative qui garantirait les meilleurs résultats pour l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et l'économie canadienne.

La Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises répond aux principaux points soulevés au cours des consultations par les intervenants. Par exemple, les expéditeurs ont rappelé que le projet de loi devait leur fournir un levier pour leurs négociations avec les compagnies ferroviaires pour qu'ils arrivent à obtenir un service satisfaisant. Les expéditeurs ont aussi fait valoir que le processus suivi en vue de conclure un accord doit être rapide

et efficace. Ils ont également réclamé un mécanisme qui tiendrait les compagnies de chemin de fer responsables lorsqu'elles ne respectent pas leurs engagements en matière de service.

• (2300)

Nous comprenons ces préoccupations. Le projet de loi donne à tous les expéditeurs le droit à un accord de service et à un processus pour l'établissement d'un tel accord, en cas d'échec des négociations commerciales. Les accords de service fourniront des précisions concernant les services de chemin de fer auxquels les expéditeurs peuvent s'attendre. Nous prévoyons que la plupart d'entre eux seront en mesure de négocier des accords commercialement; le processus d'arbitrage permettra toutefois aux expéditeurs de déterminer les éléments devant être réglés pour que les services de transport ferroviaires satisfassent véritablement leurs besoins. En outre, il est prévu que le processus d'arbitrage dure 45 jours et qu'il puisse être prolongé de 20 jours, à la discrétion de l'arbitre. Ce processus rapide permettra aux expéditeurs de consacrer leurs ressources à la croissance de leur entreprise.

Pour répondre à la demande des expéditeurs, qui ont réclamé une plus grande responsabilisation des sociétés de chemins de fer, le projet de loi confère à l'Office des transports du Canada le pouvoir d'imposer une pénalité pouvant se chiffrer à 100 000 \$ pour chaque défaut d'exécution. Il s'agit d'un mécanisme robuste pour responsabiliser les sociétés de chemin de fer.

Le projet de loi propose une approche équilibrée qui tient également compte de l'avis des intervenants à bien d'autres égards. Par exemple, l'expéditeur et la société ferroviaire doivent d'abord tenter de résoudre le conflit dans un cadre commercial. Si les négociations commerciales échouent, un arbitre peut établir une entente. L'arbitre aurait suffisamment de marge de manoeuvre pour imposer une entente adaptée à la situation donnée. La souplesse prévue dans le projet de loi tient compte du fait qu'il n'y a pas de solution unique, et que les sociétés ferroviaires ont l'obligation de fournir des services à tous les utilisateurs de leur réseau.

Il est évident que le projet de loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises est le fruit de la rétroaction fournie par les intervenants. L'approche proposée s'appuie en grande partie sur les opinions et les préoccupations exprimées par des intervenants de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement par rail. Ce projet de loi donne aux expéditeurs les moyens nécessaires pour négocier avec les sociétés ferroviaires afin d'obtenir les services les mieux adaptés à leurs besoins.

Des expéditeurs ont exprimé leur appui à l'égard du projet de loi, faisant valoir qu'il répond à leur besoin fondamental de disposer des moyens nécessaires pour négocier avec les sociétés ferroviaires. Le projet de loi C-52 propose une approche équilibrée concernant les services que les sociétés ferroviaires doivent fournir à l'ensemble des clients. L'approche équilibrée répond aux préoccupations exprimées par les expéditeurs et les sociétés ferroviaires, mais surtout, elle veille à ce que ce soit l'économie canadienne qui en bénéficie le plus au bout du compte. L'efficacité et la fiabilité des services ferroviaires sont essentiels à la prospérité à long terme et à la croissance de l'économie canadienne.

*Initiatives ministérielles*

Pour demeurer concurrentiels sur les marchés mondiaux, les expéditeurs doivent acheminer leurs produits vers les marchés. Les expéditeurs canadiens travaillent fort pour préserver leur réputation internationale en tant que fournisseurs fiables. Pour accroître la compétitivité du Canada à l'étranger, les expéditeurs ont besoin d'une chaîne d'approvisionnement par rail souple afin que les produits agricoles, céréaliers et miniers soient transportés vers les marchés de façon prévisible, fiable et efficiente. Le projet de loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises offrirait les services ferroviaires qui répondent à leurs besoins, leur permettant ainsi de prendre de l'expansion et de saisir des débouchés sur les marchés mondiaux. Les sociétés ferroviaires seraient en mesure de gérer leurs réseaux dans l'intérêt de tous les usagers, et l'économie canadienne permettrait de mieux profiter des nouvelles possibilités, ce qui favoriserait la croissance et la prospérité à long terme pour l'ensemble des Canadiens.

[Français]

**M. François Choquette (Drummond, NPD):** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de son discours.

Il ne faut pas oublier que ce discours porte sur la 37<sup>e</sup> motion d'attribution de temps. Il faut le rappeler, c'est très important. Malheureusement, les conservateurs ont souvent posé de tels gestes antidémocratiques pour arrêter les débats.

Pourtant, ce projet de loi est très important. Il met en place des mesures attendues depuis de longues années. Malheureusement, même si c'est attendu depuis de nombreuses années, ce ne sont que quelques mesures qui répondent aux besoins des entreprises, des expéditeurs, des fermiers et des autres entreprises assujetties à cette loi.

Il est bien important de mentionner que les expéditeurs et les autres intervenants ont soumis six propositions au comité, qui ont été résumées dans neuf amendements des néo-démocrates. Malheureusement, les conservateurs les ont balayés du revers de la main.

Pourquoi n'ont-ils pas accueilli ces propositions?

• (2305)

[Traduction]

**M. John Carmichael:** Monsieur le Président, j'ai étudié le projet de loi et j'ai écouté le débat d'aujourd'hui. Aujourd'hui seulement, nous avons déjà eu approximativement cinq heures de débat sur ce projet de loi. Il a été renvoyé au comité. Tout au long du processus, nous avons longuement discuté et débattu des divers aspects.

Les emplois et la croissance économique sont les principales priorités du gouvernement. Nous voulons fournir aux expéditeurs un moyen fiable pour qu'ils puissent acheminer leurs produits jusqu'au marché et nous assurer que les compagnies de chemin de fer et eux peuvent travailler ensemble.

Voici ce que Richard Paton, président et directeur général de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie, a dit à propos du projet de loi:

Le niveau de service fourni par les chemins de fer canadiens peut faire la différence pour une compagnie qui envisage d'investir au Canada ou d'établir ses opérations ailleurs.

Il ajoute ceci:

Le projet de loi est [...] crucial, pour assurer non seulement la compétitivité de notre industrie mais également la productivité globale et la prospérité du Canada.

Je pense que cela résume la raison d'être du projet de loi.

**L'hon. Lynne Yelich (ministre d'État (Diversification de l'économie de l'Ouest), PCC):** Monsieur le Président, je veux

parler un peu de l'importance du projet de loi pour la Saskatchewan, et plus particulièrement Canpotex, qui expédie de la potasse.

Les wagons de la compagnie parcourent plus de 1 600 kilomètres de terrain accidenté, dans de dures conditions climatiques, pour atteindre les terminaux d'exportation sur la côte Ouest. Afin de faciliter ce voyage, la compagnie a une flotte de presque 5 000 wagons qui sont adaptés à la masse volumique apparente. La conception spéciale des wagons de la compagnie augmente la capacité opérationnelle. Toutefois, je veux signaler que Canpotex a établi un partenariat avec le Canadien Pacifique et le Canadien National au Canada et avec Union Pacific aux États-Unis.

En effet, elle a récemment conclu des accords de 10 ans avec le CP, le CN et l'Union Pacific qui lui ont permis de garantir le transport de ses marchandises. Cela me dit que ce projet de loi offre un bon équilibre, car la compagnie travaille déjà très bien avec les compagnies de chemin de fer.

Le député a précisé plus tôt à quel point il était important que le projet de loi propose une approche équilibrée. Je crois que c'est ce qu'il fait. Est-ce que le député aimerait nous en dire plus à ce sujet?

**M. John Carmichael:** Monsieur le Président, c'est précisément ce que fait le projet de loi. Il s'agit d'assurer aux expéditeurs une fiabilité et une paix d'esprit en créant un cadre qui amènera les compagnies de chemin de fer à respecter les délais prescrits et le prix convenu. Les dispositions du projet de loi sont équitables et équilibrées. Celui-ci remplit manifestement son objectif premier.

Par ailleurs, je suis ravi de noter que les députés d'en face appuient le projet de loi et que, partant, le projet de loi portera fruit.

[Français]

**M. François Choquette (Drummond, NPD):** Monsieur le Président, je voudrais commencer mon allocution sur le projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada quant à l'administration, les transports aérien et ferroviaire et l'arbitrage, en soulignant que c'est la 37<sup>e</sup> fois qu'on nous présente une attribution de temps. C'est la 37<sup>e</sup> fois qu'on nous bâillonne et qu'on nous empêche de discuter, de débattre et d'amener les arguments de l'opposition pour améliorer les projets de loi. C'est la façon de faire des conservateurs, qui se pensent tout permis dans leur aveuglement idéologique. Ils vont dans une seule direction sans écouter les intervenants qui proposent des solutions et des amendements à leur problème.

À cet égard, je voudrais parler de l'excellent travail qui a été fait sur ce projet de loi, en comité, par les néo-démocrates. Je voudrais nommer ceux qui siègent à ce comité, car c'est important. Il y a tout d'abord l'excellente députée de Trinity—Spadina, notre porte-parole en matière de transports, qui fait un travail formidable depuis des lustres à cet égard. Il y a l'excellent porte-parole adjoint de Trois-Rivières, notre très bonne collègue de Notre-Dame-de-Grâce—Lachine et le député de York-Sud—Weston. Encore une fois, ils ont fait du très bon travail en comité.

Il est 23 h 10 présentement, et non seulement je suis très fier de me lever à la Chambre, mais je suis aussi convaincu que c'est important qu'on continue à discuter de ce projet de loi, à argumenter et à expliquer que celui-ci, même si on va voter en sa faveur, n'est qu'un premier pas. Ma collègue l'a très bien dit tout à l'heure en anglais, c'est un *baby step*.

C'est un premier petit pas de rien de tout, alors que les expéditeurs, les fermiers, les entreprises des mines et les différentes entreprises qui utilisent le chemin de fer demandent une révision de ces lois depuis des années. Malheureusement, on n'a pas « livré la marchandise », comme le dit l'expression anglaise. On a accouché d'un projet de loi qui est très décevant. Nous allons l'accepter parce que c'est un premier pas dans la bonne direction, mais vu le nombre d'années qu'on a passées à attendre d'avoir des améliorations, on aurait pu faire mieux.

À cet égard-là, en comité — je l'ai déjà mentionné durant les périodes de questions aux autres députés et je veux le redire encore une fois —, il y a eu six propositions de la part des expéditeurs et des entreprises. Ces six propositions n'étaient pas la mer à boire. Elles étaient très raisonnables, et avaient été étudiées, analysées et amenées par des experts. Par la suite, elles ont été rassemblées par les néo-démocrates en neuf amendements déposés au comité. Nous avons donc soumis ces propositions d'une manière très professionnelle. Comme des gens qui font leur travail de façon adéquate, nous nous sommes dit que, même si c'était un projet de loi des conservateurs, nous pouvions l'améliorer.

Malheureusement, dans leur aveuglement idéologique et leur volonté de tout faire très rapidement et sans consultation en ne pensant qu'à leurs intérêts, les conservateurs ont balayé du revers de la main ces propositions. Je suis vraiment attristé de voir cela.

Je voudrais m'attarder à cette courte vue des conservateurs. Comme je l'ai mentionné lorsque j'ai posé des questions, non seulement le chemin de fer est important pour le transport des marchandises, mais il l'est aussi pour le transport des personnes. On devrait investir beaucoup plus dans le transport des marchandises, et on devrait investir beaucoup plus dans le transport des personnes. Si les expéditeurs peuvent se fier à un chemin de fer efficace, ils l'utiliseront davantage, et encore plus d'entreprises en feront autant. Dans Drummond, quelques entreprises l'utilisent, mais si c'était plus efficace, davantage d'entreprises l'utiliseraient.

Si on avait une politique, une stratégie nationale du transport en commun, une stratégie nationale du transport ferroviaire, comme l'exigent les néo-démocrates, et comme l'exige l'excellente porte-parole en matière de transports du NPD, la députée de Trinity—Spadina, on pourrait réduire nos émissions de gaz à effet à serre et ainsi, faire une lutte contre les changements climatiques beaucoup plus importante.

● (2310)

Les conservateurs ne pensent pas que la lutte contre les changements climatiques devrait être une priorité. Je siége au Comité permanent de l'environnement et du développement durable, et malheureusement, on le voit tous les jours et toutes les semaines.

Depuis deux ans que je suis à la Chambre des communes, on nous dit que la lutte contre les changements climatiques devrait être la priorité du gouvernement canadien. On nous dit que les changements climatiques sont actuellement le défi principal du gouvernement et qu'ils le seront pour les générations futures. Ça devrait être une priorité lors de l'étude en comité.

Or, malheureusement pour eux, les conservateurs préfèrent faire des études moins prioritaires, alors qu'ils devraient s'attaquer aux changements climatiques et en faire une priorité.

Le gouvernement devrait avoir une stratégie nationale en matière de transport en commun et de transport ferroviaire pour s'assurer que les livraisons se font à temps. Présentement, dans 80 % des cas, c'est un échec, et 90 % des expéditeurs se plaignent et se disent insatisfaits du service. Ce ne sont pas des notes de passage! Cela n'encouragera

### *Initiatives ministérielles*

pas les citoyens, les expéditeurs et les grandes entreprises à utiliser davantage le chemin de fer. Celui-ci devrait donc faire partie d'une stratégie pancanadienne pour lutter contre les changements climatiques.

Au NPD, on est très fiers d'avoir cette vision à long terme, qui ne recherche pas que les intérêts des grandes entreprises, mais également l'intérêt commun.

À cet égard, le Canada est le seul pays du G8 à ne pas avoir de financement fédéral et de plan national consacré au transport. Cela démontre à quel point on est derrière les autres pays, alors qu'on devrait faire preuve de dynamisme et de leadership. Au NPD, notre vision est claire et progressiste. Elle démontre pourquoi il est important d'effectuer des réformes à la Loi sur les transports au Canada.

Le NPD a trois principales demandes par rapport à ce projet de loi. Premièrement, les expéditeurs du Canada méritent un transport ferroviaire juste, fiable et qui vaut ce qu'ils paient. C'est pourquoi il est nécessaire de renforcer la position des expéditeurs vis-à-vis du monopole du CN et du CP, un élément qui n'est pas abordé dans le projet de loi C-52.

À l'étape du comité, des expéditeurs ont fait six recommandations raisonnables, pratiques et modestes. Malheureusement, les conservateurs les ont rejetées du revers de la main sans les prendre en considération, alors que les néo-démocrates ont fait tout un travail en comité, encore une fois.

Il est aussi important de retenir que d'autres améliorations sont nécessaires. Pour cette raison, le NPD va continuer à travailler très fort avec les expéditeurs, les compagnies forestières et minières, ainsi que les entreprises pour améliorer le projet de loi, qui ne s'attaque pas suffisamment au manque de concurrence dans ce secteur.

Pour terminer, je rappelle que nous allons appuyer ce projet de loi. Malheureusement, ce n'est qu'un *baby step* dans cette étape à franchir, soit d'adopter une stratégie nationale de transport ainsi qu'une stratégie nationale de lutte contre les changements climatiques.

Ce sont les deux plus grands défis que nous aurons à relever dans l'avenir pour les générations future, pour nos enfants, pour nos petits-enfants et pour les gens de Drummond, qui viennent me voir souvent. Ils s'inquiètent pour l'environnement et sont soucieux d'avoir un système ferroviaire de qualité, efficace et fiable.

Le NPD est là et il va continuer à travailler très fort afin d'obtenir un meilleur système ferroviaire et un meilleur système de transport en commun.

● (2315)

[Traduction]

**L'hon. Lynne Yelich (ministre d'État (Diversification de l'économie de l'Ouest), PCC):** Monsieur le Président, j'aimerais signaler les bons résultats obtenus lorsqu'on laisse l'industrie s'entendre avec les compagnies de chemin de fer. Canpotex, dont j'ai parlé tout à l'heure, est un expéditeur de potasse. L'entreprise a récemment conclu des accords de dix ans avec le CP, le CN et l'Union Pacific. Ces ententes ont permis de garantir le transport de marchandises pour répondre à l'augmentation du volume des exportations auprès de clients de longue date dans près de 30 pays. Pour ce faire, il était essentiel d'avoir un parc de wagons fiables et bien entretenus. Il s'agissait de partenariats. C'est ce genre de partenariats qui a permis à l'entreprise d'atteindre ses objectifs actuels et futurs en matière de logistique.

*Initiatives ministérielles*

Cela me porte à croire qu'en collaborant avec l'industrie, et en mettant en place de bonnes mesures législatives, qui ne sont pas trop interventionnistes, l'industrie se débrouillera elle-même. J'ajouterais, car le député s'est un peu emporté quand il a parlé d'environnement, que Canpotex prévoit également construire une nouvelle gare verte sur la côte Ouest de la Colombie-Britannique, à la hauteur de Prince Rupert. Si nous laissons l'industrie s'occuper de ses affaires, et que nous collaborons efficacement avec elle, je crois...

• (2320)

**Le président suppléant (M. Bruce Stanton):** À l'ordre, s'il vous plaît. Le député de Drummond a la parole.

[Français]

**M. François Choquette:** Monsieur le Président, je voudrais mentionner que les expéditeurs sont évidemment contents qu'on réponde enfin à leurs besoins et qu'un premier geste soit enfin fait. Malheureusement, comme je le mentionnais, il y a eu six propositions auxquelles on n'a pas répondu et qui ont été balayées du revers de la main. C'est quand même inexplicable.

Il faut aussi mentionner quelque chose de très technique, comme ma collègue le disait. L'arbitrage, par exemple, pose un problème, car il n'est disponible que pour les expéditeurs en train de négocier de nouveaux contrats. Par conséquent, les expéditeurs n'ont pas droit à l'arbitrage en ce qui concerne les anciens contrats. C'est une des propositions qu'on a faite et qui a été rejetée du revers de la main.

Plusieurs propositions de la sorte ont été faites et, au lieu d'accorder une aide rapide et fiable à tous les expéditeurs par l'entremise de la résolution de conflit, le projet de loi C-52 offre un processus d'arbitrage limité pour un petit groupe d'expéditeurs seulement. C'est un bel exemple d'une situation à laquelle le gouvernement conservateur n'a pas su répondre et c'est ce qui explique pourquoi le projet de loi n'est pas satisfaisant.

**M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD):** Monsieur le Président, je remercie grandement mon collègue.

Il a relevé un point intéressant dans son discours, soit que les conservateurs, comme ils le font presque toujours, ont refusé tous les amendements et toutes les améliorations proposés. Pourtant, ils ne venaient pas de nous, mais des experts. Ils en connaissent beaucoup plus que tous les députés ici concernant ce sujet. C'est incompréhensible selon moi. C'est peut-être une question d'arrogance de la part d'un gouvernement majoritaire qui refuse toutes les options, toute l'information et toute la science presque tout le temps et cette fois-ci également.

C'est pour ça que ce projet de loi reçoit l'appui des néo-démocrates, mais avec une petite hésitation. En effet, c'est seulement une fois tous les 10 ans, ou à peu près, qu'on peut améliorer une telle industrie. Faire un si petit effort comme cela, ce n'est pas très bien ni pour le public ni pour l'économie.

Pourquoi le gouvernement refuse-t-il continuellement l'avis des experts et les témoignages des personnes qui connaissent très bien l'industrie, au lieu d'écouter celui d'un député avec une idéologie conservatrice?

**M. François Choquette:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue qui, d'ailleurs, fait un excellent travail en tant que leader à la Chambre des communes.

Je voudrais mentionner par rapport à cela que c'est effectivement la même chose au Comité permanent de l'environnement et du développement durable où je siège. Les experts viennent proposer des recommandations et, malheureusement, la plupart du temps, elles ne sont pas retenues.

Cela fait des semaines et des mois, qu'on nous recommande de faire une étude sur la lutte contre les changements climatiques. C'est une priorité présentement pour tous les Canadiens et pour les gens de Drummond qui m'en parlent aussi tous les jours. Or les conservateurs refusent complètement de faire une étude là-dessus au Comité permanent de l'environnement et du développement durable.

C'est la même chose qui s'est passé ici relativement au projet de loi C-52. Des experts qui savent de quoi ils parlent et qui connaissent les vrais besoins ont proposé six recommandations raisonnables. Or à cause d'un aveuglement idéologique volontaire, ou que sais-je, une arrogance peut-être, comme le dit si bien mon collègue, ils n'ont malheureusement pas été écoutés.

Nous allons voter en faveur du projet de loi parce qu'on répond enfin à des besoins exprimés depuis des années. Toutefois, ce n'est pas suffisant. Encore une fois, les conservateurs ont manqué une belle occasion de faire du bon travail.

[Traduction]

**M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC):** Monsieur le Président, je suis très heureux de prendre la parole ce soir au sujet du projet de loi C-52, Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises. Le projet de loi modifierait la Loi sur les transports au Canada afin d'améliorer la fiabilité et la prévisibilité du service de transport ferroviaire des marchandises au Canada.

Depuis la Confédération jusqu'à aujourd'hui, les compagnies de chemin de fer ont contribué de manière essentielle à façonner notre grand pays. Toutefois, le monde a beaucoup évolué durant cette période. Révolutionné par les technologies en constante évolution, le monde est devenu plus petit grâce à des moyens de transport et de communication plus rapides et plus efficaces.

En même temps, les principes de base de notre économie sont demeurés les mêmes. Nous sommes un pays commerçant et avons besoin d'un système de transport pour acheminer nos produits vers les marchés. De nos jours, les expéditeurs ont à cet effet divers choix à leur disposition: le transport aérien, ferroviaire, routier ou maritime. Les expéditeurs prennent des décisions d'affaires sur le meilleur moyen d'acheminer leurs produits vers les marchés et la qualité du service est un facteur déterminant.

Le monde du « juste à temps » a modifié les attentes des consommateurs à l'égard du service. Ils exigent maintenant une plus grande précision et une plus grande fiabilité. La concurrence féroce de l'économie mondiale combinée à la superficie du Canada et à la proximité des marchés augmentent les pressions à l'égard du service puisque nous devons être concurrentiels pour vendre nos produits à l'étranger. Tous les modes de transport sont mis à contribution pour répondre à ces besoins. Dans notre économie diversifiée, les besoins d'un expéditeur en matière de transport dépendent du produit à transporter et du mode de transport le plus approprié pour l'amener à destination.

Par exemple, les sociétés pharmaceutiques dépendent du transport aérien des marchandises pour acheminer rapidement les médicaments partout dans le monde dans des conditions contrôlées. Les détaillants dépendent du transport par camions pour acheminer les aliments et les biens de consommation depuis les centres de distribution jusqu'aux magasins pour les offrir à leurs clients. Bien sûr, nos secteurs des ressources naturelles et de la fabrication dépendent du transport ferroviaire pour acheminer les matières brutes et les produits finis, tels que les automobiles, vers les marchés.

*Initiatives ministérielles*

Le gouvernement conservateur s'intéresse particulièrement à la façon dont l'intégralité du système de transport fonctionne pour appuyer le commerce au pays. La croissance économique demeure la priorité du gouvernement, comme en font foi nos initiatives liées au transport et au corridor commercial, qui favorisent l'efficacité et l'efficacité du système dans son ensemble afin de stimuler le commerce international.

Pour que notre système de transport demeure le plus concurrentiel possible, nous travaillons avec les autres ordres de gouvernement et de multiples intervenants pour veiller à mettre en place les politiques et programmes appropriés. Une politique et une législation efficaces en ce qui concerne le transport ferroviaire est un élément fondamental de l'approche du gouvernement conservateur pour s'assurer que notre système de transport demeure capable d'appuyer notre programme en matière de commerce.

Le transport ferroviaire joue un rôle primordial dans notre prospérité économique parce qu'il crée des gains d'efficacité grâce aux économies d'échelle. Il permet le transport en vrac de denrées et de marchandises pondéreuses sur de longues distances à un coût relativement bas. C'est pourquoi le rail est demeuré un élément crucial de notre succès économique et de notre capacité de commercer, en particulier au moment où nous faisons la promotion de notre programme de développement responsable des ressources. C'est pourquoi le gouvernement a fait du service de transport ferroviaire des marchandises un élément prioritaire et c'est pourquoi nous avons présenté le projet de loi C-52.

La Loi sur les transports au Canada renferme des mesures qui contribuent au bon fonctionnement d'une chaîne d'approvisionnement reposant sur le transport ferroviaire des marchandises et à la capacité des expéditeurs d'obtenir le service ferroviaire dont ils ont besoin.

• (2325)

La Loi sur les transports au Canada contient une série de dispositions que les expéditeurs peuvent invoquer pour résoudre tout problème éventuel en matière de tarif et de service. Pour commencer, si un expéditeur estime qu'un tarif ferroviaire est trop élevé, il peut contester ce tarif en invoquant la disposition de la loi qui porte sur l'arbitrage des offres finales. L'expéditeur et la compagnie de chemin de fer présentent alors leurs arguments à un arbitre, et celui-ci choisit l'une des offres présentées.

En plus du tarif ou du prix pour le transport des marchandises, un expéditeur peut trouver que la compagnie de chemin de fer fait payer trop cher pour des services additionnels, par exemple le nettoyage des wagons. Grâce à une autre disposition de la Loi sur les transports au Canada, l'expéditeur peut alors se plaindre de ces frais supplémentaires ou accessoires à l'Office canadien des transports. Si l'office conclut que les frais sont déraisonnables, il peut établir de nouveaux frais.

Enfin, si un expéditeur estime que la compagnie de chemin de fer n'a pas respecté son obligation de fournir un service convenable et adéquat, il peut demander réparation en invoquant la disposition sur les plaintes liées au niveau de service. L'office fait alors enquête sur la plainte et établit si la compagnie de chemin de fer a respecté ses obligations. L'office dispose de vastes pouvoirs pour ordonner des mesures correctives s'il détermine que la compagnie n'a pas respecté ses obligations.

La Loi sur les transports au Canada offre clairement aux expéditeurs une série de mesures pour les aider à gérer leurs relations commerciales avec les compagnies de chemin de fer.

Le projet de loi C-52 offrirait une nouvelle disposition sur le service pour aider les expéditeurs. La nouvelle disposition prévue dans la Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises est une mesure supplémentaire qui compléterait l'ensemble des dispositions actuellement en vigueur dans la Loi sur les transports au Canada, dont celles que je viens de décrire. Le projet de loi vise à donner aux expéditeurs le droit de conclure une entente de service et prévoit un processus pour en dresser une dans l'éventualité d'un échec des négociations commerciales.

Il est important pour les expéditeurs d'accroître la clarté des modalités et la fiabilité du service de transport ferroviaire de marchandises. Les expéditeurs nous ont dit qu'ils aimeraient avoir une entente de service complète pour pouvoir planifier leurs activités. C'est ce que leur donnerait le projet de loi C-52 en permettant à l'arbitre d'imposer des modalités de service détaillées. Plus précisément, il pourrait fixer les modalités opérationnelles auxquelles les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs seraient assujettis pour faciliter la circulation. Il pourrait s'agir de protocoles commerciaux ou de protocoles de communication, avec des procédures internes de révision ainsi que des normes et des mesures de rendement, selon les besoins. Les plans opérationnels en cas de défaillance du service pourraient comprendre des plans de rétablissement indiquant les mesures qui seront prises dans un cas de force majeure et, enfin, ils pourraient prévoir la prestation de services connexes par la compagnie de chemin de fer et indiquer si la compagnie peut facturer les services opérationnels et connexes qu'elle est tenue de fournir.

La nouvelle disposition sur l'arbitrage prévoit un processus rapide de 45 jours qui permettrait aux expéditeurs d'être fixés sur les modalités du service de transport ferroviaire de marchandises, s'ils n'arrivent pas à les négocier.

Le projet de loi C-52 créerait un nouveau mécanisme d'application qui rendrait les compagnies de chemin de fer responsables de la prestation du service imposé. Des pénalités administratives pouvant atteindre 100 000 \$ en cas d'infraction pourraient être imposées à une compagnie de chemin de fer si l'office confirmait qu'elle n'a pas respecté une obligation dans un contrat de service imposé.

Le projet de loi C-52 donnerait aux expéditeurs un nouvel outil efficace pour améliorer le service de transport ferroviaire de marchandises, qui viendrait s'ajouter aux dispositions déjà en vigueur. Les expéditeurs garderaient le droit de recourir à toute autre mesure prévue dans la loi. Les expéditeurs nous ont dit que c'était très important.

• (2330)

Les expéditeurs sont favorables au projet de loi, qu'ils considèrent comme essentiel pour résoudre les problèmes de transport ferroviaire des marchandises et améliorer leur rapport de force dans leurs relations avec les chemins de fer.

Pour terminer, je voudrais dire qu'au cours de l'histoire de notre grand pays, le transport ferroviaire des marchandises a joué un rôle crucial dans le développement de notre économie. De nombreux expéditeurs dépendent du transport ferroviaire pour faire parvenir efficacement leurs produits sur les marchés, de manière prévisible et à des prix concurrentiels. Lorsqu'ils rencontrent des difficultés dans la qualité ou les tarifs des services ferroviaires, ils peuvent recourir aux mesures prévues dans la Loi sur les transports au Canada.

*Initiatives ministérielles*

Le projet de loi C-52, Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises, répond aux besoins des expéditeurs d'obtenir des améliorations dans le transport ferroviaire des marchandises. Notre gouvernement en a fait rapidement et efficacement une priorité en y consacrant toute l'énergie nécessaire. J'espère que les députés se joindront tous à moi pour appuyer le projet de loi.

• (2335)

**Mme Cathy McLeod (secrétaire parlementaire de la ministre du Revenu national, PCC):** Monsieur le Président, je suis enchantée de pouvoir poser une question après l'excellent discours que nous venons d'entendre.

Dans ma circonscription, les entreprises du secteur forestier et du secteur minier sont venues me parler des difficultés qu'elles ont à s'assurer que leurs produits parviendront sur les marchés.

J'aimerais savoir de quelle manière le projet de loi sera bénéfique pour nos entreprises qui exploitent les ressources naturelles, dans les secteurs forestier et minier.

**M. Peter Braid:** Monsieur le Président, ma collègue vient de toucher une corde sensible. Comme vous le savez, monsieur le Président, la priorité absolue de notre gouvernement est la création d'emplois et la croissance économique. C'est le fondement du projet de loi C-52, qui vise à donner un coup de pouce à l'économie canadienne, à venir en aide à notre important secteur des ressources naturelles, en particulier dans l'Ouest du pays, et à garantir aux entreprises de ce secteur, notamment aux PME, qu'elles pourront expédier leurs produits sur les marchés.

L'économie de notre pays repose en bonne partie sur le commerce international. Il est absolument essentiel que les entreprises puissent s'appuyer sur des réseaux de transport fiables, y compris, dans ce cas, sur le réseau ferroviaire de notre pays, pour pouvoir vendre leurs produits, pour que leurs produits atteignent le marché et pour que cela se fasse efficacement. C'est exactement ce que fait le projet de loi.

[Français]

**Mme Anne Minh-Thu Quach (Beauharnois—Salaberry, NPD):** Monsieur le Président, le député d'en face vient de dire quelque chose qui me chicote. En fait, je trouve que c'est insultant pour les expéditeurs, qui sont aussi des entrepreneurs. Le député souhaite renforcer l'efficacité de l'économie. Toutefois, en comité, on ne permet pas aux députés d'améliorer le projet de loi en y apportant des amendements. Ainsi, pour une 37<sup>e</sup> fois, on impose un bâillon. On ne peut pas en discuter de façon normale et démocratique.

Les projets de loi dont on discute à la Chambre sont bourrés de lacunes. En fait, l'une des nombreuses lacunes dont on parle depuis tout à l'heure est le fait que, dans le cas des sociétés ferroviaires, par exemple, les pénalités exigées s'élèvent à seulement 100 000 \$. Ce montant de 100 000 \$ devrait être remis aux expéditeurs, afin de compenser toutes les pertes de productivité, les retards et les dommages causés aux récoltes ou aux produits. Toutefois, dans les faits, ces 100 000 \$ vont au gouvernement fédéral. Ce n'est pas efficace. L'argent ne va pas au bon endroit et, en plus, ce n'est même pas un moyen de dissuasion efficace. Par exemple, en 2012, le CN a réalisé un profit de 2,7 milliards de dollars.

Comment un projet de loi bourré de lacunes peut-il être profitable pour l'économie et pour les entrepreneurs?

[Traduction]

**M. Peter Braid:** Monsieur le Président, je tiens à remercier ce député et les autres députés néo-démocrates d'appuyer le projet de loi

dont nous sommes saisis. Même le NPD admet que cette mesure législative est importante pour l'économie et le secteur primaire du Canada.

Je ne suis pas membre du Comité des transports. Je ne peux donc pas parler précisément du processus de consultation du comité avec les intervenants. Ce que je peux dire, par contre, c'est que les consultations sur ce projet de loi ont été très vastes. Elles ont duré plusieurs années. Les acteurs de l'industrie, notamment les représentants de l'industrie du transport ferroviaire des marchandises, sont particulièrement ravis de cette mesure législative.

Nous sommes impatients qu'elle soit adoptée. J'inclus là-dedans l'aspect important des sanctions administratives pécuniaires. Dans ce cas et dans tous les autres cas où une loi prévoit des sanctions administratives pécuniaires, les sommes visées doivent être remises à la Couronne.

• (2340)

**M. Costas Menegakis (Richmond Hill, PCC):** Monsieur le Président, je prends la parole pour appuyer le projet de loi C-52, Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises. Cette mesure législative modifie la Loi sur les transports au Canada de façon à améliorer la fiabilité et la prévisibilité des services de transport ferroviaire des marchandises au Canada.

Ces dernières années, l'économie du Canada a réussi à prospérer malgré une période d'instabilité économique mondiale. Notre succès est en grande partie dû au fait que le gouvernement conservateur cherche à stimuler notre économie. Le projet de loi C-52 améliorera grandement les services de transport ferroviaire des marchandises et, par conséquent, contribuera à protéger et à favoriser la croissance économique du Canada.

Beaucoup d'entreprises canadiennes, qu'elles soient de l'industrie céréalière, de l'industrie forestière, de l'industrie du charbon ou de l'industrie des produits chimiques, utilisent les services ferroviaires pour expédier leurs marchandises ailleurs au Canada ou aux quatre coins du monde. Les différents secteurs qui comptent sur les services ferroviaires se reflètent dans la diversité des témoins qui ont parlé de ce projet de loi au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Comme l'a dit le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, « l'annonce de ce projet de loi est une bonne nouvelle pour les agriculteurs du Canada, puisque cela permettra d'assurer que tous les expéditeurs sont traités de manière équitable par les compagnies de chemin de fer ».

Permettez-moi maintenant d'expliquer comment nous sommes arrivés à présenter cette excellente mesure législative et pourquoi tous les députés devraient y être favorables.

Les années menant à 2008 ont été des années de croissance sans pareille. L'augmentation des échanges commerciaux avec l'Asie a contribué aux contraintes de capacité dans le domaine des transports. En 2008, le gouvernement a entrepris un examen des services de transport ferroviaire des marchandises afin de traiter des questions de fiabilité des services ferroviaires soulevées par les intervenants. À cette fin, il a mis sur pied un groupe d'étude indépendant constitué de trois experts devant élaborer des solutions commerciales et, au besoin, réglementaires afin d'améliorer la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement. Le groupe d'étude a mené de vastes consultations auprès de 85 expéditeurs, compagnies de chemin de fer et autres intervenants, et reçu au-delà de 141 mémoires. En décembre 2010, le groupe d'étude a présenté au gouvernement son rapport final contenant plusieurs mesures visant à améliorer le service ferroviaire.

*Initiatives ministérielles*

Le groupe d'étude a par exemple recommandé le recours à des ententes de service afin de définir la relation d'affaires entre un expéditeur et une compagnie de chemin de fer. Il a également recommandé qu'un facilitateur travaille auprès de l'industrie afin d'élaborer un processus de résolution des différends commerciaux.

Le gouvernement conservateur a accepté l'approche commerciale de l'examen et soigneusement étudié les recommandations du groupe d'étude. En mars 2011, dans sa réponse au rapport du groupe d'étude, le gouvernement a annoncé diverses mesures destinées à améliorer l'efficacité, l'efficacé et la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement ferroviaire. L'engagement du gouvernement va au-delà des recommandations du groupe d'étude afin de bénéficier à l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement ferroviaire. Permettez-moi de récapituler rapidement la réponse du gouvernement.

Nous avons tout d'abord élaboré un processus de facilitation visant à déterminer à quoi pourrait ressembler un modèle d'entente de service dans le contexte d'un processus simplifié de résolution des différends commerciaux entre expéditeurs et compagnies de chemin de fer. Le 31 octobre 2011, le gouvernement a nommé M. Jim Dinning comme facilitateur indépendant afin qu'il travaille avec les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer. Dans son rapport final au ministre, M. Dinning a émis des lignes directrices claires à l'intention des expéditeurs et des compagnies de chemin de fer, dont un modèle d'entente de service et un processus simplifié de résolution des différends auquel les parties pourraient avoir recours dans le cadre de leurs négociations. Le gouvernement croit que ce processus a rempli son mandat et atteint son but. Nous avons réussi à amener les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer à la table de négociations afin qu'ils cherchent des solutions pratiques tenant compte des besoins et de la réalité de leurs activités quotidiennes respectives.

Afin d'appuyer ces outils commerciaux, le gouvernement conservateur s'est engagé à présenter ce projet de loi, qui donnera également aux expéditeurs le droit à une entente de service avec les compagnies de chemin de fer, et qui prévoit un processus permettant d'en arriver à une entente si les négociations commerciales devaient avorter. C'est ce que prévoit le projet de loi C-52, la Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises. Il donnerait aux expéditeurs le droit de conclure des ententes de service avec les compagnies de chemin de fer et d'établir un processus d'arbitrage peu coûteux, efficace et en temps opportun afin d'en arriver à de telles ententes en cas de désaccord sur le plan commercial, bien entendu.

Le projet de loi serait conforme à ce que le groupe d'experts recommande dans son rapport final. Comme l'ont dit les expéditeurs au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, cette mesure législative serait un solide filet de sécurité pour la négociation d'accords commerciaux.

• (2345)

Avant tout, les nouvelles dispositions inciteraient vraiment les parties à négocier des accords commerciaux de service, la loi servant simplement de filet de sécurité si les pourparlers achoppaient. Pour régler les problèmes de service, le groupe d'experts préconisait d'ailleurs les approches commerciales. Si les parties sont dans l'impasse, une nouvelle disposition prévoit que les expéditeurs pourraient enclencher une procédure arbitrale sous les auspices de l'Office des transports du Canada pour en arriver à une entente commerciale.

La nouvelle disposition prescrit des éléments de service rigoureux. Toutefois, elle est libellée en termes généraux afin de laisser aux

expéditeurs la souplesse nécessaire pour demander ce qui leur importe, par exemple, un nombre de wagons donné. C'est, encore une fois, conforme à l'approche préconisée par le groupe d'experts. L'arbitre serait par ailleurs habilité à modéliser les accords de service au cas par cas; si besoin est, il pourrait imposer certains éléments comme des normes de rendement ou des protocoles de communication.

La nouvelle procédure arbitrale proposée pour conclure un accord serait de courte durée, soit 45 jours, comme l'avait proposé le groupe d'experts, quoiqu'il serait possible de la prolonger de 20 jours, à la discrétion de l'arbitre, pour les dossiers les plus complexes. Toute décision arbitrale serait sans appel, contraignante et confidentielle. Somme toute, la nouvelle disposition serait très efficace et améliorerait les services ferroviaires en les rendant plus prévisibles et plus fiables.

Les expéditeurs ont fait écho à ce sentiment au cours des audiences du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Selon eux, cette nouvelle disposition leur accorderait davantage de poids dans leurs négociations commerciales avec les chemins de fer.

Je cite un extrait du témoignage du représentant de l'Association canadienne du propane devant le comité permanent : « [...] il prévoit tous les mécanismes [...] que nous avons demandés par le passé: le droit à une entente sur les niveaux de service, un mécanisme d'arbitrage et des sanctions administratives pécuniaires ».

La présentation du projet de loi à l'étude est un élément clé de la réponse du gouvernement conservateur à l'examen des services de transport ferroviaire des marchandises, mais ce n'est pas le point final. En collaboration avec Agriculture et Agroalimentaire Canada, Transports Canada dirige présentement une analyse approfondie sur la chaîne d'approvisionnement du transport du grain. Axée sur les difficultés que rencontre ce secteur, l'étude souhaite contribuer à trouver des solutions.

Enfin, nous avons aussi la ferme intention de créer dans un proche avenir une table ronde sectorielle réunissant les acteurs associés aux produits de base. Cette table ronde sur la chaîne d'approvisionnement des marchandises offrira une tribune aux exportateurs, aux chemins de fer et aux autres membres des chaînes d'approvisionnement dans le but de régler les problèmes qui nuisent aux mécanismes de transport des marchandises. Ce serait un excellent cadre où tous les acteurs de la chaîne d'approvisionnement des marchandises pourraient collaborer pour améliorer la fiabilité et la compétitivité des marchés d'exportation du Canada.

Comme les députés peuvent le constater, le gouvernement conservateur est sur la bonne voie pour ce qui est d'honorer son engagement de doter le Canada du réseau ferroviaire dont il a besoin pour soutenir une économie robuste et nos échanges nationaux et internationaux.

Le projet de loi C-52 comporte un ensemble de dispositions qui viennent étayer la volonté du gouvernement de favoriser la croissance économique, la création d'emplois et la prospérité pour les Canadiens. Nous travaillons dans l'intérêt de l'ensemble du système de transport ferroviaire. À mesure que les expéditeurs et les chemins de fer en viendront à définir leurs relations bilatérales dans le cadre d'ententes de service et que les intervenants échangeront à la table ronde sur la chaîne d'approvisionnement des marchandises, il sera important que les parties collaborent pour améliorer l'efficacité, l'efficacé et la fiabilité de toute la chaîne d'approvisionnement dépendant des chemins de fer.

*Initiatives ministérielles*

En conclusion, j'invite instamment les députés de tous les partis à voter en faveur de cet important projet de loi.

**M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD):** Monsieur le Président, la région où j'habite et que je représente, dépend fortement de la possibilité de transporter divers produits jusqu'aux marchés. Je fais ici référence à un grand nombre de petites localités qui vivent de l'exploitation forestière, de l'élevage et de productions agricoles de toutes sortes.

Ce que l'on a constaté au fil des ans, c'est que plus une localité est petite, plus elle risque de ne pas être traitée correctement par les grandes compagnies de chemin de fer. Je sais que de part et d'autre de la Chambre, on s'accorde pour considérer que les petits exploitants, quel que soit leur domaine d'activité, sont souvent traités à la légère, étant donné que le CN, en particulier, le CP et les autres, s'intéressent davantage aux gros clients, au détriment de ces petits exploitants qui, en fait, sont à l'origine même de la construction des chemins de fer.

Nous avons eu des amendements et des améliorations à apporter au mécanisme de résolution des conflits, en fonction, non pas de notre propre point de vue, mais des témoignages des expéditeurs. Ils craignent que la formule d'arbitrage et les amendes prévues ne suffisent pas à forcer la compagnie de chemin de fer à changer de comportement et de façon d'agir, en particulier parce que les compagnies de chemin de fer sont d'énormes entreprises. Je parle de celles qui engrangent d'énormes profits. Rien ne peut les inciter à changer de comportement ni de pratiques commerciales.

Nous n'avons pas très souvent à intervenir dans ce domaine. Il n'est pas fréquent que la Chambre soit amenée à envisager de modifier ou d'améliorer le système de transport ferroviaire. Par conséquent, bien que les députés du NPD soient favorables au projet de loi, nous déplorons que le gouvernement n'ait pas prêté l'oreille aux amendements qui ont été formulés. Il n'a pas écouté l'avis des expéditeurs, qu'il prétend maintenant défendre.

Je trouve curieux que le gouvernement se soit montré aussi intransigeant quant aux témoignages recueillis par le comité. Pourquoi entreprendre un tel exercice s'il n'est pas prêt à reconnaître les faits?

● (2350)

**M. Costas Menegakis:** Monsieur le Président, comme nous l'avons entendu pendant les nombreuses heures de discussions sur ce projet de loi, tant en comité, où différents témoins représentant différentes industries de l'ensemble du pays ont comparu devant nous, qu'à la Chambre, où nous en parlons depuis cinq heures environ, ce projet de loi a fait l'objet d'une vaste consultation.

Nous avons entendu le point de vue de ceux qui sont directement et quotidiennement aux prises avec les problèmes de transport. Nous avons aussi entendu les représentants des chemins de fer, ainsi que des expéditeurs de partout au pays. Nous avons élaboré cette mesure législative qui, à notre avis, couvre les différents éléments essentiels qui vont permettre de transporter plus rapidement, plus efficacement et avec plus d'imputabilité, tous les produits, y compris ceux qui viennent de la circonscription du député.

[Français]

**M. Dany Morin (Chicoutimi—Le Fjord, NPD):** Monsieur le Président, les conservateurs répètent qu'ils sont là pour faire prospérer le pays et pour défendre les entreprises.

Par contre, l'honorable député conservateur peut-il m'expliquer pourquoi ils défendent les entreprises qui abusent de leur pouvoir de

marché? Pourquoi ne prennent-ils pas plutôt le parti des agriculteurs et des collectivités minières et forestières au Canada?

Il me semble que c'est de ce côté-là que les conservateurs devraient être. Au sein du NPD, c'est clair que nous sommes avec les gens de la deuxième catégorie.

[Traduction]

**M. Costas Menegakis:** Monsieur le Président, il est déconcertant d'entendre le député poser une question comme celle-là. En guise de réponse, je proposerais les observations que voici. Nous avons mis en place diverses mesures et de nombreuses lois afin de répondre aux besoins des PME et des grandes entreprises partout au pays. Nous savons qu'au bout du compte, cette stratégie crée des emplois, de la croissance et de la prospérité. Elle permet aux Canadiens ordinaires d'avoir plus d'argent dans leurs poches.

Je serais ravi si, pour faire changement, le député d'en face appuyait des aspects de ce projet de loi important et votait en sa faveur, au lieu de me servir les discours préfabriqués de son parti. Évidemment, l'opposition fait partie intégrante du processus démocratique de la Chambre. Mais il n'est d'aucune utilité de s'opposer à quelque chose pour le simple plaisir de s'opposer. Si nous sommes encore tous ici alors que minuit sonnera dans quelques minutes, c'est que nous nous préoccupons des Canadiens et que nous avons à coeur d'adopter des mesures législatives importantes comme celle-ci, qui profitera aux familles canadiennes d'un océan à l'autre.

● (2355)

**M. Chris Warkentin (Peace River, PCC):** Monsieur le Président, c'est un privilège d'intervenir ce soir au sujet de ce projet de loi. Il y a sept ans environ, j'ai eu le privilège d'assister à une première rencontre alors que je n'étais encore que candidat aux élections. Des gens avaient décidé de se réunir dans une localité voisine de Peace River pour discuter des difficultés liées au service ferroviaire. Ils m'avaient invité parce que j'étais candidat aux élections et qu'ils trouvaient important que je prenne connaissance des préoccupations de la communauté locale, puisque nous nous préparions pour la campagne électorale.

Au cours des huit dernières années, je me suis efforcé de représenter la voix des entreprises et des expéditeurs de Peace Country de différentes manières, auprès de la Chambre, du gouvernement, des sociétés de fret et des sociétés ferroviaires, afin de répondre aux préoccupations des électeurs de ma circonscription.

Nous sommes maintenant sur le point d'adopter une mesure législative volumineuse et exhaustive, qui répondra à bon nombre des préoccupations qui nous ont été signalées au cours des dernières années. Mais ce projet de loi n'est pas tombé du ciel.

Mon collègue vient de parler de vastes consultations qui ont eu lieu un peu partout au pays. Je puis assurer aux députés que c'est vrai. J'ai la chance de connaître personnellement l'homme que le gouvernement a nommé à la présidence du comité chargé de l'examen des services de transport ferroviaire des marchandises. Le comité qu'il présidait devait chercher des solutions à la situation que le gouvernement a reconnue et qu'il a, lui aussi, reconnue très rapidement, à savoir que les petits entrepreneurs qui veulent expédier des marchandises sont réellement désavantagés dans leurs négociations avec les grandes sociétés ferroviaires.

*Initiatives ministérielles*

M. Walter Paszkowski, le président du comité, a joué un rôle inestimable. Il vient de Sexsmith, en Alberta. C'est une collectivité agricole où j'ai eu la chance d'habiter. Elle est voisine de la ville de Grande Prairie et est entourée par le comté de Grande Prairie. Elle compte également un certain nombre de producteurs de bois d'oeuvre et une industrie pétrolière et gazière en expansion. Cette industrie continue de dépendre du chemin de fer et a de plus en plus besoin d'être servie par l'industrie ferroviaire. Nous avons donc trois secteurs qui dépendent entièrement des services ferroviaires.

Ayant été agriculteur et ministre provincial de l'Agriculture, Walter sait que les chemins de fer sont indispensables dans la région du Nord de l'Alberta que je représente. Il a en outre eu l'occasion, ces dernières années, de travailler en tant qu'agent de développement économique pour le comté de Grande Prairie. C'est une collectivité en croissance, qui est devenue la mienne. Je peux affirmer qu'il a bien servi notre collectivité. Nous avons été fiers de le prêter au gouvernement fédéral et à tous les Canadiens pour qu'il puisse exercer ces fonctions. Les Canadiens peuvent tous être fiers du travail réalisé par Walter au sein du comité d'examen et dans notre municipalité, ainsi qu'au gouvernement provincial auparavant.

À ma grande déception, je dois signaler qu'il a annoncé il y a quelques semaines son intention de prendre sa retraite à plein temps, pour reprendre son expression. Je sais que cela signifie qu'il travaillera plus que jamais, car c'est un homme très actif. J'espère que Walter prendra un peu de temps pour faire, avec sa charmante épouse, Marlyss, toutes ces choses qu'ils n'ont jamais eu l'occasion de faire en raison du dévouement de Walter au service public. Marlyss est demeurée à ses côtés tout au long de ces années. Au nom des citoyens de Peace Country, mais aussi de l'ensemble des Canadiens, je tiens à le remercier, ainsi que Marlyss, d'avoir servi le Canada, Peace Country et l'Alberta. Les applaudissements de mes collègues me confirment qu'ils sont tout aussi reconnaissants.

Lorsque Walter et la commission ont entrepris leur travail, ils ont reconnu qu'il fallait mettre en place un nouveau processus pour que les expéditeurs des régions d'un bout à l'autre du pays aient plus de poids.

● (2400)

Nous étudions maintenant un projet de loi qui prévoit un processus d'arbitrage en cas d'échec des négociations commerciales de sorte que les intérêts des expéditeurs soient défendus. C'est la première fois que nous voyons une mesure législative du genre. C'est la mesure que nous avions promise.

Nous savons ce qui s'est produit. À l'amorce de l'étude du service ferroviaire, CP et CN ont soudainement entrepris d'améliorer leurs services. C'était plutôt intéressant. C'était même presque cocasse dans certains cas où, du jour au lendemain, les services ferroviaires ont commencé à s'améliorer. Nous avons alors constaté, tout comme les collectivités d'un bout à l'autre du pays, que les services pouvaient être améliorés et que les compagnies de chemin de fer avaient à leur disposition des mécanismes pour y arriver.

On a vu que cela n'a pas été appliqué uniformément. Certaines communautés continuent de prendre du retard en matière de service tandis que d'autres progressent. Certains secteurs sont mieux servis tandis que d'autres sont laissés pour compte.

Dans ma localité, il y a eu une amélioration ces dernières années pour le transport des céréales. Des changements ont été faits et des améliorations ont été apportées à l'infrastructure des chemins de fer. Je signale toutefois qu'à l'occasion, il y a encore des retards à la livraison des wagons, mais j'ai aussi entendu l'expression de vives préoccupations de la part des exploitants de scieries dans les

communautés de Grande Prairie et d'autres plus au nord où il est encore difficile d'obtenir l'allocation des wagons dans les délais que les compagnies se sont engagées à respecter. Ces nouveaux mécanismes aideront beaucoup à établir un meilleur équilibre des droits et des responsabilités de part et d'autre.

Ma principale préoccupation, à titre de représentant de la région de la rivière de la Paix et de ses entreprises dans les secteurs de l'agriculture, des forêts, du pétrole et du gaz, c'est d'aider les gens qui s'efforcent de faire parvenir leurs produits jusqu'aux marchés. Depuis sept ans, notre gouvernement consacre ses énergies à l'expansion du commerce entre le Canada et des pays du monde entier. Nous savons une chose, et c'est que même si nous produisons les produits de la meilleure qualité au monde dans le domaine de l'agriculture, des forêts, du pétrole et du gaz, nous continuons à avoir de la difficulté à faire parvenir ces produits jusqu'aux marchés.

Nous pouvons signer une foule d'accords commerciaux avec des pays du monde entier, mais à moins de faire parvenir nos produits aux marchés, nous ne toucherons pas les prix que nous méritons et ne réussirons pas à faire croître nos relations commerciales. C'est d'une importance vitale. Notre gouvernement s'est engagé à assurer la croissance de notre économie d'un bout à l'autre du pays, mais en réalité cela veut dire que chaque communauté partout au pays doit bénéficier de gains d'efficacité quand il s'agit d'exporter les produits que nous cherchons à exporter. Nous sommes un pays exportateur. Une part importante de ce que nous produisons dans des communautés comme la mienne est acheminée vers des marchés étrangers. Nous comptons sur le service ferroviaire pour nous fournir les mécanismes voulus pour acheminer nos produits depuis les localités que je représente à Grande Prairie et plus au nord, jusqu'aux marchés. Si ces produits sont dirigés vers Vancouver, le port de Prince Rupert ou encore Chicago, ils doivent s'y rendre à temps.

Notre gouvernement est déterminé à continuer à développer des relations commerciales et à s'assurer que les produits parviennent aux marchés. Nous veillons aussi à mettre en place les mécanismes voulus pour faire en sorte que les compagnies de chemin de fer assument leurs responsabilités et transportent les produits.

Je félicite le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, qui a fait le gros du travail en ce qui concerne ce projet de loi. C'est une mesure législative importante. Je devrais remercier plusieurs personnes. Je devrais signaler que la chambre de commerce de Grand Prairie et des environs n'a pas ménagé ses efforts pour faire avancer le projet de loi. Elle a fait beaucoup de lobbying, pas seulement à l'échelle locale. Elle a vigoureusement et énergiquement défendu ce projet de loi à l'échelle provinciale et nationale. Je tiens à remercier la chambre de commerce, ainsi que les personnes qui ont entrepris...

**M. Scott Andrews:** Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Aussi important que soit le service ferroviaire pour le reste du Canada, Terre-Neuve-et-Labrador est privée de service ferroviaire depuis bon nombre d'années. Aussi important que soit ce débat...

**Une voix:** Je demande qu'on vérifie s'il y a quorum.

● (2405)

**M. Joe Preston:** Combien de libéraux? Vous êtes à jamais le premier.

**Une voix:** Pourrait-on vérifier s'il y a quorum?

*Initiatives ministérielles*

**M. Pierre Lemieux:** Réveillez-vous, là-bas. Laissez le débat continuer, pour l'amour du ciel.

**Le vice-président:** À l'ordre, s'il vous plaît. Il y a quorum.

**Des voix:** Oh, oh!

**Le vice-président:** À l'ordre, s'il vous plaît. Le temps de parole du député de Peace River est écoulé.

**M. Scott Andrews:** D'où nous viennent-ils tous?

**Des voix:** Oh, oh!

**Le vice-président:** À l'ordre, s'il vous plaît. Questions et observations. Le député de Drummond a la parole.

**Des voix:** Oh, oh!

**Le vice-président:** À l'ordre, s'il vous plaît. C'est assez. Nous ne laisserons pas cette dernière heure de débat dégénérer. Le député de Drummond a la parole.

[Français]

**M. François Choquette (Drummond, NPD):** Monsieur le Président, malgré la récente interruption, il faut tout de même s'attaquer au problème sérieux qu'est le projet de loi C-52.

Effectivement, le projet de loi répond à certaines préoccupations des expéditeurs, comme on l'a déjà mentionné. Les néo-démocrates sont toujours debout, ils sont toujours réveillés, ils sont toujours prêts à débattre de tous les projets de loi qui touchent les Canadiens et les gens de ma circonscription.

Ce qui est important à retenir dans ce projet de loi, c'est qu'en comité, les expéditeurs et les entreprises ont fait six propositions raisonnables et justes qui amenaient quelque chose d'équitable. Malheureusement, les conservateurs les ont balayées du revers de la main, et cela, malgré que c'était des recommandations faites par des experts, par des gens qui connaissaient le métier et les problèmes reliés à tout cela.

Je ne comprends pas pourquoi les conservateurs s'obstinent à aller dans une seule direction unidimensionnelle, à avoir une conception purement idéologique de tout ce qu'ils font.

[Traduction]

**M. Chris Warkentin:** Monsieur le Président, les néo-démocrates ont une drôle de façon de témoigner leur appui. D'un côté, ils l'appuient, de l'autre non. Un de ces jours, ils se décideront. Ce qui m'intéresse, avant tout, ce n'est pas de savoir si les néo-démocrates appuient le projet de loi, mais si les expéditeurs l'appuient

Les résidents de ma circonscription ne sont pas les seuls à appuyer le projet de loi. Pulse Canada, les Producteurs de grains du Canada, l'Association des produits forestiers du Canada, la Western Barley Growers Association, l'Association canadienne de l'industrie de la chimie, la Western Grain Elevator Association, l'Institut canadien des engrais, la Canadian Canola Growers Association, et les producteurs de céréales de l'Ouest du Canada l'appuient également. Je pourrais continuer toute la nuit. Des gens de partout au pays appuient le projet de loi.

**M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD):** Monsieur le Président, une des raisons pour lesquelles mon collègue pourrait continuer toute la nuit, c'est que, de nouveau, le gouvernement a de la difficulté à travailler en collaboration avec l'opposition sur les projets de loi.

Mon collègue sait que nous avons entendu des témoignages qui ont entraîné la présentation d'amendements à ce projet de loi. Nous avons demandé à la Bibliothèque du Parlement d'examiner la réaction des conservateurs aux propositions d'amendements de

l'opposition. Nous avons appris que le gouvernement a balayé du revers de la main 99,3 % de tous les amendements proposés par l'opposition à l'égard de différents projets. Dans le cas du projet de loi à l'étude aujourd'hui, les amendements reposaient sur les observations des expéditeurs eux-mêmes.

Les néo-démocrates ne vont pas rejeter une mesure médiocre dans leur quête de la perfection, car, dans ce cas, le projet de loi nous permettra de faire un pas en avant. Ce qu'il faut retenir, c'est que les gouvernements ont très peu souvent l'occasion d'examiner une question aussi vaste que celle de notre système ferroviaire. Il se peut que cela n'arrive qu'une fois au cours d'une génération. Il ne faut pas se contenter de demi-mesures et refuser d'écouter le témoignage des intervenants que mon collègue vient de citer. En effet, dans le reste de leurs citations, ils disent qu'ils ne sont pas parvenus à faire adopter des modifications importantes à leurs yeux au cours de cette ronde de négociations. Ces modifications portaient sur le processus d'arbitrage et les amendes nettement insuffisantes qui pourront être imposées aux principales sociétés ferroviaires.

Une motion d'attribution de temps a été imposée au débat sur ce projet de loi, non pas parce que nous refusons de l'appuyer, mais simplement parce que le gouvernement a décidé de mettre fin au débat sans aucune raison. Ce genre d'entêtement n'engendre pas de bonnes mesures législatives, ni une bonne gouvernance.

● (2410)

**M. Chris Warkentin:** Monsieur le Président, le député n'a pas à me croire sur parole. Pourquoi ne pas plutôt prêter l'oreille à des gens qui savent de quoi ils parlent? Je vais en citer quelques-uns.

Ces mesures créeront les conditions nécessaires pour améliorer le rendement et la reddition de comptes des compagnies de chemin de fer. Elles feront en sorte que tous les expéditeurs pourront avoir accès aux services dont ils ont besoin.

C'est le président de la Western Canadian Wheat Growers Association qui l'a dit.

Nous remercions spécialement le ministre de l'Agriculture, le ministre des Transports et le gouvernement fédéral d'avoir écouté les agriculteurs et mis de l'avant ce projet de loi.

Ça, c'était le président des Producteurs de grains du Canada.

Le projet de loi est donc crucial, pour assurer non seulement la compétitivité de notre industrie mais également la productivité globale et la prospérité du Canada.

Ce sont les mots du PDG de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie.

Nous appuyons les propositions d'amendement de l'opposition lorsqu'elles ont de l'allure, c'est-à-dire précisément 0,7 % du temps jusqu'à maintenant.

**M. Joe Preston (Elgin—Middlesex—London, PCC):** Monsieur le Président, c'est fantastique d'être ici ce soir, même à une heure pareille. D'ailleurs, je devrais plutôt dire que c'est fantastique d'être ici ce matin. Je suis heureux d'intervenir à propos du projet de loi C-52.

Le projet de loi que propose le gouvernement conservateur vise à améliorer le transport ferroviaire des marchandises...

**M. Scott Andrews:** Comment pensez-vous vous y prendre pour Terre-Neuve?

**M. Joe Preston:** Monsieur le Président, ce sont d'excellentes observations de la part des libéraux, mais je ne sais pas de quoi ils parlent.

*Initiatives ministérielles*

Je vais leur raconter une petite histoire au sujet de St. Thomas, une ville du Sud de l'Ontario, qui a été traversée par un chemin de fer pendant de nombreuses années. Jusqu'à 13 voies ferrées ont parfois traversé la ville de St. Thomas, qui était située sur une ligne droite entre Chicago et la ville de New York, et entre Detroit et Buffalo. Elle était sur le trajet la Compagnie de chemin de fer du sud du Canada et sur de nombreux autres trajets. C'était à l'époque où le chemin de fer était le moyen de transport de tous les biens au Canada. Nous transportions des gens, des biens et les ressources qui faisaient la réputation du Canada à l'époque.

Je vais raconter une autre histoire sur St. Thomas, en Ontario, à propos d'un accident ferroviaire. En 1986, P.T. Barnum a fait venir le cirque en ville. Je suis désolé, mais Jumbo l'éléphant marchait sur la voie ferrée le jour de l'arrivée du cirque en ville et il a été tué par une locomotive qui l'a frappé...

**M. Nathan Cullen:** Est-ce que cela se trouve dans le projet de loi?

**M. Joe Preston:** Monsieur le Président, c'est exact, ma ville a été responsable de la mort d'un éléphant. C'était à l'époque où le chemin de fer était roi, à l'époque où tout était transporté par train, et je suppose que certaines choses devaient lui céder la place.

Grâce à ce projet de loi, le Canada et son réseau ferroviaire revivraient la belle époque du transport ferroviaire, l'époque où les biens et les ressources étaient transportés par rail.

Il ne fait aucun doute que le transport par chemin de fer joue un rôle central dans la réussite des sociétés qui exploitent des ressources et dans la contribution des ressources à notre économie. En fait, aujourd'hui encore, les industries des ressources naturelles du Canada sont les plus grands utilisateurs de services de transport ferroviaire de marchandises au pays. Ensemble, les industries forestières, minières et énergétiques représentent les deux tiers du transport de marchandises par wagon au Canada. Nous savons que les manufacturiers et les fournisseurs associés à ces industries vitales, et à bien d'autres secteurs, qui fournissent de tout, des camions aux pipelines, dépendent aussi des chemins de fer pour acheminer leurs produits et leurs matériaux vers les marchés.

Notre objectif est d'offrir aux sociétés ferroviaires et aux expéditeurs du Canada le moyen de s'entendre sur des niveaux de service et d'assurer une chaîne d'approvisionnement efficace. C'est justement ce que fera le projet de loi. Cette nouvelle mesure législative nous permet de faire valoir le rôle important que jouent les sociétés ferroviaires à l'égard de la prospérité économique du pays. Le projet de loi a pour objectif d'inciter ces dernières et les expéditeurs à collaborer en leur donnant de puissants motifs de le faire.

Le projet de loi C-52 assurera aux expéditeurs un service ferroviaire plus fiable et plus prévisible. Cet aspect est essentiel au succès du secteur des ressources naturelles. La mesure législative reconnaît les besoins des expéditeurs dans le cadre de leurs activités et la nécessité, pour les sociétés ferroviaires, de gérer efficacement leur matériel ferroviaire. La relation entre les sociétés ferroviaires et les expéditeurs est cruciale pour l'ensemble de l'économie canadienne. Nous savons que, lorsque les expéditeurs peuvent augmenter le volume de leurs envois, cela signifie une augmentation des exportations, des recettes et du nombre d'emplois au Canada.

En fin de compte, l'amélioration des services ferroviaires permettra d'exploiter le potentiel de nos richesses naturelles. La majorité des Canadiens se rendent compte qu'il s'agit d'un enjeu majeur.

Voici quelques chiffres. L'an dernier, CP a transporté plus d'un demi-million de wagons de charbon, de soufre et de fertilisant pour le secteur minier. En 2012, la compagnie a transporté à elle seule 67 000 wagons de produits forestiers. Les citoyens ont peut-être déjà vu cette économie passer devant eux pendant qu'ils attendaient impatiemment que la barrière du passage à niveau se relève. Toutefois, dans les régions rurales et minières, c'est de l'argent en mouvement. En fait, cela représente quotidiennement environ 20 millions de dollars de marchandises.

● (2415)

En outre, le Chemin de fer Canadien Pacifique a indiqué récemment, dans son tour d'horizon de 2013, qu'il prévoit un maintien de la croissance du transport ferroviaire de pétrole brut. D'ici 2015, le volume de transport de brut devrait doubler et atteindre 140 000 wagons par année, comparativement au volume actuel de 70 000 wagons. Donc, il y aurait doublement de la quantité de pétrole transporté par train.

Il serait beaucoup plus efficace de le transporter par pipeline, je suppose.

Actuellement, l'exploitation des ressources naturelles constitue directement ou indirectement presque 20 % de l'économie du pays. Plus de 10 % des emplois se trouvent dans ce secteur qui devrait jouer un rôle encore plus important à l'avenir. Les perspectives de croissance dans ce secteur découlant de la croissance économique rapide dans certains pays, qui comptent parmi les plus peuplés, sont inégalées dans l'histoire du Canada. On estime qu'environ 600 projets majeurs d'exploitation des ressources sont en cours de réalisation au Canada ou sont prévus dans les 10 prochaines années. Ils totalisent environ 650 milliards de dollars en investissements.

Bien que les conditions économiques dans le monde soient un facteur qui joue dans la décision des investisseurs de procéder ou non à la réalisation d'un projet, la taille et le nombre des projets n'en demeurent pas moins considérables. Quels que soient les obstacles à court terme, les ressources canadiennes vaudront de plus en plus cher et seront de plus en plus recherchées.

Nous ne pouvons passer sous silence les perspectives formidables qui s'offrent à nous actuellement, un peu partout au pays, que ce soit le pétrole et le gaz en Alberta, le gaz naturel liquéfié en Colombie-Britannique, le gaz extracôtier à Terre-Neuve-et-Labrador ou les minerais et les métaux découverts dans le Cercle de feu, en Ontario, et dans le Nord du Québec. Les perspectives continueront d'être aussi bonnes pendant encore de nombreuses années.

Depuis des générations, l'agriculture et l'exploitation des ressources naturelles sont synonymes d'emplois, de croissance et d'occasions à saisir dans toutes les régions du Canada. Nous devons continuer de tirer parti de ce potentiel. La croissance et le développement à long terme de nombre de ces secteurs dépendent de nos chemins de fer et de leur capacité à acheminer les produits jusqu'aux marchés.

*Initiatives ministérielles*

Dans un rapport récent, l'Agence internationale de l'énergie souligne que la demande mondiale d'énergie continuera de croître et que, d'ici 2035, cette croissance sera de plus d'un tiers, par rapport à la demande actuelle, en raison principalement de la croissance des économies émergentes comme la Chine et l'Inde. Cette tendance représente des perspectives intéressantes pour les exportations du Canada dans le secteur de l'énergie, qui contribueront à répondre à la demande croissante à l'échelle mondiale. Nous avons la certitude que ces économies en pleine croissance auront besoin de ressources, et le Canada possède d'abondantes ressources, notamment des minerais, des métaux, du bois, du pétrole et du gaz. Par conséquent, il est urgent pour le Canada de diversifier les marchés vers lesquels il exporte son énergie, notamment dans la région Asie-Pacifique.

En raison de la croissance des économies émergentes, il est urgent que le Canada se dote d'infrastructures pour exporter ses ressources vers de nouveaux marchés et qu'il veille à ce que son réseau de transport ferroviaire fonctionne bien.

Bref, nous savons qu'il est essentiel de développer un système de transport efficace si nous voulons que nos industries primaires puissent soutenir la concurrence internationale.

La Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises nous donnerait les outils nécessaires pour établir au pays un réseau ferroviaire solide et efficace. Cette mesure législative importante appuierait les industries primaires du Canada, qui pourraient continuer de créer des emplois et de la prospérité dans toutes les régions du pays. En cette période économique difficile, il s'agit d'une bonne nouvelle pour le secteur des ressources naturelles et pour tous les Canadiens. Cette nouvelle mesure législative nous permettrait de miser sur l'héritage ferroviaire de notre pays et sur nos ressources naturelles. Nous pourrions ainsi créer les conditions propices à une nouvelle ère de croissance et de prospérité au Canada.

Comme nous l'avons mentionné au début, notre pays a été édifié grâce à la croissance des chemins de fer, qui ont été utilisés pour transporter ces ressources d'un océan à l'autre et bâtir notre pays.

Aujourd'hui, au Canada, l'industrie primaire a besoin de cette loi et des chemins de fer pour pouvoir approvisionner les marchés internationaux.

• (2420)

**M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD):** Monsieur le Président, mon collègue d'en face et moi pouvons nous entendre sur deux choses. Je ne parlerai pas du cas tragique de l'éléphant du cirque, car je ne suis pas convaincu que la mesure législative traite directement de cette disposition. Je n'ai rien vu de tel dans la mesure législative. Cela dit, nous pouvons nous entendre sur deux choses. La première est l'importance du chemin de fer. En effet, 80 % de toutes nos marchandises sont transportées par train.

La deuxième est le défi particulier qui se pose au Canada. En effet, nous avons deux sociétés ferroviaires d'importance qui dominent presque entièrement la totalité du marché. Aux États-Unis et dans d'autres circonstances, d'autres options sont offertes aux expéditeurs. Au Canada, nous sommes en situation de duopole. À maintes reprises, le Bureau de la concurrence a montré que ces sociétés se concertent et coordonnent leurs efforts, augmentent les prix et offrent moins de services, et ce, en toute impunité, car elles savent que les gens sont obligés de faire affaire avec elles.

Ce n'est pas tous les jours que nous nous intéressons à notre réseau ferroviaire. Mon collègue croit-il que certaines mesures énoncées dans le projet de loi C-52 permettraient de régler la question des frais de service, qui a été soulevée par de nombreux expéditeurs au pays? Ils ont éprouvé des problèmes à cet égard et sont réellement

préoccupés par le fait que les prix pourraient ne pas être concurrentiels. Lorsque seulement deux sociétés se partagent un seul et unique marché, le fait que les prix ne soient pas concurrentiels peut poser un réel problème à une industrie aussi importante que l'industrie du transport au Canada.

**M. Joe Preston:** Monsieur le Président, j'assure à mon collègue que le projet de loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises propose des solutions à ceux qui doivent expédier vers les marchés les ressources dont j'ai parlé dans mon discours, et expédier des produits agricoles partout au pays, au moyen des réseaux ferroviaires actuellement en place au Canada, que ce soit les deux principaux, ou de très petits réseaux ferroviaires couvrant de courtes distances. Ce projet de loi donnerait à ces expéditeurs un certain pouvoir de négociation face à ces sociétés ferroviaires.

Contrairement à ce que pourrait croire mon collègue d'en face, je crois que l'excellente approche capitaliste qui consiste à payer pour les marchandises transportées est une bien meilleure solution.

**M. Erin O'Toole (Durham, PCC):** Monsieur le Président, j'aimerais remercier mon collègue d'Elgin—Middlesex—London de la leçon d'histoire sur St. Thomas.

J'aimerais qu'il parle du véritable problème, qui est aussi visible qu'un éléphant. Je parle du fait que nos collègues néo-démocrates sont en train de nous dire qu'ils vont appuyer le projet de loi, mais pourtant, ils le remettent en question ce soir, et ils disent que le gouvernement devrait intervenir davantage dans le marché commercial. Que pense le député de ce problème aussi visible qu'un éléphant?

**M. Joe Preston:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de la question; c'est une excellente façon de présenter la situation.

Je vais apporter un bref complément à ma leçon d'histoire. Au bout de la rue Talbot, à St. Thomas, il y a encore une statue grandeur nature de Jumbo. Jumbo nous attend en haut de la colline.

Le député a tout à fait raison de parler d'un problème aussi visible qu'un éléphant. Il est tard, et j'ai passé la plus grande partie de la soirée, soit cinq ou six heures, à entendre tous les partis dire à quel point ils aiment notre projet de loi. Il y a un dicton chez moi, dans les régions rurales du Sud de l'Ontario: ma maman m'a appris à dire merci.

• (2425)

[Français]

**Mme Anne Minh-Thu Quach (Beauharnois—Salaberry, NPD):** Monsieur le Président, je me lève à la Chambre pour parler du projet de loi C-52 qui concerne le transport ferroviaire des marchandises. C'est un projet de loi pour lequel nous nous sommes fait imposer un bâillon, pour une 37<sup>e</sup> fois.

**Une voix:** Incroyable!

**Mme Anne Minh-Thu Quach:** C'est effectivement assez insultant et c'est surtout antidémocratique. Pourtant, on sait que les conservateurs nous ont imposé de rester du lundi au jeudi jusqu'à minuit et que cela fait la 37<sup>e</sup> fois qu'on a une motion d'attribution de temps. C'est un message complètement incohérent.

On veut débattre sur des sujets, mais on nous limite finalement les temps des débats chaque fois. De plus, il s'agit de projets de loi mal figulés qui comportent plusieurs lacunes. Je vais les énumérer tout à l'heure au cours de cette allocution.

C'est une tendance qui se poursuit chez les conservateurs depuis le début de leur mandat. On n'a qu'à penser aux projets de loi omnibus C-38, C-45 et C-60.

*Initiatives ministérielles*

Je parle d'incompétence de la part des conservateurs, parce qu'ils nous proposent des projets de loi bourrés de lacunes et de faiblesses. Ils ne sont pas allés au bout des consultations. En comité, on rejette du revers de la main des recommandations de plusieurs témoins, ainsi que des amendements du NPD, entre autres.

On s'est rendu compte ensuite qu'il y avait des lacunes dans le projet de loi C-38. On a donc rajouté des choses à la va-vite au projet de loi C-45 pour rectifier le tir de l'autre projet de loi qu'on venait à peine de déposer.

Cela n'a aucun sens. Ça manque de crédibilité. C'est un manque de respect pour la démocratie et pour les gens qui ont déjà été consultés ou non. C'est un manque de respect pour les élus sur lesquels la population se fie pour prendre des décisions. On ne peut pas prendre de bonnes décisions étant donné qu'on ne peut pas avoir de débat et qu'on ne peut pas décortiquer tout ce qu'on voudrait étudier. Alors oui, c'est insultant et des atrocités se disent ici.

L'opposition officielle de la Chambre veut effectivement appuyer le projet de loi C-52 parce qu'il y a enfin une première tentative pour établir un droit d'entente de service entre les sociétés ferroviaires et les expéditeurs.

C'est un premier pas que les expéditeurs attendaient depuis des décennies. Cela met aussi en avant un processus d'arbitrage dirigé par l'Office des transports du Canada afin qu'il y ait des pénalités pour les négociations qui échouent et concernant les violations des résultats de l'arbitrage. Il y a donc des points constructifs et positifs, mais au travers de tout cela, une panoplie d'éléments, revendiquée par les expéditeurs et par l'opposition officielle de la Chambre, a été rejetée.

Quatre députés du NPD ont présenté ces amendements, à la suite des recommandations des expéditeurs. Il s'agit de la députée de Trinity—Spadina, porte-parole officielle dans ce dossier; le porte-parole adjoint le député de Trois-Rivières, la députée de Notre-Dame-de-Grâce—Lachine et le député de York-Sud—Weston.

Quels sont ces amendements et recommandations dont on a parlé? Je vous les décris ici. Ce n'est pas tellement sorcier et cela aurait beaucoup aidé les expéditeurs.

On recommandait d'inclure des détails sur les ententes de service. Il me semble que c'est la moindre des choses que des ententes de service soient signées et contiennent des détails. Je ne comprends que cela a été rejeté. On demandait la suppression du terme « opérationnel », car il limitait la capacité de négocier et d'arbitrer des ententes de service. Cela aussi, il me semble que ça va de soi. Quand ça limite quelque chose qu'on veut essayer de mettre en place, cela n'a déjà pas de sens. On voulait inclure un mécanisme de résolution des litiges dans les ententes de service en cas de rupture de contrat. Plusieurs genres de contrat ont des mécanismes de résolution de conflit. On demandait également de limiter la capacité des transporteurs ferroviaires d'exiger des frais de pénalité qui ne figurent pas dans l'entente de service.

● (2430)

Les frais sont déjà exorbitants et les compagnies ferroviaires abusent de leur pouvoir. D'ailleurs, comme il n'existe que deux principales compagnies, il s'agit d'un quasi-monopole du système ferroviaire dans le domaine des marchandises. Les frais exigés des expéditeurs sont trop élevés. Ils empêchent les entrepreneurs et les expéditeurs d'être compétitifs sur le marché international. On ne peut même pas limiter la capacité des transporteurs ferroviaires d'exiger des frais de pénalité qui ne figurent pas dans l'entente de service. Cela n'amène rien de bon non plus.

Ensuite, nous proposons de limiter l'arbitrage des négociations échouées d'ententes de services et d'enjeux soulevés par l'expéditeur. Enfin, le dernier amendement visait à limiter la capacité des transporteurs ferroviaires de soulever des problèmes liés au réseau dans les séances d'arbitrage.

Tous ces amendements auraient pu améliorer le projet de loi C-52, mais ils n'ont pas été considérés. Ils ont été complètement rejetés.

Encore une fois, on est là pour faire connaître le mécontentement vis-à-vis de tout cela. De plus, le projet de loi comporte encore d'autres lacunes. Par exemple, il y a des pertes de revenus. Les conservateurs prétendent qu'ils veulent renforcer l'économie, mais ils diminuent la capacité des régions de renflouer les coffres de leur économie régionale, étant donné que les secteurs affectés sont les secteurs agricole, forestier, minier et manufacturier, entre autres. Or la plupart de ces secteurs sont situés en région éloignée.

Les conservateurs se contredisent donc encore. Ils veulent faire croire que leur position et leurs projet de lois sont avantageux, mais ils contrecarrent tout ce qu'ils veulent faire en ne prenant pas le temps de faire leurs recherches comme il faut. Ils ne prennent pas non plus le temps de consulter les experts qui travaillent dans les domaines que leurs projets de loi concernent. Cela s'inscrit dans l'incompétence qu'on soulève ici.

Les expéditeurs font couramment les frais des interruptions de service, des dommages à leurs récoltes et des retards dans les services des sociétés ferroviaires. De plus, ils ne peuvent pas avoir recours à autre chose. En effet, comme l'ont dit plusieurs de mes collègues, les services ferroviaires couvrent 70 % du transport de marchandises au Canada. De ce nombre, 80 % des expéditeurs sont insatisfaits des services. C'est grave. Quatre fois sur cinq, le service est donc considéré mauvais.

C'est la raison pour laquelle ces types d'entente devaient enfin voir le jour, après des années. Toutefois, elles voient maintenant le jour d'une façon plus négative que positive. En outre, l'argent des pénalités de 100 000 \$ imposées aux compagnies ferroviaires en vertu de ce projet de loi revient non pas aux expéditeurs, mais au gouvernement fédéral. Il devrait pourtant revenir aux expéditeurs, qui essuient les frais de retard et les frais de service non respecté et qui créent de l'emploi.

On envoie cet argent au mauvais endroit. De plus, cet effet n'est pas vraiment dissuasif, lorsqu'on sait que les revenus annuels des compagnies comme le CN s'élèvent à 2,7 milliards de dollars.

Bref, nous allons permettre à ce projet de loi de poursuivre son chemin, sauf qu'il comporte beaucoup de lacunes. Il faudrait qu'il respecte les experts.

● (2435)

**M. Dany Morin (Chicoutimi—Le Fjord, NPD):** Monsieur le Président, c'est un honneur pour moi d'être encore debout à cette heure, à minuit trente-cinq minutes, et de poser une question à ma collègue néo-démocrate.

Dans son allocution, elle a brièvement parlé de la réalité rurale. Dans ma région, c'est-à-dire dans la circonscription que je représente, la foresterie, le secteur minier, la production d'aluminium et l'agriculture sont très importants.

Pourrait-elle expliquer à la population de Chicoutimi—Le Fjord qui nous écoute peut-être à cette heure tardive en quoi les amendements du NPD auraient pu améliorer le transport ferroviaire au pays et celui qui traverse ma circonscription?

*Initiatives ministérielles*

**Mme Anne Minh-Thu Quach:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Chicoutimi—Le Fjord de sa question fort pertinente.

Effectivement, comme on l'a déjà dit, plusieurs expéditeurs provenaient des régions. Par exemple, pour ce qui est de la foresterie, à peu près 50 % des emplois locaux sont liés au secteur forestier et ont des retombées grâce au transport ferroviaire de marchandises.

À propos des amendements, j'ai en main un exemple où l'on dit « inclure des détails sur les ententes de service ». Avant, il n'y avait pas ces ententes de service, mais maintenant, on les a. Pour pouvoir s'y reporter afin de savoir s'il y a eu violation des ententes, il faudrait toujours avoir accès aux détails; sinon, c'est un peu difficile.

Si on n'a pas l'information permettant de vérifier cela et d'aller au tribunal pour défendre une cause, si on ne peut pas faire référence à des détails, c'est un peu difficile.

**Mme Niki Ashton (Churchill, NPD):** Monsieur le Président, je félicite ma collègue de son excellent discours et j'aimerais qu'elle fasse un commentaire au sujet de ce qu'on voit de la part du gouvernement.

Au sujet de ce projet de loi, notre parti dit qu'il faut l'améliorer et le renforcer. On a mis en avant des amendements qui expriment les demandes de l'industrie qui dépend du service ferroviaire, mais au lieu d'améliorer et de développer un projet de loi fort et équitable, le gouvernement s'arrête sans l'avoir fait.

J'aimerais donc demander à ma collègue si c'est ce que l'on voit tout le temps de la part du gouvernement. Qu'est-ce que cela dit à propos de sa représentation des préoccupations des Canadiens et des industries canadiennes?

**Mme Anne Minh-Thu Quach:** Monsieur le Président, je remercie ma collègue de Churchill de soulever le point du respect de la démocratie à la Chambre et en comité. En fait, dans tous les secteurs du travail d'un député, on devrait justement consulter les gens, tenir compte de tous les acteurs qui nous ont donné des informations et faire en sorte qu'on rende des jugements justes et représentatifs.

Or, ici, les expéditeurs n'ont pas été respectés, étant donné qu'on ne voit nulle part, dans le projet de loi, les six recommandations qu'ils avaient apportées en comité et qui ont été représentées par des amendements du NPD par la suite.

De plus, le projet de loi fait encore état de plusieurs lacunes. Si les conservateurs avaient voulu être démocratiques et de bonne foi, ils n'auraient pas parachuté le projet de loi si rapidement. Tout à l'heure, mon collègue de Drummond disait qu'ils étaient aveuglés par une idéologie à court terme. C'est sûr qu'elle est à court terme. Elle est tellement bourrée de lacunes qu'il faudra, à un moment donné, retravailler le projet de loi, consulter les gens de nouveau et retourner sur le terrain.

L'industrie a fait du lobbying auprès des conservateurs. À des douzaines de reprises, des gens des compagnies ferroviaires ont fait pression sur le gouvernement. C'est pourquoi le projet de loi est si imparfait.

• (2440)

**M. Pierre Lemieux (secrétaire parlementaire du ministre de l'Agriculture, PCC):** Monsieur le Président, l'industrie canadienne de l'agriculture et de l'alimentation crée des emplois et favorise la croissance de notre économie.

C'est pourquoi notre gouvernement continue à travailler fort pour aider cette dynamique industrie à croître encore davantage en investissant dans l'innovation, afin de permettre à nos agriculteurs de

conserver leur avantage concurrentiel, et en libéralisant la commercialisation, afin d'aider les agriculteurs à tirer le maximum de leurs récoltes de blé et d'orge.

Il veut réduire la paperasserie pour que les agriculteurs puissent cultiver leurs terres plutôt que remplir des formulaires, et il veut aider les agriculteurs à augmenter leurs ventes sur la scène internationale grâce au programme commercial le plus énergique de toute l'histoire de notre pays.

[Traduction]

Il va sans dire que, pour que les agriculteurs puissent desservir les marchés mondiaux, il leur faut un système de transports efficace pour acheminer leurs produits jusqu'au port, c'est l'objectif du projet de loi C-52.

L'année dernière, les producteurs de grain ont exporté pour 17 milliards de dollars de grain de calibre mondial, ce qui représente jusqu'à 85 % de leurs ventes. Ces recettes contribuent à la croissance non seulement des exploitations agricoles, mais aussi de l'économie et de l'emploi, des emplois allant de conducteur de moissonneuse-batteuse à camionneur et employé de terminal portuaire.

Les agriculteurs, ainsi que l'économie dans son ensemble, ont besoin d'un service ferroviaire efficace et fiable pour acheminer leur récolte de la ferme jusqu'aux clients au Canada et à l'étranger. En effet, l'année dernière, les agriculteurs au Canada ont dépensé plus d'un milliard de dollars pour expédier du grain réglementé par rail. Dans les prairies, le grain parcourt, en moyenne, 1 400 kilomètres avant d'atteindre le port de destination.

[Français]

Grâce à la Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises, le gouvernement contribue à renforcer ce lien vital entre la ferme et l'assiette des consommateurs. La Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises soutient également le programme mis en place par notre gouvernement, afin de favoriser la croissance économique et la prospérité à long terme dans l'ensemble de notre grand pays.

[Traduction]

Le gouvernement a pris l'engagement de veiller à ce que tous les expéditeurs, dont les expéditeurs de grain, soient en mesure de négocier des accords qui favorisent une plus grande clarté et une plus grande prévisibilité des services. Nous avons tenu notre engagement en présentant le projet de loi à l'étude.

Il sert les intérêts des agriculteurs canadiens, et je suis heureux d'annoncer qu'il a été chaudement accueilli par les dirigeants d'exploitations agricoles dans tous les grands secteurs d'exportation.

Par exemple, la Fédération canadienne de l'agriculture a dit:

L'adoption du projet de loi C-52 obligera les sociétés ferroviaires à rendre davantage de comptes à leurs clients. Il s'agit d'un bon premier pas vers l'amélioration des services et la réduction du coût du transport ferroviaire des marchandises pour l'industrie.

Les Producteurs de grain du Canada ont dit ceci:

Nous appuyons entièrement l'ambitieux programme commercial et la stratégie commerciale mondiale du gouvernement fédéral. Afin de pouvoir accéder aux marchés et de demeurer concurrentiels à l'échelle mondiale, les agriculteurs canadiens doivent pouvoir compter sur un service ferroviaire rapide et efficace.

Enfin, le directeur général de la Canadian Canola Growers Association a dit:

Le chemin de fer est un lien essentiel entre la ferme et les clients à l'étranger. Afin de pouvoir tirer entièrement profit des nouveaux débouchés commerciaux que le Canada s'efforce de trouver, les expéditeurs ont besoin de cette mesure législative pour veiller à ce que les produits agroalimentaires canadiens puissent être livrés rapidement aux clients, sans exception.

Il apparaît évident que les agriculteurs pensent que le projet de loi contribuera à la prospérité de leur entreprise en rendant la chaîne d'approvisionnement plus solide et plus efficace. C'est effectivement ce qu'accomplira le projet de loi C-52 en donnant aux expéditeurs et aux agriculteurs le droit de conclure des accords de service avec les sociétés ferroviaires.

Essentiellement, le projet de loi permettra l'établissement d'accords en cas d'échec des négociations commerciales.

[Français]

Cette disposition se révélera un puissant outil pour notre secteur agricole, puisqu'elle incitera fortement tant les expéditeurs que les compagnies de chemin de fer à négocier des ententes de services commerciales. La Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises aidera les agriculteurs à faire croître leurs entreprises.

• (2445)

[Traduction]

Le projet de loi rend plus claire et plus prévisible la relation commerciale entre les expéditeurs et les chemins de fer, et tient compte du fait que les chemins de fer doivent gérer un réseau de transport ferroviaire efficace pour les expéditeurs de grains et l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

Pour mettre le projet de loi C-52 en perspective, disons qu'il s'inscrit dans l'engagement du gouvernement à collaborer avec l'industrie pour bâtir un secteur céréalier moderne et dynamique au Canada.

Évidemment, le libre choix en matière de commercialisation pour les producteurs de blé et d'orge fait partie intégrante de cette stratégie. La Terre n'a pas arrêté de tourner lorsque nous avons donné à ces producteurs le libre choix en matière de commercialisation, comme les prophètes de malheur l'avaient prédit. En fait, c'est tout le contraire: cette nouvelle liberté dont jouissent les producteurs donne un regain de vie à l'industrie céréalière, d'un bout à l'autre des Prairies.

Selon les producteurs, le blé est maintenant une culture commerciale. Ils peuvent en outre vendre leur blé et leur orge quand ils le veulent et où ils le veulent, que ce soit localement ou au sud de la frontière, au temps des récoltes ou plus tard, lorsque les conditions du marché leur sont favorables.

[Français]

Ils peuvent aussi maximiser les profits qu'ils tirent de toutes leurs cultures en expédiant leur blé au moment de la récolte et en libérant de l'espace de stockage pour leurs autres cultures, comme le canola ou les pois.

La modernisation de la Loi sur les grains du Canada s'inscrit aussi dans le cadre de nos efforts pour fournir aux agriculteurs canadiens une industrie des céréales du XXI<sup>e</sup> siècle.

[Traduction]

Ces changements, qui ont reçu la sanction royale en décembre, vont réduire le fardeau réglementaire et les coûts pour les producteurs, en plus d'améliorer le Programme de garantie de paiement pour les producteurs de la Commission canadienne des grains et éliminer les services obligatoires qui ne sont plus nécessaires, ce qui entraînera des économies pouvant atteindre 21 millions de dollars pour les producteurs.

Pour faire en sorte que nous poursuivions dans cette nouvelle voie porteuse de promesses pour l'industrie céréalière, le ministre de l'Agriculture a renouvelé le mandat du groupe de travail sur la

### *Initiatives ministérielles*

logistique du transport des récoltes. Ce groupe d'experts de l'industrie travaillera à l'amélioration du rendement de la chaîne d'approvisionnement de toutes les cultures, en suscitant la collaboration entre les intervenants pour qu'ils concentrent leurs efforts sur l'innovation, la capacité et les indices de rendement.

De plus, Agriculture et Agroalimentaire Canada continue à collaborer avec Transports Canada sur une analyse en profondeur de la chaîne d'approvisionnement pour le transport du grain, qui vise à solidifier le système encore davantage. Les producteurs, les négociants en grain et les chemins de fer sont partenaires dans une industrie de calibre mondial, qui acheminent les aliments jusqu'aux consommateurs.

[Français]

Les compagnies de chemin de fer du Canada et les agriculteurs canadiens ont contribué à l'édification de notre grande nation. Ils contribueront aussi à lui préparer un brillant avenir en livrant des céréales de grande qualité aux citoyens sans cesse plus nombreux du reste de la planète.

[Traduction]

Le projet de loi à l'étude représente un pas important vers un réseau de chemins de fer plus robuste et plus efficace, qui aidera les producteurs à bâtir leur entreprise et à maintenir l'économie sur la bonne voie. Je me réjouis du fait que tous les députés appuient le projet de loi, qui est profitable pour les producteurs canadiens. C'est ce qu'il convient de faire.

**Mme Niki Ashton (Churchill, NPD):** Monsieur le Président, le député a parlé des producteurs de céréales. J'ai déjà dit, en parlant du projet de loi C-52, qu'il était malheureux qu'à cause du gouvernement les Canadiens y perdent au change; ce projet de loi en est l'exemple parfait, mais les conservateurs sévissent ainsi dans l'ensemble du Canada, et le transport ferroviaire de passagers n'est pas épargné.

Prenons comme exemple les coupes dans les services de VIA Rail à Churchill, où se trouve, comme le député le sait fort bien, un port qui a servi par le passé à l'exportation de céréales. On se rappellera que la Commission canadienne du blé a été éviscérée, mais VIA Rail n'a pas été épargnée.

Je me demande pourquoi le député et le gouvernement s'en prennent si souvent aux producteurs des régions agricoles, qui travaillent pourtant d'arrache-pied, en leur refusant l'accès à des services ferroviaires de passagers équitables, et en empêchant les industries d'obtenir des services équitables en matière de transport de marchandises.

**M. Pierre Lemieux:** Monsieur le Président, selon ce que je sais, le volume de grains qui est expédié par le port de Churchill n'a pas beaucoup changé. Et il n'a pas non plus beaucoup diminué lorsque l'adhésion obligatoire à la Commission canadienne du blé a été abolie.

Je tiens aussi à dire que les changements qui ont été apportés au réseau ferroviaire de transport de marchandises ne concernent pas seulement les producteurs agricoles. Voici une citation de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie:

Le projet de loi est donc crucial, pour assurer non seulement la compétitivité de notre industrie mais également la productivité globale et la prospérité du Canada.

J'ai aussi une citation de l'Association des produits forestiers du Canada, qui appuie le projet de loi.

*Initiatives ministérielles*

Mon intervention a principalement porté sur les produits agricoles et céréaliers, mais il ne fait aucun doute que la mesure législative dont nous sommes saisis aujourd'hui touche de nombreux secteurs d'un océan à l'autre; le succès de bon nombre d'entreprises dépend des services ferroviaires.

● (2450)

**M. Massimo Pacetti (Saint-Léonard—Saint-Michel, Lib.):** Monsieur le Président, d'après mes notes, je crois comprendre que les compagnies de chemin de fer semblent s'opposer au projet de loi, tandis que les expéditeurs l'appuient. Voilà donc un autre projet de loi controversé. Tout ce que le projet de loi fera, et le député pourra apporter des précisions, c'est créer plus de litiges et plus de retards.

Comment le projet de loi va-t-il rectifier la situation et concilier les intérêts de tous les intéressés? Va-t-il satisfaire à la fois les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer de façon à améliorer le service offert aux Canadiens — car, en bout de ligne, ce sont eux que nous servons ici?

**M. Pierre Lemieux:** Monsieur le Président, je crois qu'il est juste de dire qu'il y avait, avant le dépôt du projet de loi, beaucoup de conflits entre les secteurs ayant besoin du service ferroviaire et les fournisseurs du service en question. Le projet de loi vise à fournir des outils tant aux compagnies de chemin de fer qu'aux utilisateurs du service de transport ferroviaire afin de résoudre tout problème potentiel. En particulier, ce sont ceux qui ont recours au service ferroviaire pour expédier leurs produits qui estimaient être désavantagés, en ce sens qu'ils n'avaient aucun moyen à leur disposition pour régler les problèmes qui survenaient lorsqu'ils tentaient d'expédier leurs produits.

Le projet de loi est le fruit d'importantes consultations avec les fournisseurs de services ferroviaires et les utilisateurs de ce service. Il met à la disposition de chacun des outils afin de créer des rapprochements malgré les différends.

**Le vice-président:** Reprise du débat. Le député de Skeena—Bulkley Valley dispose de seulement cinq à six minutes.

**M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NDP):** Monsieur le Président, c'est la première occasion qui m'est donnée ce soir de féliciter et remercier les députés de l'opposition de leur présence et de leurs efforts soutenus visant à redonner vie au Parlement et au processus parlementaire. Le gouvernement s'est habitué, jusqu'à ce que cela frôle l'accoutumance, aux motions de clôture visant à couper court aux débats et à y mettre fin.

Le plus remarquable, c'est qu'avant même qu'on ait pu poser le moindre geste pour négocier l'ordre dans lequel étudier les mesures législatives au Parlement, ce qui est la coutume ici depuis des lustres, peu importe la composition de la Chambre, le gouvernement a présenté ce soir une autre motion de clôture concernant un autre projet de loi au sujet duquel l'opposition est du même avis que le gouvernement. Nous voici aux prises avec un gouvernement qui ne se contente pas de couper court officiellement aux débats, mais qui croit aussi que le chahutage est le meilleur moyen d'empêcher les commentaires concernant son programme législatif, ou son absence de programme.

J'aimerais que le leader du gouvernement à la Chambre prenne sur lui un instant. Je sais qu'il est tard, je sais qu'il est peut-être un peu à cran, mais le fait est que c'est à cause de lui si les députés sont tous encore rassemblés ici à minuit.

**L'hon. Peter Van Loan:** C'est exact.

**M. Nathan Cullen:** Il en convient.

Les conservateurs ont décidé que c'est le meilleur moyen de faire adopter les mesures législatives. Non seulement ils veulent couper court aux débats, mais ils souhaitent aussi prolonger les heures de séance jusqu'à minuit parce qu'ils croient que c'est une façon productive de diriger un gouvernement. Les Canadiens ne sont pas de cet avis.

Le gouvernement est tellement miné par les scandales et désireux de quitter la ville qu'il en est réduit à prolonger les heures et à étouffer les débats. Il reste à voir si les conservateurs tiendront jusqu'à la fin de cette session parlementaire. Au vu des dernières périodes des questions, pas surprenant que le Parti conservateur souhaite plier bagage le plus rapidement possible.

Jetons un coup d'oeil à cette mesure législative. Mes collègues ont eu tout le loisir d'ajouter leurs commentaires au débat ce soir. Je ne sais pas trop pourquoi ils ont attendu jusqu'aux dernières minutes de la soirée pour me chahuter alors que je tente de contribuer au débat.

Le gouvernement prétend deux choses au sujet de ce projet de loi. Premièrement, qu'il est parfait. Il doit croire qu'il est parfait, vu qu'il n'a accepté aucun amendement. Il n'a pas changé un mot parce qu'il estime que tous les témoins, les experts et les expéditeurs qui ont pu présenter des recommandations et des changements avaient tort. La seule entité qui avait raison, dans tous ces échanges, était le Parti conservateur du Canada.

Eh bien, d'un projet de loi à l'autre, d'une mesure législative à l'autre, quand nous entendons des témoins, que nous recueillons des preuves et que nous les intégrons à des amendements, un seul élément demeure constant: c'est que le Parti conservateur a toujours raison sur tout. Ils applaudissent, remplis d'arrogance et convaincus que tout leur est dû. Je me souviens d'un autre parti qui affichait une certaine arrogance et une attitude « tout m'est dû », un parti à qui le pouvoir et la majorité ont fait perdre la tête. Graduellement, ce sentiment d'avoir tous les droits l'a mené vers sa propre perte.

Je m'inquiète pour mes collègues d'en face. Je regrette les réformistes qui, lorsqu'ils sont arrivés à la Chambre, affirmaient qu'ils ne nommeraient jamais quelqu'un au Sénat; qu'ils respecteraient le processus parlementaire; et qu'ils n'étaient pas d'accord quand les libéraux invoquaient la clôture à propos de projets de loi, parce que c'était tout simplement inacceptable. Eh bien, les conservateurs qui affirmaient de telles choses sont maintenant introuvables. Les conservateurs voient maintenant les institutions démocratiques et les débats comme des embûches qui retardent la réalisation de leur programme, une attitude qui désole bien des Canadiens.

Tout au long de la soirée, les néo-démocrates ont souligné que nous n'avons pas l'intention de sacrifier une bonne mesure simplement parce qu'elle n'est pas parfaite. Il serait toutefois bon que les conservateurs continuent de prendre conscience qu'ils ne sont pas experts en tout, qu'ils devraient mettre un peu d'eau dans leur vin à l'occasion et avoir assez d'humilité pour reconnaître que, pendant le processus d'examen d'un projet de loi, quand nous entendons les vrais experts, ceux qui ressentiront les effets de la mesure et qui influencent notre économie, il serait bon que les conservateurs y portent attention à l'occasion, et qu'ils acceptent certaines des recommandations et certains des amendements proposés. Une touche d'humilité de temps à autre ferait le plus grand bien. Il est bon que certains de mes collègues d'en face aient reconnu que, quand un gouvernement obtient le statut sacré de gouvernement majoritaire, cela ne signifie pas qu'il reçoit des pouvoirs divins, ni que ses projets de lois seront absolument parfaits.

*Initiatives ministérielles*

• (2455)

Certains de mes collègues ne semblent pas d'accord. J'avancerais toutefois que, pour que notre démocratie puisse fonctionner efficacement, il faut une conservation de qualité, qui suppose que les gens au pouvoir écoutent réellement de temps à autre. Ils devraient écouter les Canadiens, respecter nos valeurs et nos points de vue. Notre pays ne s'en porterait que mieux.

**Le vice-président:** Comme il est 0 h 55, conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, je dois interrompre les délibérations et mettre aux voix sur-le-champ la motion nécessaire pour terminer l'étude à l'étape de la troisième lecture du projet de loi dont la Chambre est saisie.

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:** Conformément à l'ordre adopté le mercredi 22 mai 2013, le vote est reporté au jeudi 30 mai 2013, à la fin de la période prévue pour les questions orales.

\* \* \*

### LOI INTERDISANT LES ARMES À SOUS-MUNITIONS

**L'hon. Peter Van Loan (au nom du ministre des Affaires étrangères)** propose que le projet de loi S-10, Loi de mise en oeuvre de la Convention sur les armes à sous-munitions, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé au Comité permanent des affaires étrangères et du développement international.

• (2500)

**M. Deepak Obhrai (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires étrangères, PCC):** Monsieur le Président, je suis heureux d'intervenir aujourd'hui pour commencer le débat sur le projet de loi S-10, Loi interdisant les armes à sous-munitions.

Le Canada reconnaît depuis longtemps que les restes explosifs de guerre, comme ceux causés par les armes à sous-munitions, représentent un problème humanitaire grave. Ils mutilent ou tuent des civils innocents partout dans le monde. Ils ont des mauvaises répercussions sur l'économie, et ils entravent l'accès à des infrastructures essentielles.

Larguées en vol ou tirées au sol, certaines armes à sous-munitions peuvent libérer des dizaines, ou même des centaines, de sous-munitions plus petites qui peuvent couvrir rapidement une large superficie. Ces munitions peuvent frapper sans discrimination, surtout quand elles n'explorent pas comme elles le devraient, ce qui cause beaucoup de dommages aux civils innocents, plus particulièrement dans les régions très peuplées. Elles peuvent blesser et tuer des civils innocents, même bien après la fin du conflit.

Malheureusement, un grand nombre de ces victimes sont des enfants.

Le Canada est depuis longtemps un chef de file international dans la protection des civils contre l'emploi d'armes classiques pouvant frapper sans discrimination, car nous avons observé les effets dévastateurs de cet emploi.

Depuis 2006, le Canada a contribué à plus de 250 projets sur la scène internationale, ce qui fait de nous l'un des principaux contributeurs à cet effort mondial.

Plus récemment, en février dernier, la ministre d'État des Affaires étrangères responsable des Amériques et des Affaires consulaires a annoncé, lorsqu'elle était en Colombie, un investissement de 2,93 millions de dollars supplémentaires sur quatre ans afin d'aider les survivants des mines antipersonnel, y compris les enfants et les jeunes, à se rétablir et à se réintégrer dans la société.

Je peux assurer à tous les députés que cette cause nous tient encore énormément à coeur et que nous continuons à essayer de trouver des projets de lutte contre les mines antipersonnel qui donneront des résultats tangibles.

J'aimerais maintenant parler du projet de loi S-10 qui, à mon avis, mettrait en oeuvre pleinement nos exigences législatives en vertu de la Convention sur les armes à sous-munitions. Le Canada a participé activement à toutes les négociations sur la convention. Nous sommes fiers d'avoir fait partie de ses 94 premiers signataires en décembre 2008.

Depuis le début, l'objectif du Canada était de permettre l'élimination d'armes à sous-munitions tout en tenant compte efficacement des considérations de sécurité légitimes et importantes. C'est ce que ferait le projet de loi S-10.

Durant les négociations, nous nous sommes engagés à éliminer ces armes, mais nous avons aussi dû reconnaître que ce n'étaient pas tous les pays qui participaient aux négociations ou qui voulaient adhérer à une convention. Il a fallu faire un compromis pour que les pays qui voulaient renoncer aux armes à sous-munitions et ratifier la convention puissent quand même s'engager dans une coopération et des opérations militaires avec des pays qui ont, pour l'instant, l'intention de conserver ces armes.

En vertu du compromis qui a été réalisé, ces activités militaires seraient permises pour peu que les États parties à la convention encouragent, par voie diplomatique, les États qui ne sont pas parties à la convention à revenir sur leur décision. Ce compromis, qui se trouve à l'article 21, a été indispensable pour permettre au Canada et à ses alliés d'adhérer à la convention. Le Canada était doté d'un mandat clair pour les négociations. Nous avons toujours été ouverts et transparents sur ce que nous voulions vraiment réaliser. Il est important de mentionner que ce n'était pas seulement la position canadienne, mais aussi celle d'autres pays. L'article 21 a été nécessaire à l'adhésion d'autres pays.

Le projet de loi S-10, lorsqu'il sera adopté, interdira l'utilisation, la mise au point, la fabrication, l'acquisition, la possession, le déplacement, l'importation et l'exportation d'armes à sous-munitions. Il interdirait également le stockage d'armes à sous-munitions au Canada, en vertu de la disposition sur la possession. Cette disposition couvrirait toute forme de possession, y compris le stockage, serait facile à faire respecter et, en cas d'infraction, pourrait donner lieu à des poursuites dans le système de justice du Canada.

### *Motion d'ajournement*

Le projet de loi S-10 interdirait aussi à quiconque d'aider ou d'encourager une personne à commettre un acte interdit. Cela viserait plusieurs scénarios internationaux possibles où des personnes ou des organisations assujetties à la loi canadienne s'adonneraient à des activités interdites par la convention. Cela garantirait également que ceux qui sont assujettis à la loi canadienne pourraient être poursuivis au Canada.

• (2505)

Par exemple, la convention n'oblige pas les États à criminaliser un investissement. Toutefois, la responsabilité au titre de la complicité, qui est énoncée dans le projet de loi, comprendrait les cas d'investissement où l'intention et le lien entre l'investissement et l'activité interdite sont suffisants pour répondre aux exigences du droit pénal et de la Charte canadienne.

Nous reconnaissons que l'article 29 est l'un des aspects de la convention qui a le plus fait couler d'encre. Cet article permet aux États parties à la convention de se livrer à des activités de coopération militaire ou à des opérations militaires combinées, avec des États non parties de l'entente sans enfreindre leurs obligations. Puisque la convention le permet, le projet de loi prévoit lui aussi des exceptions permettant au Canada de se livrer à des activités de coopération militaire ou à des opérations militaires combinées avec des États non parties de l'entente. Le projet de loi S-10 permettrait au Canada de continuer à travailler aux côtés de ses alliés. En outre, il donnera aux membres des Forces canadiennes et aux civils qui travaillent avec eux l'assurance de ne pas faire l'objet de poursuites criminelles simplement pour avoir accompli leur travail.

La coopération et les opérations militaires avec des États qui n'ont pas l'intention de signer la convention, comme les États-Unis, sont d'une importance capitale dans le cadre des politiques en matière de sécurité et de défense du Canada. Je le répète, il est crucial que les militaires ne soient pas injustement accusés de conduite criminelle et qu'ils ne voient pas leur réputation entachée parce qu'ils font leur travail ou ce que le gouvernement leur demande de faire dans l'intérêt de la sécurité et de la défense nationales.

Même dans le contexte de la coopération militaire, la convention rappelle que les États parties ne doivent pas s'engager dans les activités mentionnées qui sont sous leur entière responsabilité. En vertu du projet de loi S-10, il serait interdit aux membres des Forces armées canadiennes d'utiliser des armes à sous-munitions pendant leurs opérations. Ceux-ci ne pourraient pas demander d'utiliser de telles munitions lorsque le choix des munitions est du ressort exclusif du Canada, même dans le cadre d'opérations militaires conjointes. En outre, sur le plan des politiques, les Forces canadiennes interdiraient aux personnes faisant partie d'un échange avec les forces alliées ou d'une affectation ou d'un détachement auprès d'elles d'utiliser elles-mêmes des armes à sous-munitions, d'ordonner à quelqu'un d'utiliser directement de telles armes ou de lui apprendre à s'en servir, ce qui dépasse ce qu'exige la convention. Les Forces armées canadiennes interdiraient aussi le transport d'armes à sous-munitions à bord de biens canadiens.

À mesure que la Loi interdisant les armes à sous-munitions franchissait les étapes du processus législatif, le gouvernement prenait des mesures concrètes pour honorer les obligations que lui confère la Convention sur les armes à sous-munitions. Les Forces armées canadiennes ont retiré les armes à sous-munitions qui leur restaient de leur arsenal et ont même déjà entrepris de les détruire. Nous ne doutons pas que le processus sera terminé avant que le délai fixé dans la convention ne vienne à échéance. Je tiens par ailleurs à signaler que le Canada n'a jamais produit d'armes à sous-munitions et qu'il n'en a jamais utilisé non plus dans le cadre de ses opérations.

Nous prônons déjà activement la mondialisation de la convention et sa mise en oeuvre auprès de partenaires internationaux, et nous poursuivons nos efforts en ce sens. Comme je l'ai déjà mentionné, le gouvernement figure parmi les principaux pays donateurs. Les sommes allouées permettent d'évaluer l'incidence des débris de guerre explosifs, y compris les armes à sous-munitions.

Sachant que les débris de guerre explosifs causent des ravages sur le plan humanitaire, le Canada est fermement déterminé à atteindre les objectifs de la Convention sur les armes à sous-munitions et à en respecter les exigences. Nous sommes fiers d'avoir présenté cette mesure législative, et nous sommes particulièrement fiers du rôle important joué par le Canada, qui nous a mené où nous en sommes aujourd'hui. J'espère que tous les partis reconnaîtront la nécessité d'établir un équilibre entre les préoccupations de sécurité légitimes et les considérations d'ordre humanitaire et qu'ils appuieront sans réserve le projet de loi S-10.

Tout à l'heure, j'ai écouté le leader à la Chambre, qui a dit se préoccuper énormément de notre parti et qui nous a comparés au Parti libéral, de l'autre côté de la Chambre. Je tiens à mentionner qu'il était ici, dans cette enceinte, et que les néo-démocrates y étaient eux aussi.

• (2510)

Le simple fait qu'ils se soient rendus là où ils sont maintenant ne veut pas dire qu'ils sont devenus soudainement plus préoccupés par la façon dont ces affaires sont menées. Disons les choses très franchement et très clairement. Le gouvernement est déterminé à améliorer les conditions économiques pour les Canadiens, et cela passe par la création d'emplois. Notre projet de loi d'exécution du budget permet au pays de répondre à l'obligation de veiller à ce que les citoyens aient un emploi, soient en mesure d'éduquer leurs enfants et jouissent de bonnes conditions de vie.

Si les néo-démocrates accédaient au pouvoir, nous serions en très mauvaise posture, et nous ferions face à un désastre économique. C'est pour cette raison qu'ils ont perdu les élections en Colombie-Britannique. La Colombie-Britannique n'était pas prête à accepter la doctrine néo-démocrate, qui consiste à mettre un frein au progrès économique. Ils devraient en tirer une leçon au lieu de nous faire la morale sur la façon de diriger le pays.

Le gouvernement connaît très bien la voie à suivre. Je remercie le député, mais nous ne suivons pas ses recommandations.

---

## MOTION D'AJOURNEMENT

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office conformément à l'article 38 du Règlement.

[Traduction]

### LE COMMERCE DES ARMES

**Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV):** Monsieur le Président, je prends la parole si tôt ce matin dans le cadre du débat sur la motion d'ajournement pour faire un suivi sur une question que j'ai posée au ministre des Affaires étrangères à la Chambre, quoique je l'avais tout d'abord posée au premier ministre le 6 mars dernier.

Cette question porte sur un dossier qui ne pourrait être plus d'actualité. Voilà pourquoi j'ai accepté d'en débattre à 1 heure du matin: je ne voulais pas manquer l'occasion de poser la question au secrétaire parlementaire.

La question que j'ai posée le 6 mars portait sur le traité concernant les armes classiques, soit le Traité sur le commerce des armes. Lorsque j'ai soulevé ce point, les Nations Unies n'avaient pas encore débattu de cet important traité, puisque les travaux à ce sujet ont commencé le 18 mars.

Comme je l'ai dit dans la question que j'ai adressée au ministre, j'étais ravie que le Canada appuie le traité de façon générale, mais j'ai trouvé étrange que nous ayons décidé que la corruption ne devait pas constituer un critère essentiel au moment de décider si une vente d'armes devrait être approuvée au titre du traité. Je voulais aussi que le premier ministre me garantisse que le Canada appuyait tous les éléments du traité.

Le traité a été conclu à l'issue des négociations tenues lors de la session extraordinaire du Conseil de sécurité des Nations Unies, qui a débuté le 18 mars. On a beaucoup célébré cet événement partout dans le monde. Le Canada a voté pour ce traité.

Toutefois, les médias new-yorkais ont laissé entendre, après l'adoption du traité, que l'appui du Canada avait été plutôt tiède. On a tenté de savoir si le Canada allait compter parmi les premiers qui entérineront le traité, afin d'être de ceux qui le mettront en oeuvre à l'échelle mondiale.

Un porte-parole du cabinet du ministre des Affaires étrangères s'est montré plutôt équivoque à ce sujet. Comparons-nous à des pays comme la Norvège, la Nouvelle-Zélande et le Japon, qui ont tous affirmé qu'ils le feraient, aussitôt que le traité sera prêt à être signé, ce qui se produira très bientôt, soit lundi prochain, le 2 juin. Ils vont signer. Ainsi, nous verrons des pays s'engager et, aussitôt que 50 pays l'auront ratifié, le Traité sur le commerce des armes entrera en vigueur.

Permettez-moi de passer en revue les répercussions de ce traité. Il entraînera la création de normes internationales communes relatives à la réglementation du commerce international des armes conventionnelles et de leurs composants, ainsi que des munitions. Il s'applique aussi aux chars d'assaut et à toutes les formes de munition. Ce traité contribuera à rendre le monde plus sûr.

Nous avons été consternés d'apprendre que seules les organisations non gouvernementales qui étaient favorables à l'usage privé des armes d'épaule avaient été admises au sein de la délégation canadienne. S'il était seulement question de ce qui se passe ici, au Canada, je ne dis pas, mais comme on parle d'un traité international visant à protéger l'ensemble de la planète contre les dommages que peut occasionner le commerce des armes classiques, c'est pour le moins étonnant.

J'attends donc avec impatience la réponse de mon ami, le secrétaire parlementaire. J'espère qu'il me confirmera que le Canada a décidé d'être parmi les premiers à agir, avec la Norvège, la Nouvelle-Zélande et le Japon, et de ratifier ce traité dès qu'il le pourra, c'est-à-dire le 3 juin. Voilà qui ferait plaisir aux Canadiens qui rêvent de voir leur pays redevenir le champion du maintien de la paix qu'il a toujours été et recommencer à favoriser la paix dans le monde.

• (2515)

**M. Deepak Obhrai (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires étrangères, PCC):** Monsieur le Président, je remercie la députée d'avoir soulevé cette question, même à cette heure aussi tardive.

Les normes pour l'exportation d'armes conventionnelles qu'applique le Canada figurent déjà parmi les plus sévères au monde. Les armes énumérées dans le Traité sur le commerce des armes, ou TCA,

### *Motion d'ajournement*

sont déjà assujetties à un contrôle d'exportation au Canada. De plus, le Canada applique déjà les critères énoncés dans le TCA pour l'exportation d'armes.

En dépit des normes très élevées fixées par le Canada, le commerce international d'armes conventionnelles est très mal contrôlé dans plusieurs régions du monde. Les armes fournies aux insurgés, aux terroristes, aux groupes criminels transnationaux et aux régimes voyous minent la sécurité internationale et les intérêts commerciaux. C'est pour cette raison que le Canada a participé à la négociation du Traité sur le commerce des armes visant à réduire le nombre de transferts illicites et irresponsables d'armes.

Le gouvernement conservateur respecte les droits des propriétaires d'armes à feu respectueux de la loi, raison pour laquelle il a aboli le coûteux et inefficace registre des armes d'épaule. C'était un fardeau injuste. Il est important pour le Canada que le TCA n'entrave pas le commerce international légal et responsable d'armes conventionnelles et n'impose pas de nouveaux fardeaux aux industries ou aux propriétaires d'armes à feu canadiens. Nous avons veillé à ce que le TCA reconnaisse que les citoyens responsables ont le droit de posséder légalement des armes à feu.

Le gouvernement a appuyé l'ajout des dispositions sur la lutte contre la corruption dans le Traité sur le commerce des armes. En fait, le Canada tient déjà compte des pratiques de corruption lorsqu'il évalue le risque de détournement associé à l'exportation envisagée. Cela concorde avec les efforts déployés par le gouvernement pour lutter contre la corruption à l'échelle nationale et internationale, y compris en ce qui a trait à son travail dans le cadre du G20 et des Nations Unies.

Le Canada a travaillé en étroite collaboration avec ses amis et ses alliés pour tenter de négocier un mécanisme qui contribuerait à garder les armes hors de la portée des criminels, des terroristes et de ceux qui violent les droits de la personne, tout en reconnaissant et en protégeant la capacité des propriétaires d'armes à feu particuliers respectueux des lois de profiter de leurs armes à feu de façon responsable à des fins récréatives. Le gouvernement consulte actuellement tous les intervenants intéressés au sujet du Traité sur le commerce des armes afin de comprendre leur opinion et leur analyse.

Le point de vue de toutes les parties intéressées au Canada permettra au gouvernement d'être mieux informé avant de décider quelle sera la prochaine étape du processus.

**Mme Elizabeth May:** Monsieur le Président, je suis très reconnaissante envers le secrétaire parlementaire du ministre des Affaires étrangères d'être resté aussi tard et de m'avoir remerciée de soulever la question.

Je ne suis pas rassurée. Je crois comprendre, dans les propos du secrétaire parlementaire, qu'à l'instar d'autres membres de son gouvernement, il lie la question de l'usage des armes à feu au pays avec ce traité. Il faut le souligner pour dissiper toute confusion.

Le traité n'a rien à voir ni avec l'utilisation des armes à feu, ni avec la possession d'armes à feu par des civils, ni avec le commerce des armes à feu au pays. Il vise strictement à réglementer efficacement les transferts internationaux d'armes conventionnelles. Comme je l'ai déjà dit, le traité s'applique au matériel militaire, comme les chars d'assaut, les véhicules blindés de combat, les systèmes d'artillerie de fort calibre, les avions de combat, les hélicoptères d'attaque, les vaisseaux de guerre, les missiles, les lance-missiles et les armes légères.

*Motion d'ajournement*

Nous savons, pour en avoir entendu parler, que le recrutement forcé d'enfants soldats dans les zones de guerre est un comportement scandaleux et immoral. Si nous pouvions contrôler le commerce international des munitions, des armes à feu et des systèmes d'armement, nous pourrions protéger ces enfants et réduire les conflits où des belligérants s'affrontent avec des armes conventionnelles un peu partout dans le monde.

J'exhorte le secrétaire parlementaire du ministre des Affaires étrangères et son gouvernement à ratifier le traité le 3 juin.

• (2520)

**M. Deepak Obhrai:** Monsieur le Président, je comprends la préoccupation de la députée au sujet de l'exportation internationale d'armes. Nos normes concernant l'exportation d'armes classiques comptent parmi les plus élevées.

Quand nous signons une convention internationale, toutefois, nous devons nous assurer qu'elle n'a pas de répercussions sur les lois

en vigueur au pays. C'est pourquoi nous consultons les parties intéressées. Le Canada a bien l'intention de surveiller l'exportation d'armes aux États voyous, comme la députée l'a mentionné.

La députée peut être certaine que nous travaillerons avec les parties concernées, mais notre objectif ultime est de signer ce traité en nous assurant qu'il n'aura pas de répercussions sur nos lois intérieures.

[Français]

**Le vice-président:** Conformément à l'ordre adopté le mercredi 22 mai 2013, la motion portant que la Chambre s'ajourne est maintenant réputée adoptée. La Chambre demeure donc ajournée jusqu'à plus tard aujourd'hui, à 10 heures, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 1 h 21.)

---





## TABLE DES MATIÈRES

Le mercredi 29 mai 2013

### DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

<b>La Journée de l'abeille domestique</b>	
M. Hyer .....	17233
<b>La Journée nationale de la santé et de la condition physique</b>	
M. Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country) .....	17233
<b>La Journée mondiale de la sclérose en plaques</b>	
M. Sullivan .....	17233
<b>L'Iran</b>	
M. Sweet .....	17234
<b>Les Canadiens d'origine somalienne</b>	
Mme Duncan (Etobicoke-Nord) .....	17234
<b>Les femmes entrepreneures du Manitoba</b>	
M. Sopuck .....	17234
<b>L'intimidation</b>	
M. Morin (Chicoutimi—Le Fjord) .....	17234
<b>One Heart Winnipeg</b>	
Mme Smith .....	17234
<b>L'Iran</b>	
M. Menegakis .....	17235
<b>Le programme d'introduction au gouvernement pour les filles</b>	
Mme Nash .....	17235
<b>Le Sénat</b>	
M. Gourde .....	17235
<b>Henry Morgentaler</b>	
Mme Ashton .....	17235
<b>Le chef du Parti libéral du Canada</b>	
M. Aspin .....	17236
<b>Un diplômé en animation numérique</b>	
Mme Foote .....	17236
<b>L'éthique</b>	
M. Carmichael .....	17236
<b>L'éthique</b>	
M. Martin .....	17236
<b>Les députés du Nouveau Parti démocratique</b>	
M. Goguen .....	17236

### QUESTIONS ORALES

<b>L'éthique</b>	
M. Mulcair .....	17236
M. Harper .....	17237
M. Mulcair .....	17237
M. Harper .....	17237
M. Mulcair .....	17237
M. Harper .....	17237
M. Mulcair .....	17237
M. Harper .....	17237
M. Mulcair .....	17237

M. Harper .....	17237
M. Trudeau .....	17237
M. Harper .....	17237
M. Trudeau .....	17237
M. Harper .....	17237
M. Trudeau .....	17237
M. Harper .....	17237
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238
M. Mulcair .....	17238
M. Harper .....	17238

<b>L'éthique</b>	
M. LeBlanc (Beauséjour) .....	17241
M. Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam) ..	17241
M. LeBlanc (Beauséjour) .....	17242
M. Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam) ..	17242
<b>Les affaires autochtones</b>	
M. Saganash .....	17242
M. Valcourt .....	17242
<b>La protection des renseignements personnels</b>	
Mme Crowder .....	17242
M. Valcourt .....	17242
<b>Les anciens combattants</b>	
M. Van Kesteren .....	17242
M. Blaney .....	17242
<b>L'éthique</b>	
Mme Foote .....	17242
M. Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam) ..	17243
<b>Les relations intergouvernementales</b>	
M. Dubé .....	17243
M. Lebel .....	17243
<b>La patrimoine canadien</b>	
M. Galipeau .....	17243
M. Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam) ..	17243
<b>Les dépenses gouvernementales</b>	
M. Ravignat .....	17243
M. Toews .....	17244
<b>Les 41<sup>es</sup> élections générales</b>	
M. Bellavance .....	17244
M. Poilievre .....	17244
<b>Présence à la tribune</b>	
Le Président .....	17244
<b>Les travaux de la Chambre</b>	
M. O'Connor .....	17244
Report du vote sur la motion .....	17244

## INITIATIVES PARLEMENTAIRES

<b>Le Fonds du Souvenir</b>	
Motion .....	17244
Rejet de la motion .....	17245
<b>Semaine nationale des organismes de bienfaisance</b>	
Projet de loi C-458. Deuxième lecture .....	17245
Adoption de la motion .....	17246
Deuxième lecture du projet de loi; renvoi à un comité ..	17246

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

<b>Loi de 2012 apportant des modifications techniques concernant l'impôt et les taxes</b>	
Projet de loi C-48. Troisième lecture .....	17246
La motion est adoptée .....	17247
Troisième lecture et adoption du projet de loi .....	17247
<b>La Loi sur le Musée canadien de l'histoire</b>	
Projet de loi C-49. Deuxième lecture .....	17247
Rejet de l'amendement .....	17248
Adoption de la motion .....	17250
Deuxième lecture du projet de loi; renvoi à un comité ..	17250

## INITIATIVES PARLEMENTAIRES

<b>La bande de la Première Nation des Mi'kmaq qalipu</b>	
Motion .....	17250
Rejet de la motion .....	17251

## AFFAIRES COURANTES

<b>La démission d'un député</b>	
M. Coderre .....	17251
M. Paradis .....	17252
M. Godin .....	17252
M. Dion .....	17253
M. Patry .....	17253
Mme May .....	17253
<b>Les voies et moyens</b>	
<b>Avis de motion</b>	
M. Van Loan .....	17254
<b>Réponse du gouvernement à des pétitions</b>	
M. Lukiwski .....	17254
<b>Les comités de la Chambre</b>	
<b>Finances</b>	
M. Rajotte .....	17254
<b>La Déclaration des droits relatifs au revenu de retraite</b>	
Mme Sgro .....	17254
Projet de loi C-513. Présentation et première lecture .....	17254
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi .....	17254
<b>Loi sur le Mois du patrimoine pendjabi</b>	
M. Cash .....	17254
Projet de loi C-514. Présentation et première lecture .....	17254
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi .....	17255
<b>Loi sur la protection des animaux d'assistance policière</b>	
M. Menegakis .....	17255
Projet de loi C-515. Présentation et première lecture .....	17255
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi .....	17255
<b>Loi sur le droit de suite de l'auteur</b>	
M. Simms .....	17255
Projet de loi C-516. Présentation et première lecture .....	17255
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi .....	17255
<b>Pétitions</b>	
<b>La sélection en fonction du sexe</b>	
M. Albrecht .....	17255
<b>La luzerne génétiquement modifiée</b>	
Mme Crowder .....	17255
<b>La Loi sur les aliments et drogues</b>	
Mme Crowder .....	17255
<b>Soeurs par l'esprit</b>	
Mme Crowder .....	17255
<b>La Région des lacs expérimentaux</b>	
M. Hyer .....	17255
<b>L'île Kettle</b>	
M. Bélanger .....	17255
<b>La conduite avec facultés affaiblies</b>	
M. Wilks .....	17256
<b>CBC/Radio-Canada</b>	
Mme May .....	17256

<b>L'environnement</b>	
Mme May .....	17256
<b>Questions au Feuilleton</b>	
M. Lukiwski .....	17256
<b>Questions transformées en ordres de dépôt de documents</b>	
M. Lukiwski .....	17257
<b>Demandes de documents</b>	
M. Lukiwski .....	17258
<b>Recours au Règlement</b>	
<b>Le Comité permanent des finances</b>	
M. Cullen .....	17258
M. Van Loan .....	17260
M. Lamoureux .....	17261
M. Bellavance .....	17261
Mme May .....	17262

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

### Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises

#### Projet de loi C-52 — Motion d'attribution de temps

M. Van Loan .....	17263
Motion .....	17263
M. Cullen .....	17263
M. Lebel .....	17264
M. Lamoureux .....	17264
M. Morin (Chicoutimi—Le Fjord) .....	17265
M. Albas .....	17265
M. Bellavance .....	17265
Mme Boivin .....	17266
M. Aubin .....	17266
M. Nicholls .....	17267
Mme Sellah .....	17267
M. Harris (Scarborough-Sud-Ouest) .....	17267
Adoption de la motion .....	17269

## INITIATIVES PARLEMENTAIRES

### Loi sur les compétences linguistiques

Projet de loi C-419. Troisième lecture .....	17269
M. Dion .....	17269
Mme Michaud .....	17271
M. Harris (Scarborough-Sud-Ouest) .....	17272
Mme Papillon .....	17274
Mme Perreault .....	17275
Mme Latendresse .....	17276
Report du vote sur la motion .....	17278

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

### Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises

Projet de loi C-52. Troisième lecture .....	17278
M. Miller .....	17278
M. Nicholls .....	17280
M. Lamoureux .....	17280
M. Merrifield .....	17281
M. Albas .....	17281
M. Nicholls .....	17281
M. Albas .....	17283
M. Lamoureux .....	17283

Mme Ashton .....	17283
M. Toet .....	17285
M. Lamoureux .....	17285
M. Adler .....	17285
M. Morin (Chicoutimi—Le Fjord) .....	17287
M. Lamoureux .....	17287
M. Allen (Tobique—Mactaquac) .....	17288
Mme Hughes .....	17288
Mme Nash .....	17288
Mme Yelich .....	17290
M. Lamoureux .....	17290
M. Morin (Chicoutimi—Le Fjord) .....	17290
Mme Yelich .....	17292
M. Choquette .....	17292
M. Tweed .....	17292
M. Cullen .....	17294
M. Toews .....	17294
Mme Quach .....	17295
Mme Yelich .....	17295
M. Goodale .....	17295
Mme Quach .....	17298
M. Morin (Chicoutimi—Le Fjord) .....	17298
M. Bélanger .....	17299
M. Merrifield .....	17299
M. Morin (Chicoutimi—Le Fjord) .....	17301
M. McCallum .....	17301
Mme Yelich .....	17302
M. Allen (Tobique—Mactaquac) .....	17302
Mme Sims .....	17303

### Loi améliorant la sécurité des témoins

#### Projet de loi C-51 — Avis de motion concernant l'attribution de temps

M. Van Loan .....	17305
-------------------	-------

### Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises

Projet de loi C-52. Troisième lecture .....	17305
M. Lemieux .....	17305
Mme Sims .....	17305
Mme Quach .....	17305
Mme Yelich .....	17306
M. Choquette .....	17306
M. Carmichael .....	17306
M. Choquette .....	17308
Mme Yelich .....	17308
M. Choquette .....	17308
Mme Yelich .....	17309
M. Cullen .....	17310
M. Braid .....	17310
Mme McLeod .....	17312
Mme Quach .....	17312
M. Menegakis .....	17312
M. Cullen .....	17314
M. Morin (Chicoutimi—Le Fjord) .....	17314
M. Warkentin .....	17314
M. Choquette .....	17316
M. Cullen .....	17316
M. Preston .....	17316
M. Cullen .....	17318
M. O'Toole .....	17318
Mme Quach .....	17318

M. Morin (Chicoutimi—Le Fjord).....	17319	Projet de loi S-10. Deuxième lecture.....	17323
Mme Ashton.....	17320	M. Obhrai.....	17323
M. Lemieux.....	17320		
Mme Ashton.....	17321		
M. Pacetti.....	17322		
M. Cullen.....	17322		
Report du vote sur la motion.....	17323		
<b>Loi interdisant les armes à sous-munitions</b>			
M. Van Loan (au nom du ministre des Affaires étrangères)	17323		

**MOTION D'AJOURNEMENT**

**Le commerce des armes**

Mme May.....	17324
M. Obhrai.....	17325



Publié en conformité de l'autorité  
du Président de la Chambre des communes

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

---

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

Published under the authority of the Speaker of  
the House of Commons

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

---

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>