



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 147 • NUMÉRO 182 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le lundi 9 mars 2015

Présidence de l'honorable Andrew Scheer

TABLE DES MATIÈRES

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Le lundi 9 mars 2015

La séance est ouverte à 11 heures.

Prière

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

• (1105)

[Français]

L'ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

M. Pierre-Luc Dusseault (Sherbrooke, NPD) propose:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait présenter, le plus rapidement possible, un mécanisme permettant aux aéroports non-désignés, c'est-à-dire ne faisant pas partie de la liste de 2004 des aéroports désignés en vertu de la Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), d'offrir à leur frais des contrôles de sûreté reconnus par l'ACSTA de manière à ne pas compromettre la santé et la sécurité des passagers et à maintenir les normes de l'ACSTA.

— Monsieur le Président, je suis reconnaissant d'avoir l'occasion de débattre de la motion que j'ai l'honneur de parrainer, la motion M-553. Au nom des Sherbrookoïses, je suis très fier et privilégié de pouvoir m'exprimer sur cet enjeu si important.

Je me permettrai d'abord, pour le bénéfice de mes collègues et des Canadiens qui nous écoutent, de lire le texte de la motion que je propose:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait présenter, le plus rapidement possible, un mécanisme permettant aux aéroports non-désignés, c'est-à-dire ne faisant pas partie de la liste de 2004 des aéroports désignés en vertu de la Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), d'offrir à leur frais des contrôles de sûreté reconnus par l'ACSTA de manière à ne pas compromettre la santé et la sécurité des passagers et à maintenir les normes de l'ACSTA.

Je vais maintenant mettre tout cela en contexte et expliquer en quoi cette motion est significative pour plusieurs aéroports au pays, incluant, on l'aura deviné, l'aéroport de Sherbrooke. Je dois admettre qu'à la lecture de cette motion, on aura compris qu'elle est relativement technique, mais je ferai de mon mieux pour la vulgariser avant de tenter de convaincre les députés.

Qu'est-ce que l'ACSTA? Je suis certain que plusieurs de mes collègues qui prennent l'avion chaque semaine pour faire l'aller-retour entre leur circonscription et Ottawa sont sans doute déjà familiers avec les agents de cette administration. S'ils ne le sont pas, ils les rencontrent chaque semaine. Voici comment se définit elle-même l'ACSTA:

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien est une société d'État chargée d'assurer la sûreté des aspects critiques du système de transport aérien — du contrôle des passagers et des bagages au contrôle des employés des aéroports.

Établie le 1^{er} avril 2002, l'ACSTA est entièrement financée par des crédits parlementaires et rend des comptes au Parlement, par l'entremise du ministre des Transports.

L'ACSTA est dirigée par un conseil d'administration et ses activités sont dirigées par une équipe de haute direction. [...]

L'ACSTA constituait la principale réponse du gouvernement du Canada aux événements du 11 septembre 2001. Elle faisait partie d'une enveloppe globale de 2,2 milliards de dollars destinés à des initiatives de sûreté aérienne, comprise dans le budget de décembre 2001.

Depuis l'établissement de l'ACSTA le 1^{er} avril 2002, ses responsabilités se divisent en quatre catégories principales:

contrôle préembarquement des passagers et de leurs effets personnels;

contrôle des bagages enregistrés grâce à des systèmes de détection d'explosifs dans les aéroports;

contrôle des non-passagers qui entrent dans les zones réglementées d'un aéroport;

mise en œuvre et gestion des cartes d'identité pour les zones réglementées. [...]

L'ACSTA a pour mission de protéger le public en assurant la sûreté des aspects critiques du système de transport aérien tels que désignés par le gouvernement du Canada.

Ici, il est important de souligner « tels que désignés ».

En quoi un tel contrôle de l'ACSTA est-il important? On se demande donc sans doute où est le problème? Pourquoi a-t-on cette motion aujourd'hui? La réponse est simple. Lors de la création de l'ACSTA en 2002, le gouvernement de l'époque a établi une liste de 87 aéroports qui allaient être desservis par l'administration. En 2004, deux aéroports ont été ajoutés à cette liste pour porter le nombre à 89 aéroports désignés. L'aéroport de Sherbrooke fait-il partie de cette liste? Évidemment, la réponse est non. C'est là où le bât blesse. et c'est précisément la raison pour laquelle j'aborde ce sujet aujourd'hui.

On me demandera certainement ce que cela change d'être ou de ne pas être sur cette liste pour qu'un aéroport puisse offrir des vols commerciaux? Cela change tout pour Sherbrooke.

Sherbrooke était sur le point de conclure une entente avec un transporteur aérien national qui était prêt à établir des liens aériens avec de grands centres économiques importants. La condition essentielle pour le transporteur en question, et qui était non négociable, était que l'aéroport de Sherbrooke soit désigné en vertu de la Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. C'est donc lors de ces pourparlers que Sherbrooke a formulé sa demande de désignation au ministère fédéral des Transports.

En juin 2013, Transports Canada, par la bouche de sa ministre, a refusé cette demande de désignation. L'entente avec le transporteur aérien a donc avortée. Or cette entente qui ne s'est pas concrétisée prouve une chose bien importante: l'aéroport de Sherbrooke intéresse les transporteurs aériens, et il y a certainement un marché intéressant pour qu'ils aient été prêts, en 2012-2013, à établir des liens aériens.

Alors la solution la plus simple serait d'ajouter Sherbrooke à cette liste pour en faire le 90^e aéroport. Toutefois, le gouvernement doit s'être dit pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué.

Initiatives parlementaires

Pourquoi le gouvernement a-t-il donc refusé à l'Aéroport de Sherbrooke une telle désignation, surtout qu'un tel ajout est plutôt simple? En effet, il s'agit d'une décision par voie réglementaire prise par le gouverneur en conseil, et non d'une décision par voie législative. Je rappelle que cela avait été fait en 2004, alors que deux aéroports avaient été ajoutés par voie réglementaire.

La raison du refus de Transports Canada est toujours inconnue. Malgré nos demandes répétées à la ministre, elle ne nous a donné qu'une seule réponse pouvant nous donner un indice, en disant que L'ACSTA n'était pas un organisme de développement économique. En plus de Sherbrooke, 10 aéroports ont également fait la même demande depuis 2004. Ils ont tous essayé un refus. Est-ce pour une raison financière? Ce sera au gouvernement de nous le dire.

Sherbrooke avait bien prévu ce possible prétexte de refus de Transports Canada. Dans sa demande de désignation, Sherbrooke a donc offert de défrayer les coûts associés à une telle démarche. C'est pour répondre à cette offre que le ministère des Transports a ouvert la porte, dans sa lettre de refus de juin 2013 et dans ses réponses subséquentes à la Chambre, à un mécanisme qui permettrait aux aéroports non désignés d'offrir des contrôles de sûreté de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien selon le principe du recouvrement des coûts.

Prenant acte, d'une part, du refus catégorique d'ajouter Sherbrooke à la liste des aéroports désignés, et d'autre part, de l'ouverture du gouvernement à un mécanisme qui serait offert aux aéroports non désignés d'obtenir tout de même les services de l'administration, j'ai questionné à plusieurs reprises le gouvernement sur l'avancement de l'élaboration de ce mécanisme qu'ils ont eux-mêmes proposé.

Depuis juin 2013, c'est le silence radio. Rien n'a été proposé, aucun changement législatif n'a vu le jour. C'est déplorable, et c'est la raison pour laquelle je propose cette motion qui demande au gouvernement de présenter devant la Chambre le mécanisme en question dans les plus brefs délais.

Tous les aéroports qui ne font pas partie de la liste actuelle des 89 aéroports en profiteraient. À mon avis, c'est la beauté de la proposition devant nous aujourd'hui. Elle ne vise pas simplement à régler la situation vécue par un aéroport, soit celui de Sherbrooke, mais elle vise à offrir une possibilité de développement à des centaines d'aéroports non désignés partout au Canada.

On recense 518 aéroports partout au Canada. Si on exclut les 89 aéroports déjà désignés par Transports Canada en vertu de la loi, ce sont plus de 400 aéroports qui pourraient être intéressés par un mécanisme tel que demandé par ma motion.

Sherbrooke a assez attendu. L'Estrie a assez attendu. Les aéroports qui pourraient profiter de ce mécanisme ont assez attendu. Il est plus que temps que le gouvernement agisse.

Nous savons tous très bien que les aéroports partout au pays sont des vecteurs économiques importants. Un aéroport pleinement fonctionnel et avec de meilleurs liens commerciaux avec d'autres grands centres nord-américains aura des bénéfices économiques majeurs qui ont déjà été longuement étudiés.

L'étude dirigée par Luc Savard, professeur et titulaire à la Faculté d'administration de l'Université de Sherbrooke et directeur du Groupe de recherche en économie et développement international, l'expose brillamment:

[...] survol de la littérature existante [...]. Certains constats ressortent de cette revue [...], tous confirmant l'impact majeur que les aéroports jouent dans leur région. Premièrement, il existerait une corrélation positive entre le nombre d'embarquements et le PIB, ainsi qu'entre le taux de croissance du PIB et le taux de croissance des vols domestiques. Deuxièmement, la présence d'un aéroport aux abords d'une ville, crée des effets « facilitants » pour les entreprises de la

région en leur donnant accès à de nouveaux marchés. Troisièmement, la présence d'un aéroport change la structure économique et démographique de la région et fait partie des éléments considérés lors des décisions de localisation des firmes comme par exemple, les entreprises œuvrant en recherche et développement.

[...] Ivy et al. (2005) montrent que la connectivité des services de transport aéroportuaires influencerait l'emploi dans les sièges sociaux et stimulerait le développement des institutions de recherche, ainsi que le secteur financier. En plus de la complémentarité des investissements publics et privés, un aéroport produit un effet « facilitant » qui augmente l'accès aux gens et à leurs idées, au capital et aux marchés [...]

[...] Green (2007) trouve un fort lien entre le trafic aérien d'une région et la croissance de sa population et de son marché de l'emploi.

[...] Le pôle universitaire de Sherbrooke qui permet de générer des activités en recherche et développement en plus des investissements faits par les entreprises du secteur privé, pourrait grandement bénéficier de cet effet « facilitant », rehaussant ainsi l'impact économique régional sur la région.

[...] La problématique de transport de la région sherbrookoise s'inscrit dans une problématique plus globale qui affecte similairement le Canada, les États-Unis et l'Australie, c'est-à-dire une faible densité de population et des grandes distances sur l'ensemble du territoire. Par exemple, environ 54 % de la population résidait dans les régions métropolitaines de recensement (RMR) de Montréal ou Québec en 2011. Ceci étant dit, la croissance démographique de la RMR de Sherbrooke est plus élevée que la moyenne québécoise. Cette croissance démographique s'effectue pourtant sans infrastructure de transport aérien pertinente dans la région, les Sherbrookoïses devant se rendre, au plus près, à Montréal pour y prendre un avion. Or, la croissance démographique est positivement corrélée au trafic aérien. Par exemple, entre 1980 et 2000, la population américaine a cru de 24 %, alors que le trafic aérien a augmenté de 136 % sur la période.

● (1110)

Tout cela pour dire que les bienfaits économiques d'un aéroport pleinement fonctionnel ne sont plus à démontrer. Ils ont été étudiés largement et ils sont sans équivoque. Il ne faut pas oublier non plus qu'un manque d'aéroport fonctionnel engendre même des pertes économiques en raison de l'exode des passagers aériens canadiens vers des aéroports américains près de la frontière. C'est un problème bien réel dans le Sud du Québec.

Quelques études se sont penchées sur cette question, qui n'est pas propre au Québec, mais qui se vit le long de la frontière canado-américaine, jusqu'en Colombie-Britannique. La Bibliothèque du Parlement en a fait une synthèse:

Sur la base des résultats de ces études, nous savons qu'approximativement 5 millions de passagers canadiens prennent l'avion à partir des aéroports américains chaque année. D'après l'étude du [Comité sénatorial permanent des transports et des communications], les représentants d'Air Canada estiment que le nombre de passagers qui utilisent exclusivement les aéroports de Buffalo, Niagara Falls [aux États-Unis], Plattsburg et de Bellingham pourrait atteindre 3,4 millions de passagers d'ici 2015. En termes d'impact économique, cela représenterait des répercussions négatives directes de 2,3 milliards de dollars pour l'économie canadienne. La portée des répercussions liée à cet exode peut être résumée comme suit: (1) une réduction du montant de trafic aérien [...] au Canada; (2) l'atténuation de la capacité des plus grands aéroports canadiens d'agir en tant que hub international; et (3) une hausse des frais accessoires payée par chaque passager puisque les coûts fixes des aéroports seront dorénavant chargés à moins de gens. D'après l'étude du [Conférence Board du Canada], le tout résultera vraisemblablement en une perte de revenu (par exemple, les) taxes) pour tous les niveaux de gouvernements.

Mes collègues savent-ils que Sherbrooke est le seul bassin de plus 200 000 habitants au Canada n'étant pas desservi par un aéroport régional? Il faut que cela change. Il en va de la prospérité économique de Sherbrooke et de la région.

Je me permets de terminer en ouvrant une réflexion sur un passage du livre écrit en 2011 par John Kasarda et intitulé *Aerotropolis: The Way We'll Live Next*. Il y suggère que les « aérotopolis », des villes se développant autour d'un aéroport, sont les villes de demain. Alors que les grands centres urbains d'autrefois se sont construits autour des stations ferroviaires, les grands centres urbains de l'avenir s'établiront autour des aéroports dans un rayon de 33 kilomètres

Je serai heureux de répondre aux questions de mes collègues.

Initiatives parlementaires

• (1115)

[Traduction]

M. Jeff Watson (secrétaire parlementaire de la ministre des Transports, PCC): Monsieur le Président, j'aimerais apporter une précision: la désignation des aéroports est liée au risque de sécurité dans l'ensemble du réseau aéroportuaire. C'est pour cette raison que, dans le cas d'un certain nombre d'aéroports, le gouvernement a imposé des exigences relatives aux contrôles de sûreté ainsi que des droits pour la sécurité des passagers du transport aérien afin de financer ces vérifications.

Comme l'aéroport de Sherbrooke et plusieurs autres aéroports sont des vecteurs économiques et puisque les compagnies aériennes exigent, dans leurs conditions de service, que l'on procède à des contrôles de sûreté dans les aéroports avec lesquels elles font affaire, il faut trouver un mécanisme de financement qui permettra de mettre en application les contrôles de sûreté reconnus par l'ACSTA dans les aéroports non désignés.

Je félicite le député d'avoir présenté la motion et d'avoir entamé cette importante discussion avec le gouvernement. Comme l'a dit le député, le gouvernement est ouvert à l'idée de trouver un tel mécanisme.

Pour le moment, j'aimerais confirmer que le gouvernement appuiera la motion après avoir proposé une petite modification. J'expliquerai la nature de la modification lorsque ce sera à mon tour de présenter mes observations. Je veux remercier le député de sa collaboration dans ce dossier. J'apprécie aussi le fait qu'il a réussi à trouver une formulation qui lui permet d'atteindre ses objectifs et qui fait preuve de la clarté dont le gouvernement a besoin pour appuyer la motion. Je tenais à remercier le député, c'était davantage un commentaire qu'une question.

[Français]

M. Pierre-Luc Dusseault: Monsieur le Président, je remercie le secrétaire parlementaire de sa collaboration dans ce dossier, qui prend malgré tout un certain temps. Je rappelle que les conservateurs ont ouvert la porte à ce mécanisme en juin 2013. Je suis content de voir que nous nous dirigeons enfin vers une solution à cette impasse, qui dure depuis longtemps. À Sherbrooke, que nous parlons depuis longtemps d'un aéroport et du développement économique qui en découle.

Il est aussi important d'avoir la sécurité des aéroports en tête. Je comprends la situation de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, qui, selon le gouvernement, n'est pas un organisme de développement économique. Je suis d'accord là-dessus. Cependant, il faut toujours garder en tête la sécurité des aéroports. Ce mécanisme pourrait justement assurer la sécurité dans tous les aéroports. Il servirait donc à fournir un service sécuritaire à l'intérieur de l'aéroport de Sherbrooke, donc un service sécuritaire pour tout le Canada.

• (1120)

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de la motion qu'il a présentée ce matin. Dans mon comté, il y a l'Aéroport international d'Ottawa, qui fournit au moins 5 000 emplois. Tous les jours, 5 000 personnes entrent et sortent de l'aéroport.

[Traduction]

On peut dire qu'il s'agit d'un moteur économique très important.

[Français]

J'aimerais que mon collègue commente le fait qu'il a lui-même approché le ministre. J'ai écrit au ministre, il y a de cela presque deux ans maintenant, pour lui demander où nous en étions par rapport à cette question. Au Canada, 10 aéroports attendent une réponse. Cela fait deux ans, et il n'y a pas encore de réponse.

Mon collègue peut-il nous aider à comprendre pourquoi le gouvernement n'a pas encore pris de décision importante pour ces aéroports sur le plan de la sécurité et de leur ouverture comme moteurs économiques des régions où ils sont situés?

M. Pierre-Luc Dusseault: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de son intervention. C'est difficile pour moi de déterminer les raisons pour lesquelles le gouvernement n'a pas présenté de solution plus tôt. Ma motion vise justement à mettre de la pression pour que le gouvernement se sente obligé d'agir.

Si, comme je l'espère, la Chambre des communes se prononce en faveur de ma motion — j'implore donc l'appui de mes collègues à cette motion —, cela mettra, en quelque sorte, une pression supplémentaire sur le gouvernement pour qu'il agisse enfin et qu'il permette à des aéroports comme celui de Sherbrooke, et bien d'autres au Canada comme je l'ai mentionné dans mon discours, de se développer et d'établir des liens commerciaux avec d'autres grands centres nord-américains. Ce serait certainement un vecteur économique et touristique important pour la région de Sherbrooke et de l'Estrie.

Je répète également que ce mécanisme sera ouvert à tous les autres aéroports qui ne sont pas actuellement désignés en vertu de la loi. C'est une solution qui n'est pas seulement locale mais aussi globale au Canada. J'espère qu'elle recevra l'appui de tous mes collègues de la Chambre.

[Traduction]

M. Jeff Watson (secrétaire parlementaire de la ministre des Transports, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux d'intervenir aujourd'hui à la Chambre pour appuyer la motion à l'étude, sous réserve d'un amendement mineur que je proposerai avant la fin du temps de parole qui m'est imparti.

J'appuie cette motion parce qu'elle est conforme au principe directeur du Plan d'action économique du gouvernement qui vise à protéger les Canadiens et à soutenir la création d'emplois et la croissance économique partout au pays. Cette motion est aussi conforme à l'approche du gouvernement fondée sur le risque, en vertu de laquelle le financement en matière de sécurité est axé sur les secteurs qui présentent les risques les plus élevés.

Je suis heureux d'avoir l'occasion de parler du travail que nous avons accompli dans ce dossier depuis un an et de ce que nous entendons faire à l'avenir. Cependant, d'entrée de jeu, j'aimerais rappeler que la création d'emplois et la croissance économique représentent la priorité absolue du gouvernement et qu'elles continueront de l'être.

L'industrie aérienne est l'un des piliers fondamentaux de notre réussite en tant que pays. Elle contribue considérablement à notre niveau de vie, à notre économie, à nos liens avec le reste du monde et à notre prospérité. Qui plus est, un secteur de l'aviation dynamique appuie la prospérité d'autres industries, comme le commerce et le tourisme.

Initiatives parlementaires

Chaque année, environ 100 millions de personnes voyagent au Canada ou passent par notre pays, et les aéroports canadiens accueillent chaque jour près de 2 500 vols internationaux. L'immensité du Canada, de même que la dispersion de la population un peu partout sur le territoire, sont deux facteurs qui ont directement contribué à la création de l'un des systèmes d'aviation civile les plus importants et les plus perfectionnés au monde. Le Programme national de sûreté de l'aviation civile du Canada de Transports Canada figure parmi les meilleurs programmes du genre, et le gouvernement demeure déterminé à favoriser la sécurité du transport aérien.

Au pays, plus de 200 aéroports exploitent des vols commerciaux. Moins de la moitié de ces aéroports sont visés par la réglementation rendant obligatoire le contrôle des passagers et des bagages. Cela représente environ 99 % de tous les passagers aériens au Canada.

Il ne serait pas logique d'exiger la présence obligatoire de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'ACSTA, à tous les aéroports, que ce soit du point de vue de la sûreté ou du point de vue financier. Cela dit, l'ACSTA est et doit demeurer le seul organisme responsable des contrôles de sûreté au Canada. On pourrait considérer que le texte original de la motion dont nous sommes saisis ouvre la porte à la création de nouveaux organismes responsables des contrôles de sûreté. Pour cette raison, nous demanderons que la motion proposée soit modifiée afin qu'il soit clair que l'ACSTA est et demeurera le seul organisme responsable des contrôles de sûreté au Canada.

C'est un point important, car le gouvernement croit qu'il est vraiment avantageux que la sûreté aérienne relève d'une seule autorité. En effet, confier les contrôles à un organisme national centralisé accroît la cohérence au pays et assure une réponse plus efficace aux problèmes de sûreté. De plus, cela garantit que le Canada respecte les normes internationales et qu'il conserve la confiance de ses partenaires.

La liste des aéroports assujettis aux contrôles obligatoires réglementés a été créée à la suite des attentats terroristes du 11 septembre 2001. Elle recense les aéroports qui effectuaient déjà des contrôles avant la création de l'ACSTA. Les services de contrôle fournis dans ces aéroports sont financés par les passagers, au moyen du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien.

Au cours des dernières années, plusieurs aéroports non assujettis au contrôle obligatoire des passagers ont manifesté de l'intérêt pour obtenir des services de contrôle dans le but d'améliorer leurs possibilités de développement économique. Nombre d'aéroports ont signalé que l'absence de services de contrôle est un frein à la création de nouvelles routes commerciales.

Même si la sécurité est toujours la considération clé pour l'allocation de ressources gouvernementales visant à prévenir et à atténuer les menaces visant le système de transport, notre système de sûreté aérienne doit stimuler et non entraver l'essor économique. Nous devons trouver le bon équilibre qui permettra de soutenir la compétitivité du secteur aérien tout en réduisant au minimum les coûts pour les contribuables canadiens. Voilà pourquoi le gouvernement propose une approche fondée sur le risque pour toute modification à la liste d'aéroports bénéficiant des contrôles de sûreté financés par le gouvernement.

À ce jour, aucun des aéroports souhaitant obtenir des services de contrôle n'atteint le seuil de risque justifiant les contrôles obligatoires. Je crois néanmoins qu'il est important que nous fournissions à ces petits aéroports les outils nécessaires pour stimuler

la croissance économique qui résulterait de la création de nouvelles routes commerciales.

• (1125)

En juin 2014, la ministre des Transports a adressé une lettre à toutes les autorités aéroportuaires qui avaient exprimé la volonté de faire appel à des services de contrôle afin de les informer que des fonctionnaires examinaient alors divers mécanismes pour leur permettre d'obtenir de tels services selon un système de recouvrement des coûts. D'ailleurs, des fonctionnaires de Transports Canada contacteront sous peu les aéroports concernés dans le but d'obtenir de plus amples renseignements sur leurs activités de manière à déterminer le niveau de service et l'équipement nécessaires à d'éventuels services de contrôle des passagers.

Transports Canada collaborera par ailleurs avec l'ACSTA et les aéroports pour évaluer combien coûterait la mise en oeuvre de services de contrôle dans les petits aéroports, en fonction du nombre de vols qu'on prévoit attirer ainsi que d'autres facteurs, comme la fréquence et la destination des vols. Le gouvernement se concertera avec les aéroports pour faire en sorte que les avantages potentiels de l'instauration de tels services l'emportent sur leurs coûts.

Bien que nous nous réjouissons de l'évolution du dossier, il reste à régler diverses questions d'ordre légal et financier. Le gouvernement examine actuellement les changements législatifs et réglementaires les plus propices à l'initiative. Par ailleurs, il faut veiller à ce que toute solution visant les activités de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien s'inscrive dans la durée pour que l'organisme puisse continuer à répondre aux besoins de l'industrie.

Pour conclure, je souligne que l'industrie fait de plus en plus un rapprochement entre services de contrôle des passagers et développement économique. De nombreuses administrations aéroportuaires ont d'ailleurs manifesté la volonté d'investir dans ces services. Transports Canada collaborera de près avec ses partenaires de l'industrie pour mettre à leur disposition tous les outils nécessaires afin que l'ensemble des Canadiens jouissent d'un réseau de transport sûr, sécuritaire et efficace. Dans le but d'arrimer l'objet de la motion à l'approche gouvernementale, je propose donc, après en avoir discuté avec l'auteur de la motion, l'amendement suivant:

[Français]

Que la motion soit modifiée en (a) supprimant « 2004 » et (b) remplaçant les mots « reconnu par l'ACSTA » par le mot « ACTSA ».

• (1130)

Le vice-président: Je dois informer les honorables députés que, conformément au paragraphe 93(3) du Règlement, un amendement à une motion émanant d'un député ou à une motion portant deuxième lecture d'un projet de loi émanant d'un député ne peut être proposé qu'avec l'autorisation du parrain de la mesure.

Par conséquent, je demande à l'honorable député de Sherbrooke s'il consent à la proposition de cet amendement.

M. Pierre-Luc Dusseault (Sherbrooke, NPD): Monsieur le Président, j'y consens.

[Traduction]

Le vice-président: Nous reprenons le débat. Le député d'Ottawa-Sud a la parole.

Initiatives parlementaires

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Monsieur le Président, je tiens d'abord à féliciter le député de Sherbrooke d'avoir proposé la motion. Il s'agit d'une motion très importante, qui traite des aspirations légitimes de nombreux petits centres urbains du Canada. Ces centres souhaitent en effet qu'on soutienne suffisamment leur système aéroportuaire afin de favoriser le commerce, les déplacements, le tourisme, les investissements, la croissance économique et l'emploi dans leur région.

Il est dommage que le député ait dû présenter cette motion, car le gouvernement est au courant de la situation depuis de nombreuses années. Rappelons aux députés et à tous les gens qui suivent actuellement le débat que la ministre des Transports est la cinquième à occuper ce poste depuis environ huit ans. C'est peut-être ce qui explique qu'aucune mesure concrète n'a été prise depuis longtemps dans ce dossier.

Au moins 10 aéroports attendent une réponse du gouvernement, dont Puvirnituq, Trois-Rivières, Schefferville, Bromont et Sherbrooke, au Québec; St. Catharines, en Ontario; Cold Lake et Edson, en Alberta; Dawson City, au Yukon; et Fort Nelson, en Colombie-Britannique. Tous ces aéroports ont maintes et maintes fois réclamé une décision du gouvernement. Pour appuyer leurs démarches, j'ai écrit à la ministre à titre de porte-parole du Parti libéral du Canada en matière de transports, mon rôle à l'époque, pour lui demander de prendre une décision en ce qui concerne les services de contrôle de la sécurité de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, et d'instaurer un mécanisme permettant à ces 10 aéroports — qui attendent une réponse depuis longtemps — d'offrir ces services à leurs frais.

En juin 2013, j'ai écrit à la ministre des Transports, au nom de l'aéroport de Sherbrooke, pour lui demander de prendre une décision. La ministre a fini par répondre à ma simple lettre; j'ai reçu sa réponse le 28 août 2014, c'est-à-dire après plus d'un an. Comme je l'ai dit au début, il est dommage que le député ait dû présenter aujourd'hui cette motion pour obliger le gouvernement à s'acquitter de son mandat.

Tout le monde aux Communes sait que les aéroports doivent être sécuritaires. Les gens savent que les aéroports sont en train de devenir de très populaires générateurs d'activité économique pour les centres urbains, petits et grands. Ils comprennent que ce sont des pôles de création d'emplois et qu'ils attirent des investissements dans le secteur de la vente au détail. Ils facilitent le commerce, le tourisme, les déplacements et le transport des marchandises. Nous ne comprenons pas pourquoi le gouvernement met tant de temps à faire son travail.

Il ne s'agit pas d'un gros dossier, mais il est extrêmement important pour les aéroports concernés. Malgré son extrême importance, il ne s'agit pas d'un gros dossier pour le gouvernement, qui compte des milliers d'employés à Transports Canada. Cette décision aurait dû être prise depuis des années, et le mécanisme pour y arriver aurait dû être établi aussi, en prévision de la croissance que nous observons actuellement au Canada. Pourquoi cette croissance se produit-elle? C'est à cause de l'urbanisation rapide.

• (1135)

[Français]

Par exemple, Sherbrooke devient une ville régionale de la province de Québec. De plus en plus de gens y vont, et de plus en plus de commerce passe par Sherbrooke. Ce n'est pas différent de la situation vécue par Halifax-Dartmouth ni de celle du district régional du Grand Vancouver.

[Traduction]

L'urbanisation se produit sous nos yeux. Le gouvernement le sait. Nous le savons tous. Nous la vivons tous. Au Parti libéral, nous ne comprenons pas pourquoi diable cette décision n'a pas été prise il y a plusieurs années.

Quoi qu'il en soit, il est encourageant d'entendre le gouvernement dire, par la bouche de son secrétaire parlementaire, qu'il a l'intention d'appuyer une version amendée de la motion. Franchement, il est à peu près temps.

Je suis certain que tous les députés prennent l'avion de temps en temps dans le magnifique aéroport international d'Ottawa, et j'ai la chance de représenter l'aéroport. C'est un énorme générateur d'activité économique pour la ville d'Ottawa. Au moins 5 000 personnes y occupent un emploi chaque jour. C'est une installation très importante pour le dynamisme de la région de la capitale nationale et pour la région métropolitaine de recensement d'Ottawa-Gatineau. Sans l'aéroport, nous aurions beaucoup de difficulté à affronter la concurrence, et les citoyens canadiens ne pourraient pas se déplacer aussi librement qu'ils le font actuellement.

Si je me souviens bien, c'est un gouvernement formé par le Parti libéral qui a créé l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. C'est le gouvernement libéral qui a facilité, grâce à l'accord Ciel ouvert, les déplacements des Canadiens qui se rendent aux États-Unis et qui en reviennent. Ils peuvent le faire beaucoup plus aisément, ce qui facilite en retour le déplacement des produits et des services ainsi que le déplacement de l'expertise professionnelle. On génère de cette façon de l'activité économique et des emplois. Par conséquent, nous sommes heureux que cette motion soit soumise à la Chambre. Nous sommes également heureux de l'appuyer.

Nous nous demandons bien, toutefois, pourquoi le gouvernement attend aussi longtemps pour proposer ce type de mécanisme pour faciliter un tel contrôle. Il ne semble pas avoir de réticence du tout à acheter, par exemple, de la publicité et à la faire passer durant les parties de hockey de la LNH et de la LCF, et j'en passe. Depuis son arrivée au pouvoir, il a dépensé 765 millions de dollars en publicité, et ce n'est pas fini. Pas un seul député ministériel d'arrière-ban ne peut justifier cela ou regarder ses électeurs dans les yeux et leur dire que c'était un bon investissement à l'heure où nous avons tant de besoins à combler, comme d'avoir des contrôles dans nos aéroports, sans parler des autres besoins dans la société, comme des pompes à insuline pour les enfants. Qu'en est-il des infirmières supplémentaires dont nous avons besoin? Des soins à domicile pour les personnes âgées, des bureaux de services aux anciens combattants? Il est intéressant de voir que le gouvernement a trouvé autant de temps et d'argent pour de la publicité partisane indécente et, qu'en même temps, il n'a pas le temps de régler ce problème élémentaire pour que l'aéroport de Sherbrooke et neuf autres aéroports au Canada puissent instaurer les contrôles de sécurité nécessaires pour être concurrentiels. C'est tout ce que les gens veulent. Ils veulent pouvoir être concurrentiels dans leurs marchés clés. C'est une aspiration raisonnable. Nous appuyons la motion. Il est temps de faire quelque chose.

Le gouvernement va devoir expliquer aux citoyens de ces villes et circonscriptions pourquoi il a fallu cette motion. La ministre devra expliquer pourquoi il lui a fallu 15 mois pour répondre à une simple demande. La réponse donnée est essentiellement que la question est encore à l'étude.

Initiatives parlementaires

J'implore le gouvernement non seulement d'appuyer la motion, mais aussi de faire ce que le Parti libéral du Canada lui demande depuis plusieurs années: d'arrêter de patiner et de se défilier et de régler le problème pour les 10 aéroports de notre pays qui méritent une solution pour pouvoir obtenir les services de contrôle dont ils ont besoin pour faire ce qu'ils font de mieux, ce que les Canadiens font de mieux, qui est d'être compétitifs, de créer des emplois et de faire prospérer leur économie locale.

• (1140)

[Français]

M. Jean Rousseau (Compton—Stanstead, NDP): Monsieur le Président, je vous souhaite longue vie et prospérité lors d'une retraite bien méritée. Vous serez une pièce manquante, ici.

La motion M-553, de mon honorable collègue de Sherbrooke et voisin de comté, dont nous débattons ce matin, porte sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. En résumé, le texte fait appel à ce gouvernement afin qu'il présente le plus rapidement possible un mécanisme permettant aux aéroports non désignés, ceux ne faisant pas partie de la liste de 2004 en vertu de la Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, pour que ces dits aéroports puissent enfin offrir à leurs frais des contrôles de sûreté reconnus par cette même loi, et donc par l'ACSTA.

La motion M-553 vise particulièrement à offrir une solution aux nombreux aéroports — on en a fait la nomenclature plus tôt — qui souhaitent actuellement obtenir des contrôles de sûreté de l'ACSTA. Le mécanisme qui serait ainsi déterminé et mis en place par le gouvernement actuel, ou futur, serait utile pour bon nombre d'aéroports au Canada qui ne sont pas désignés en vertu de l'annexe de la Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

Mes collègues le savent, les aéroports de partout au pays sont des vecteurs économiques importants pour les communautés qui les entourent. Nous devons les soutenir afin qu'ils puissent s'épanouir, progresser et créer des emplois de qualité pour la classe moyenne.

La sécurité aérienne, tout comme la sécurité alimentaire et la sécurité ferroviaire, sont des priorités très importantes pour moi, mon chef, mon parti et mon caucus. Par contre, depuis quelque temps, ce gouvernement nous a habitués à un certain laisser-aller dans ces domaines, des priorités qui devraient être vraiment importantes pour lui aussi. Le mécanisme demandé par cette motion vise donc à offrir une solution pragmatique qui ne compromet d'aucune façon la sécurité aérienne puisqu'elle vise à tenir compte des normes développées par la réglementation présentement en vigueur.

Les contrôles de sécurité dont il est question sont la responsabilité d'une société d'État, l'ACSTA, créée en 2002, comme suite logique sur le plan de la sécurité aérienne, aux attentats du 11 septembre 2001. La loi qui institue cette société d'État prévoit que l'administration doit s'assurer que des contrôles de sûreté sont effectués en conformité avec des normes bien strictes, bien sûr, ce que nous respectons.

L'administration est responsable d'assumer les coûts des contrôles, et ce, grâce à un tarif imposé sur chaque billet d'avion. L'ACSTA a conclu des ententes avec les compagnies de sécurité Garda, Securitas et G4S pour assurer les contrôles dans les nombreux aéroports du Canada. C'est donc dire que tout est décidé de façon quasi arbitraire quant à l'attribution de cette norme de contrôle et des nouveaux aéroports. Il n'y en a eu que deux depuis 2004. Il n'y a pas vraiment eu de mise à jour. Deux aéroports sur douze en ayant fait la demande ont donc été ajoutés à la liste d'aéroports désignés. Cela ne laisse pas

grand-place à l'ouverture et, surtout, à une mise à jour, puisque dans bien des régions du pays, il y a eu énormément de perturbations économiques au cours des 15 dernières années. Il y aurait donc lieu de mettre à jour cette liste conséquemment, ou du moins de trouver un mécanisme, une façon de rendre sécuritaire l'accès des passagers aux vols aériens, et que ces aéroports — il y en a plusieurs — puissent permettre à la région environnante de se développer.

Hélas, depuis plusieurs années, nos appels sont tombés dans l'oubli. Cela fait plus de deux ans et c'est le silence complet. Aucun appel, proposition ou quoi que ce soit ne fut présenté par le gouvernement aux protagonistes de projets économiques en attente d'une réponse qui pourrait générer des revenus à l'État et des retombées économiques importantes dans les régions. Or l'une de ces régions fait justement partie de mon comté, c'est Sherbrooke, qu'on désignait à l'époque « Reine des Cantons-de-l'Est ».

• (1145)

Comme mon collègue l'a dit, c'est une des rares agglomérations de près de 200 000 habitants dans l'Est de l'Amérique du Nord, qui ne peut malheureusement pas compter sur un aéroport fonctionnel, doté des règles, des normes et de la réglementation appliquées et en vigueur qui lui permettraient de fonctionner. La grande municipalité de Sherbrooke, propriétaire de l'infrastructure sur des terrains entourés par les petites municipalités de la MRC du Haut-Saint-François dans mon comté, soit Westbury, Cookshire-Eaton et East Angus, attend avec impatience le moment où elle pourra enfin dire oui à de nombreux projets. Il y aurait de nombreux projets de développement économique, appuyés par des dizaines de partenaires économiques et politiques de la région.

Dans cet environnement, il y a l'Université de Sherbrooke, l'Université Bishop à Lennoxville, sans oublier le Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke et plusieurs grandes entreprises, dont Domtar, BRP et Waterville TG. Même des entreprises aussi éloignées qu'à Stanstead, à 45 minutes de l'aéroport, et l'Observatoire du Mont-Mégantic, pourraient profiter des retombées d'un aéroport viable et fonctionnel qui permettrait un développement touristique et agrotouristique.

Je vais parler pour chez nous: ma région est un fleuron de l'agroalimentaire, avec des sites incroyables sur les rives des lacs Massawippi et Memphrémagog. Tous les acteurs économiques pourraient en profiter. D'ailleurs, ce ne sont pas seulement les régions immédiates qui pourraient en profiter, mais aussi celles situées à 30 minutes, à 45 minutes et à une heure de l'aéroport. Nous avons besoin de développement économique. Il faut pérenniser les emplois. Des entreprises et des PME ont vraiment besoin de soutien et surtout d'un levier. Elles attendent cela — et mon collègue n'était même pas né — depuis 30 ans. Cela fait 30 ans qu'on se bat pour un aéroport viable et fonctionnel à Sherbrooke.

Bien des choses ont échoué mais aujourd'hui, à l'heure où nous nous parlons, tous ces partenaires veulent travailler ensemble et faire en sorte que l'aéroport de Sherbrooke serve de levier au développement économique et de point de repère. Nous pourrions arrêter de dire non à des projets. La Chambre de commerce doit dire non à des projets de développement une fois par mois, puisqu'il n'y a pas de lien aérien ou ferroviaire. Nous allons oublier le lien ferroviaire pour l'instant. Quant au lien aérien, il serait si simple de travailler ensemble, avec le gouvernement, pour faire en sorte que non seulement l'aéroport de Sherbrooke, mais également les nombreux autres aéroports du Québec et du Canada qui attendent cette désignation, puissent l'obtenir.

Initiatives parlementaires

Ce sont donc plusieurs paliers de gouvernement, comme la Ville de Sherbrooke et les MRC du Haut-Saint-François, de Coaticook, de Memphrémagog et du Granit, qui pourraient profiter de cette manne qui se développerait autour de l'aéroport, non seulement en raison des voyageurs, mais aussi par l'entremise du développement industriel, économique et viable. Il pourrait y avoir des projets d'emplois en recherche-développement. En effet, on pourrait parler de l'entreprise axée sur la biomasse, Enerkem, où des scientifiques viennent faire de la recherche, du développement et de l'innovation qui sont exportés partout au pays. Plusieurs entreprises attendent cela. Elles savent qu'avec un point de repère important en périphérie de Sherbrooke, on pourrait développer l'économie et créer des emplois en ces temps plutôt moroses en région. Il est vraiment important que nous travaillions ensemble, avec le gouvernement, puisque tous les partenaires sont là présentement. Ils attendent avec impatience.

En conclusion, comme je l'ai dit, plusieurs régions au Canada pourraient bénéficier de l'ouverture du gouvernement actuel face aux besoins criants des économies locales en perte de vitesse. Une réponse positive à l'initiative de mon collègue pourrait créer et donner de l'espoir à des milliers de travailleurs et de travailleuses partout au Canada.

• (1150)

[Traduction]

M. Ted Opitz (Etobicoke-Centre, PCC): Monsieur le Président, je suis ravi d'intervenir à la Chambre aujourd'hui pour appuyer la motion présentée par le député de Sherbrooke. Je suis convaincu que les députés comprennent que cette motion demande au gouvernement de mettre sur pied un mécanisme permettant aux aéroports qui, à l'heure actuelle, n'ont pas droit à des services de contrôle des passagers et des bagages d'acheter ces services auprès de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, mieux connue sous le sigle ACSTA.

Aujourd'hui, je tiens à souligner au cours de mon intervention l'appui de longue date que manifeste le gouvernement à l'égard de la sécurité de notre système de transport aérien, ainsi que des retombées économiques qui en découlent. Je suis encouragé que le député de Sherbrooke, un jeune homme remarquable, présente une motion qui met en évidence l'une des nombreuses initiatives actuellement mises en oeuvre par le gouvernement pour promouvoir l'emploi et la croissance, et parallèlement protéger les Canadiens.

Les députés de la Chambre ne sont pas sans savoir que le gouvernement préconise depuis longtemps des politiques qui visent à promouvoir l'emploi, la croissance et la prospérité à long terme. Cependant, cette recherche de prospérité nationale repose sur la sécurité de notre pays. En effet, tel qu'indiqué dans la politique canadienne de sécurité nationale:

Pour un gouvernement, aucune fonction ou obligation ne peut être plus importante que celle d'assurer la protection et la sécurité de ses citoyens.

Cela dit, avant de parler de la motion, j'aimerais prendre un instant pour souligner les principales mesures actuellement mises en oeuvre pour assurer la sécurité aérienne.

La sécurité aérienne, c'est-à-dire les mesures de sécurité visant les aéronefs, les aéroports et tous les éléments du secteur de l'aviation, est une composante essentielle du cadre de sécurité nationale du Canada.

Comme bien des députés le savent, le Canada était déjà un chef de file mondial en matière de sécurité aérienne bien avant les événements du 11 septembre 2001. Après le tragique attentat à la bombe du vol 182 d'Air India, commis en juin 1985, on a rapidement

transformé le programme d'aviation civile du Canada pour resserrer les mesures de contrôle des passagers et des bagages.

La menace qui pèse sur l'aviation n'a pas diminué pendant les décennies qui ont suivi la tragédie d'Air India, et le gouvernement n'a pas non plus réduit ses efforts pour atténuer cette menace. Parmi les efforts visant à améliorer le système de sécurité aérienne au Canada, notons: la création, en 2002, d'une autorité de contrôle nationale, l'ACSTA; le recours à des agents de sécurité à bord des avions; le renforcement des portes du poste de pilotage; et la mise en place, en 2007, du premier système d'identification biométrique du monde qui permet de reconnaître à la fois l'iris et les empreintes digitales afin de contrôler le personnel qui a accès à des zones d'accès limité dans les aéroports. Ajoutons également que tous les bagages enregistrés sont contrôlés, que le Programme de protection des passagers a été mis en place, et que l'on a créé, plus récemment, un programme national de contrôle du fret aérien.

Si je dresse ainsi la liste des réalisations du gouvernement, c'est pour que la Chambre comprenne bien que la sûreté des déplacements aériens et des échanges commerciaux demeure la grande priorité du régime canadien de sûreté aérienne. Il ne faut cependant pas perdre de vue que le but de ce régime est de protéger le transport aérien, et non de le compromettre. Les mesures de sûreté aérienne ne doivent pas le rendre strict au point de plomber sérieusement l'efficacité et la compétitivité du secteur qu'il est censé protéger.

Comme je le disais au début, la sécurité sert de fondement à la prospérité. Voilà pourquoi tout bon gouvernement doit toujours chercher l'équilibre entre les investissements dans la sécurité et l'accroissement de l'efficacité. En fait ces deux concepts doivent aller de pair.

Le gouvernement est conscient de la place qu'occupe l'aviation dans un pays aussi vaste que le nôtre. En fait, les aéroports, les transporteurs aériens et les entreprises connexes font tous partie intégrante de la chaîne d'approvisionnement sur laquelle comptent les expéditeurs et les voyageurs canadiens, qui contribuent tous à la croissance économique et à la création d'emplois d'un bout à l'autre du pays. Le Conference Board du Canada a même calculé qu'en 2012, les aéroports canadiens ont contribué au produit intérieur brut à hauteur de 4,3 milliards de dollars, généré des retombées économiques totales d'environ 12 milliards de dollars, donné de l'emploi à près de 600 personnes et payé plus de 3 milliards de dollars en taxes et impôts fédéraux et régionaux.

Maintenant qu'il a jeté les grandes bases de son régime de sûreté aérienne, le gouvernement peut chercher des moyens innovateurs de le rendre plus efficace, moins contraignant pour les passagers et plus souple pour les entreprises qui leur fournissent ces services. Par exemple, les petits aéroports qui n'ont pas été désignés pour le contrôle de la sûreté, à la suite des attentats du 11 septembre, se plaignent de ne pas pouvoir attirer les vols commerciaux. Bon nombre d'entre eux estiment que l'insuffisance des mesures de sûreté est devenue un obstacle au développement économique de leur région.

• (1155)

Dans le but d'aider les plus petits aéroports, comme celui qui se trouve dans la circonscription de mon collègue de Sherbrooke, la ministre des Transports a exploré des mécanismes leur permettant d'obtenir des services de contrôle de sécurité et de faire partie du réseau de transport aérien. Voilà pourquoi le gouvernement appuie la motion à l'étude : celle-ci reflète le travail que nous avons déjà entrepris.

Initiatives parlementaires

En cherchant la meilleure solution possible, il faut aussi penser à préserver la sécurité générale du système canadien d'aviation civile. Nous proposons donc de modifier la motion pour faire en sorte que les services de contrôle de sécurité adhèrent aux normes nationales établies par l'ACSTA. Il est très important d'avoir des normes.

En plus de prôner une approche normalisée à la sécurité, le gouvernement préconise le principe de l'utilisateur-payeur. Avec une approche à recouvrement des coûts, les revenus provenant des contrôles de sécurité obligatoires seraient séparés du coût des services de contrôle qui profiteraient principalement à l'économie locale.

Bref, les petits aéroports qui veulent avoir accès au réseau national d'aviation pour des raisons d'ordre économique devront mettre en place des mécanismes qui respectent les normes nationales de sécurité.

[Français]

Le vice-président: Nous reprenons le débat.

L'honorable députée de Notre-Dame-de-Grâce—Lachine dispose d'environ huit minutes pour faire son discours aujourd'hui.

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): Monsieur le Président, je suis très heureuse de me lever à la Chambre aujourd'hui pour appuyer la motion de mon collègue de Sherbrooke. Cette motion s'avérerait très utile non seulement pour sa circonscription, mais aussi pour environ 400 aéroports au pays. Elle vise à permettre aux aéroports non désignés d'offrir des contrôles de sûreté de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'ACSTA. Il s'agit d'un mécanisme qui répond à un problème vécu dans les 400 aéroports dont je parlais.

En 2004, à la suite des événements du 11 septembre 2001, une liste d'aéroports désignés a été créée afin de renforcer la sécurité du transport aérien. Comme on le sait, à l'aéroport, on doit passer par des scanners, vider ses poches et parfois même enlever ses souliers, dépendamment des aéroports. Ces mesures de sécurité sont contrôlées par l'ACSTA.

La motion de mon collègue de Sherbrooke, une motion intelligente et très importante pour sa circonscription, mais aussi pour les autres aéroports, demande que l'on permette à ces aéroports de payer pour se doter des mêmes mécanismes de sécurité dont disposent les autres aéroports. Cela offre une solution aux aéroports qui souhaitent actuellement obtenir ces contrôles de sécurité. Les conservateurs ont déjà parlé de cette mesure en 2013, lorsqu'ils avaient convenu qu'il fallait régler cette situation. Toutefois, cela n'a pas bougé depuis ce temps. Mon collègue a donc décidé de déposer cette motion à la Chambre, aujourd'hui, afin de faire avancer les choses, car les aéroports sont des vecteurs économiques importants pour plusieurs régions.

Comme mon collègue l'a mentionné, Sherbrooke, une ville de 200 000 habitants, n'a pas encore d'aéroport désigné. C'est difficile. Comme mon collègue de Compton—Stanstead me le disait, la chambre de commerce a parfois de la difficulté à attirer des touristes, car cette région ne dispose pas d'un bon système de transport.

Moi, j'ai vécu dans la région de Sherbrooke pendant cinq ans pour y faire mes études. Puisque j'y étais très impliquée, je connais l'effet qu'un aéroport peut avoir sur cette région. Nous demandons au gouvernement d'être ouvert à l'idée de permettre aux aéroports non désignés de se doter de ces contrôles de sécurité. Toute personne qui voyage en avion veut bénéficier de ces mécanismes.

La sécurité aérienne est une priorité pour nous, tout comme la sécurité de tous les transports, que ce soit le transport ferroviaire ou

maritime. Toutefois, les gens ont davantage tendance à réaliser l'importance de ces contrôles de sécurité lorsqu'il s'agit de sécurité aérienne, où on transporte des personnes. Nous demandons donc que les aéroports non désignés puissent bénéficier de ces contrôles de sécurité. Au Canada, il y a 518 aéroports, dont 87 sont des aéroports désignés. Ce sont donc plusieurs aéroports qui ont ce besoin.

L'adoption d'une telle mesure pourrait mener à un essor économique dans plusieurs régions. Le plus simple aurait été de désigner plus que ces 100 aéroports, notamment des aéroports qui desservent une grande population, comme celui de Sherbrooke. Toutefois, cette option a été rejetée par les autres partis. C'est pourquoi nous voulons faire adopter cette motion.

J'étais contente d'entendre mes collègues conservateurs dire qu'ils allaient soutenir cette motion et proposer certains amendements, car cette motion est très importante pour les Cantons-de-l'Est.

● (1200)

Je tiens à remercier le député de Sherbrooke. À mon avis, il fait un travail phénoménal à la Chambre pour défendre ses concitoyens. On l'a entendu parler à ce sujet, mais aussi sur beaucoup d'autres questions. C'est le plus jeune député élu à la Chambre. Il respicndit vraiment. C'est intéressant de voir que certains députés à la Chambre sont capables de faire avancer un projet de loi, et ce, même s'ils forment l'opposition. On nous demande ce que l'on peut faire. C'est là une autre preuve que l'on peut faire de grandes choses, et ce, même si on fait partie de l'opposition officielle.

Plusieurs intervenants appuient notre position, notamment la Ville de Sherbrooke ainsi que toutes les municipalités et MRC de l'Estrie, les universités de son comté et les centres hospitaliers. Jusqu'à maintenant, 10 aéroports ont demandé des désignations au gouvernement, mais elles ont été refusées.

Avant de terminer mon discours, j'aimerais les nommer, parce que ce sont des aéroports et des villes qui pourront bénéficier de la motion: Puvirnituk, Trois-Rivières et Schefferville, au Québec, Sainte-Catherine dans le district de Niagara, en Ontario, Bromont, au Québec, Cold Lake, en Alberta, Dawson City, au Yukon, Edson, en Alberta, Sherbrooke, au Québec, et l'aéroport régional Northern Rockies, en Colombie-Britannique. Ce sont tous des aéroports qui vont bénéficier du travail du député de Sherbrooke. Je tiens à le féliciter pour tout ce qu'il a fait.

Le vice-président: L'honorable députée aura trois minutes trente secondes pour compléter son discours, si elle le veut.

La période prévue pour l'étude des affaires émanant des députés est maintenant expirée et l'ordre est reporté au bas de l'ordre de priorité au *Feuilleton*.

*Initiatives ministérielles***INITIATIVES MINISTÉRIELLES**

[Traduction]

LOI SUR LA SÛRETÉ DES PIPELINES

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 26 février, de la motion portant que le projet de loi C-46, Loi modifiant la Loi sur l'Office national de l'énergie et la Loi sur les opérations pétrolières au Canada, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

M. Jasbir Sandhu (Surrey-Nord, NPD): Monsieur le Président, comme toujours, c'est un honneur d'intervenir à la Chambre au nom des électeurs de ma circonscription, Surrey-Nord

Le projet de loi C-46, Loi modifiant la Loi sur l'Office national de l'énergie et la Loi sur les opérations pétrolières au Canada, viendrait modifier le régime de responsabilité auquel sont soumis les pipelines sous réglementation fédérale en vertu de la loi. Il prévoit, entre autres, la responsabilité absolue pour tous les pipelines réglementés par l'Office national de l'énergie, ce qui signifie que les sociétés seraient responsables des coûts de nettoyage et des dommages, sans égard à la faute, à hauteur de 1 milliard de dollars pour les pipelines majeurs, ceux qui ont une capacité d'au moins 250 000 barils par jour. La responsabilité des sociétés fautives ou coupables de négligence demeure illimitée.

Le projet de loi est un premier pas très attendu vers un réel régime fondé sur le principe du pollueur-payeur pour les pipelines au Canada. L'opposition officielle, le NPD, exhorte le gouvernement depuis un certain temps à présenter un tel projet de loi.

Je pense que les conservateurs comprennent la définition d'un pollueur mais hésitent quand même à adopter un tel régime au Canada. Les Canadiens comprennent la définition d'un pollueur. Même mes enfants la comprennent. Malheureusement, les conservateurs ont préféré faire semblant de l'ignorer afin de protéger leurs amis, les sociétés pétrolières, qui nuisent à l'environnement même du Canada.

Je pense que les Canadiens connaissent la signification du principe du pollueur-payeur. Comme je l'ai dit, mes enfants savent qu'une personne qui fait un gâchis se doit de le nettoyer. Il n'appartient pas à la génération suivante de réparer les dégâts. Pour illustrer ce principe, j'aimerais raconter une histoire qui met en cause mes enfants.

J'ai un fils, Jaron, qui a 8 ans, et une fille, Jessica, qui est âgée de 18 ans. Comme tous les enfants de son âge, mon fils fait parfois des dégâts, que ce soit avec ses jouets, de la peinture ou bien d'autres choses. Toutes les familles canadiennes savent que les enfants font parfois des dégâts. Un après-midi, il y avait des jouets partout dans notre salon. Ma femme a demandé à Jaron de ramasser les jouets qu'il avait éparpillés un peu partout en jouant avec ses amis. Il a regardé sa mère et sa soeur, puis il a dit que Jessica nettoierait son gâchis. Jessica l'a regardé, puis il a dit non. Comme c'était lui qui avait fait le gâchis, c'était lui qui devait le nettoyer. Jaron est ensuite allé trouver sa mère en courant pour lui dire que sa soeur refusait de nettoyer le gâchis. Sa mère lui a dit que, comme c'était lui qui avait fait le gâchis, c'était aussi sa responsabilité de le nettoyer. Il a compris cela. Il savait qu'il devait nettoyer son gâchis.

Il s'agit d'un concept très simple. Quiconque fait un gâchis doit ensuite le réparer. Malheureusement, si les amis des conservateurs qui oeuvrent dans le secteur pétrolier font des dégâts — par exemple, un pipeline se rompt ou est endommagé —, le gouvernement ne s'attend pas à ce qu'ils s'occupent du nettoyage. Les conservateurs pensent qu'il appartient aux contribuables canadiens d'assumer cette responsabilité. Est-ce juste et équitable? La plupart des Canadiens

comprennent le principe du pollueur-payeur. Alors, comment se fait-il que ce principe échappe aux conservateurs? Je pense que les conservateurs comprennent ce principe, mais qu'ils essaient de protéger leurs amis de l'industrie pétrolière et qu'ils rejettent la responsabilité sur les contribuables canadiens.

Le projet de loi dont nous sommes saisis aujourd'hui constitue une première étape en vue d'adopter le principe du pollueur-payeur. Malheureusement, la mise en oeuvre d'un grand nombre des changements proposés dans le projet de loi C-46 serait laissée à la discrétion de l'Office national de l'énergie et du Cabinet, et les détails devraient être précisés dans la réglementation.

● (1205)

Le projet de loi C-46 ouvrirait grand la porte à des décisions fondées sur des considérations politiques et des ententes de coulisse entre les exploitants et l'Office national de l'énergie, un organisme de réglementation qui n'a pas la moindre crédibilité dans le dossier des pipelines. On peut donc se demander si ce projet de loi va assez loin.

Je viens de la Colombie-Britannique, et personne n'ignore que l'opposition au projet de pipeline Northern Gateway y est très forte. L'Office national de l'énergie s'est mis dans le pétrin en refusant d'entendre le témoignage et les présentations de personnes honnêtes. Les conservateurs ont semé énormément d'embûches et cela nuit à l'équité du processus. Il faut mettre en place un processus clair qui évalue tous les facteurs avant qu'une décision soit prise en ce qui concerne la création de pipelines.

Les conservateurs ont bafoué le processus et ils ont vidé de leur substance les règlements qui devaient protéger l'environnement et les secteurs canadiens des ressources. Ils n'ont pas fait preuve de leadership: ils n'ont pas su démontrer que certains de ces projets étaient viables et ils n'ont pas pris en considération les règlements et les lignes directrices visant à protéger l'environnement dans le cadre de ces projets. Je le redis: le gouvernement connaît bien le principe du pollueur-payeur, mais il a simplement choisi de se ranger du côté des sociétés pétrolières au lieu de défendre les intérêts des contribuables canadiens.

Le projet de loi C-46 constitue un premier pas dans la bonne direction puisqu'il prévoit des améliorations importantes au régime de responsabilité du Canada, mais l'incertitude entourant la mesure dans laquelle les pollueurs seront tenus de payer contrebalance ces améliorations. Par ailleurs, nous ne savons toujours pas si les contribuables devront encore assumer les coûts associés au nettoyage lorsqu'il n'est pas possible de prouver qu'il y a eu une faute ou une négligence équivalant à 1 milliard de dollars.

● (1210)

La somme de 1 milliard de dollars ne représente pas grand-chose lorsqu'il est question d'un déversement de pétrole important. Certains déversements ont coûté beaucoup plus que cela. Il faut augmenter cette somme pour garantir que les contribuables canadiens ne seront pas tenus de payer la note en cas de déversement causé par les sociétés pétrolières, qui sont des sociétés amies des conservateurs. Ce n'est certes pas équitable. Les Canadiens souhaitent que les parlementaires veillent à ce que les pollueurs assument leurs responsabilités, et non à ce que les contribuables le fassent à leur place.

Initiatives ministérielles

En ce qui concerne les profits, les sociétés pétrolières les empocheront volontiers, et en fait, les conservateurs aident les sociétés pétrolières. Si elles perdent de l'argent, les pertes sont nationalisées, au détriment des contribuables. De toute évidence, les gens de ma circonscription ne veulent pas qu'il en soit ainsi. Je me suis entretenu avec beaucoup d'habitants de ma circonscription. Ils veulent un système garantissant que le pollueur demeure responsable, et non que les contribuables assument la responsabilité à sa place.

Il me reste une minute et je pourrais m'étendre sur le sujet, car c'est une grande source de préoccupation pour les électeurs de ma circonscription. Il ne fait aucun doute que les ressources naturelles du Canada sont une véritable bénédiction et que le secteur énergétique est un moteur de notre économie. La vision du NPD pour exploiter ces ressources afin de créer de la richesse et de la prospérité ne sacrifie ni la durabilité sociale ni la durabilité environnementale.

La vision de l'opposition officielle se résume en trois principes clés: premièrement, la durabilité, afin que les pollueurs paient pour la pollution qu'ils créent au lieu de léguer les coûts à la prochaine génération; deuxièmement, les partenariats, afin que les collectivités, les provinces et les Premières Nations bénéficient tous de l'exploitation des ressources et que nous créions des emplois à valeur ajoutée et bien rémunérés pour la classe moyenne au Canada; troisièmement, la prospérité à long terme, afin d'exploiter la richesse naturelle du Canada pour investir dans des technologies modernes et propres qui permettront au Canada de rester à la fine pointe du développement énergétique et de garantir des prix abordables à l'avenir.

• (1215)

Mme Kelly Block (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles, PCC): Monsieur le Président, le député d'en face, à l'instar de bon nombre de ses collègues, a dit que ce projet de loi est un pas dans la bonne direction. En fait, un de ses collègues a même déclaré avoir souhaité ce genre de mesure législative.

Ma question est directe: le député et ses collègues appuieront-ils le projet de loi?

M. Jasbir Sandhu: Monsieur le Président, comme le savent les députés, c'est un petit pas dans la bonne direction.

Il y a longtemps que nous réclamons un tel projet de loi. Depuis maintenant quatre ans que je suis député, les conservateurs n'ont jamais compris que tout pollueur doit payer. Ce qui les intéresse, c'est surtout de protéger leurs amis de l'industrie pétrolière, pas les contribuables.

Le projet de loi ne va pas assez loin. Nous espérons qu'il sera amendé à l'étape de l'étude au comité. J'espère que les conservateurs accepteront les propositions d'amendement qui permettront de l'améliorer de manière à protéger les Canadiens et non les pétrolières.

Je vais appuyer le projet de loi à l'étape de la deuxième lecture, à condition que nous puissions le renforcer afin que les pollueurs ne puissent pas refiler la note aux Canadiens. C'est aux pollueurs qu'il incombe de la payer.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Monsieur le Président, mon collègue voit juste lorsqu'il dit que le fait de plafonner la responsabilité à 1 milliard de dollars pose problème. Le nettoyage du déversement de pétrole qui a contaminé une rivière de Kalamazoo, au Michigan, pas trop loin d'où nous habitons, a coûté 1,2 milliard de dollars.

Voici ma question: pourquoi plafonner la responsabilité à ce montant? Si la même situation survenait au pays, le contribuable devrait essuyer une note de 200 millions de dollars pour ce seul incident.

M. Jasbir Sandhu: Monsieur le Président, l'infatigable député de Windsor-Ouest a tout à fait raison.

Qui les conservateurs tentent-ils de protéger en limitant la responsabilité à 1 milliard de dollars? Nous savons tous qu'il en coûte beaucoup plus pour nettoyer certains des dégâts causés par des déversements de pétrole. Les conservateurs continuent de protéger leurs amis de l'industrie pétrolière et imposent aux générations futures les frais encourus par les pollueurs.

Nous demandons aux conservateurs de garantir que le pollueur soit celui qui paie. Ceux-là mêmes qui polluent l'environnement et causent des dommages à l'environnement vierge du Canada doivent payer les dégâts. Il faut prendre des mesures préventives et investir dans ces mesures pour veiller à ce que ces déversements de pétrole n'aient tout simplement pas lieu.

Les conservateurs n'investissent jamais dans de telles mesures préventives, qu'il s'agisse de prévenir la criminalité ou d'assurer la fiabilité et la sécurité de notre réseau de pipelines. Si l'on veut générer de la richesse à partir des ressources naturelles du pays, il faut mettre en place des pipelines sûrs et sécuritaires. Les conservateurs ne défendent pas les intérêts des contribuables canadiens. Comme d'habitude, ils essaient de protéger leurs amis des sociétés pétrolières.

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, je remercie le député de Windsor-Ouest de sa question à propos du pipeline qui s'est déversé dans la rivière Kalamazoo.

Toutefois, je m'adresse au député de Surrey-Nord. En réalité, la somme de 1,2 milliard de dollars a été dépensée après que les autorités réglementaires américaines eurent qualifié la culture d'entreprise d'Enbridge de culture de négligence. Cette somme n'a pas permis de nettoyer la rivière Kalamazoo. Cette rivière demeure contaminée par du bitume et du diluant parce qu'on a été incapable de trouver un moyen de nettoyer ce genre de dégât.

Les pipelines qu'on envisage de construire au Canada transporteraient tous le même mélange de bitume brut et de condensat de combustible fossile appelé diluant ou bitume dilué.

Il serait de loin préférable que le bitume dilué ne soit tout simplement pas expédié par pipeline, mais plutôt transformé en Alberta. Je me demande si le député est d'accord avec moi.

• (1220)

M. Jasbir Sandhu: Monsieur le Président, j'aime bien qu'on parle ici de « culture de négligence ». C'est précisément cette culture que le gouvernement conservateur cherche à protéger. Les Canadiens s'attendent à mieux que cela. Ils veulent que le gouvernement défende leurs intérêts. Or, il n'a pas protégé les contribuables.

Mme Kelly Block (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles, PCC): Monsieur le Président, j'ai le grand plaisir de parler de cette importante mesure législative.

La Loi sur la sûreté des pipelines prouve encore une fois que le gouvernement est résolu à protéger à la fois l'économie canadienne et l'environnement. Il sait que les deux vont de pair.

Initiatives ministérielles

Les Canadiens savent que le gouvernement s'emploie à créer des emplois, à stimuler la croissance économique et à favoriser la prospérité de tous les habitants de notre merveilleux pays. C'est notre priorité absolue. Par contre, la stimulation de l'emploi et de la croissance économique ne se font pas à n'importe quel prix. Comme l'a souvent dit le ministre des Ressources naturelles, notre plan de développement responsable des ressources n'autorisera aucun projet dont on n'a pas prouvé qu'il est sans danger pour les Canadiens et l'environnement.

En fait, nous nous y sommes très clairement engagés dans le discours du Trône:

Notre gouvernement croit que le développement des ressources naturelles doit respecter l'environnement, et les Canadiens et Canadiennes s'attendent à ce que ce soit le cas. Le plan de notre gouvernement pour le développement responsable des ressources comprend des mesures de protection contre les déversements et autres risques pesant sur l'environnement et les communautés locales.

La Loi sur la sûreté des pipelines prouve encore une fois que le gouvernement respecte ses promesses. Voici deux autres passages du discours du Trône qui parlent des mesures nécessaires que nous avons promis de prendre pour voir à la sûreté des pipelines:

Notre gouvernement: enchâssera dans la loi le principe du pollueur-payeur; établira des normes de sécurité plus élevées pour les entreprises menant des activités au large des côtes ainsi que pour celles exploitant des oléoducs et renforcera les exigences liées à l'assurance-responsabilité.

Avec le projet de loi C-46, nous nous montrons à la hauteur de la situation, comme nous l'avions promis et comme les Canadiens s'y attendent de leur gouvernement. J'en suis vraiment fière. Nous faisons exactement ce que nous avions dit.

Plus précisément, cette nouvelle mesure législative sur la sûreté des pipelines porte sur la prévention, la préparation et les interventions, ainsi que sur la responsabilité et l'indemnisation.

Comme le ministre des Ressources naturelles l'a dit en lançant ce débat, les modifications prévues dans ce projet de loi envoient un message clair. Le gouvernement du Canada s'assurera que le système canadien de sûreté des pipelines est de calibre mondial, que les Premières Nations participent aux activités de sûreté des pipelines et que les contribuables sont protégés. Ce sont là des responsabilités fondamentales pour un gouvernement fédéral et nous remplissons directement toutes nos obligations à cet égard.

Je suis également heureuse de voir que les députés d'en face ont convenu que le projet de loi C-46 constitue une mesure importante de plus que nous prenons pour que le Canada soit un chef de file mondiale de la sûreté des pipelines. Comme l'a dit la députée d'Hamilton Mountain, « [...] je serais loin d'être honnête si je n'admettais pas qu[e les changements] semblent constituer un pas dans la bonne direction. »

De plus, le député de Skeena—Bulkley Valley a dit ceci: « Cela peut paraître étrange, mais j'attends un tel projet de loi depuis des années. » C'est effectivement étrange, puisque les néo-démocrates s'opposent complètement à toute forme d'exploitation des ressources. Mais nous sommes heureux de voir qu'ils sont capables d'apprécier à sa juste valeur un excellent projet de loi.

Il est également important de constater que tous les partis représentés à la Chambre reconnaissent enfin que le secteur canadien de l'énergie est le moteur principal de notre économie. Les industries pétrolière et gazière constituent à elles seules presque 8 % de notre PIB. Elles emploient 360 000 Canadiens directement et indirectement et génèrent plus de 23 milliards de dollars chaque année en revenus pour l'État qui servent à financer les programmes sociaux, comme les services de santé et l'éducation, ainsi que les projets d'infrastructures.

En outre, les pipelines sont essentiels pour assurer le transport en toute sécurité du pétrole et du gaz d'un bout à l'autre du pays ainsi qu'à destination des marchés étrangers. Comme on l'a répété à maintes reprises au cours du présent débat, le Canada a un bilan enviable en matière de sécurité des pipelines. Une proportion de 99,999 % du pétrole et des autres produits transportés dans les 73 000 kilomètres de pipelines sous réglementation fédérale au Canada arrive à destination sans problème.

Mon collègue de Nanaimo—Alberni a très bien exprimé cette réalité en parlant de sa province, la Colombie-Britannique. Il a dit ceci:

Un pipeline traverse Burnaby depuis plus de 60 ans, et la plupart des gens de Burnaby ne savaient même pas qu'il était là [...]

Et, comme mon collègue de Stormont—Dundas—South Garry le dit:

[...] la plupart des foyers au Canada [sont chauffés] au gaz naturel, dont la totalité est transportée par pipeline, mais les Canadiens n'ont pas besoin de s'en préoccuper car ce gaz est acheminé par pipeline tous les jours sans aucun danger, sans aucun problème.

● (1225)

Le Canada a la réputation de construire et d'exploiter ses pipelines de façon sécuritaire. Cela fait partie des nombreuses forces de notre pays, et le gouvernement est déterminé à continuer d'améliorer ce bilan. C'est pourquoi nous avons déjà mis en place d'autres mesures importantes. Par exemple, nous avons donné de nouveaux pouvoirs à l'Office national de l'énergie pour qu'il puisse imposer des sanctions administratives pécuniaires et nous lui avons accordé des ressources supplémentaires pour qu'il accroisse le nombre d'inspections et de vérifications qu'il effectue chaque année. Par conséquent, le nombre d'inspections d'oléoducs et de gazoducs a augmenté de 50 % par année, et le nombre de vérifications détaillées des pipelines a doublé.

La Loi sur la sûreté des pipelines ira encore plus loin. J'aimerais souligner quelques exemples. Mentionnons tout d'abord que le projet de loi propose d'inscrire dans la loi le principe du pollueur-payeur afin que les pollueurs soient tenus financièrement responsables de tous les coûts et les dommages qu'ils causent. De plus, ce projet de loi créerait la responsabilité absolue ou sans faute, et il obligerait les sociétés qui exploitent les pipelines à prévoir des capacités financières minimales pour couvrir les interventions en cas d'incident. Dans le cas des sociétés qui exploitent des oléoducs majeurs, la limite serait établie à 1 milliard de dollars. Par ailleurs, dans des circonstances exceptionnelles, la Loi sur la sûreté des pipelines accorderait à l'ONE les pouvoirs et les ressources nécessaires pour mener les activités d'intervention et de nettoyage lorsque l'exploitant n'est pas en mesure de le faire. De plus, la nouvelle loi étendrait le pouvoir de l'ONE de recouvrer auprès de l'industrie les coûts engagés pour cette intervention.

Nous nous affairons en outre, en collaboration avec les peuples autochtones et l'industrie, à accroître la participation des Autochtones à l'ensemble des aspects touchant à l'exploitation des pipelines, de la planification à la surveillance en passant par les interventions en cas de déversement. Les Autochtones pourront ainsi tirer pleinement parti des emplois et des occasions d'affaires qui pourront s'offrir.

Toutes ces mesures judicieuses et réfléchies illustrent à merveille à quel point le gouvernement donne l'exemple et a à cœur d'assurer le bien-être des Canadiens, des régions et de l'environnement. Elles nous rappellent en outre que les normes de sécurité peuvent — et doivent — être rehaussées au fur et à mesure que les technologies évoluent et que les règlements sont améliorés.

Initiatives ministérielles

La Loi sur la sûreté des pipelines fait tout ça. Elle garantit notamment que c'est aux Canadiens de fixer les normes associées au transport sécuritaire du pétrole et du gaz. Je prie tous les députés d'appuyer cette importante mesure législative.

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, je sais que la Chambre va rarement aussi loin dans les détails, mais pour la plupart des gens, ici comme dans les médias, un pipeline désigne soit un oléoduc, soit un gazoduc. Or, que je sache, tous les pipelines actuellement envisagés, autant ceux d'Enbridge ou de Kinder Morgan que de Keystone XL ou d'Énergie Est, transporteront en réalité du bitume brut jusqu'aux côtes afin qu'il soit envoyé à l'étranger pour y être raffiné. En fait, ce ne serait même pas du pétrole brut, mais ce qu'on obtient avant le brut, du *dilbit*, c'est-à-dire du bitume mélangé à un diluant. Ce produit peut causer des problèmes différents en cas de déversement et, en raison de la nature de ces problèmes, il est très peu probable que le plafond de 1 milliard de dollars suffise à couvrir tous les coûts que devraient assumer les pollueurs.

J'aimerais que la secrétaire parlementaire nous dise si, à sa connaissance, une analyse a été faite des différences entre les coûts de nettoyage du dilbit, du pétrole brut et du produit raffiné.

Mme Kelly Block: Monsieur le Président, nous savons que, de 2000 à 2011, les pipelines sous réglementation fédérale ont affiché un bilan en matière de sécurité dépassant 99,99 %. Les entreprises qui exploitent ces pipelines demeurent entièrement responsables si leur faute ou leur négligence était reconnue dans le cas peu probable où un déversement devait se produire.

Les cas survenus jusqu'ici permettent de conclure que pareil niveau de responsabilité absolue et de capacité financière constitue une couverture plus qu'adéquate, puisqu'en Amérique du Nord, les coûts moyens de nettoyage des grands déversements de pipeline varient de 20 à 50 millions de dollars.

• (1230)

Mme Lois Brown (secrétaire parlementaire du ministre du Développement international, PCC): Monsieur le Président, ma collègue a mentionné brièvement le fait que le gouvernement souhaite s'investir auprès des communautés autochtones tandis que nous allons de l'avant avec les projets de pipelines. Peut-elle nous en dire plus long au sujet des possibilités que ceux-ci représenteront pour les jeunes Autochtones, en matière de débouchés d'emplois et de carrières?

Mme Kelly Block: Monsieur le Président, le secteur des ressources naturelles est le plus important employeur privé d'Autochtones au Canada. Au cours de la prochaine décennie, plus de 400 000 jeunes Autochtones feront leur entrée sur le marché du travail, ce qui répondra comme jamais aux besoins de l'industrie pétrolière et gazière en matière de nouveaux employés. En 2012, plus de 13 500 Autochtones travaillaient dans le secteur canadien de l'énergie. Nous avons élaboré un plan en étroite collaboration avec l'industrie et les communautés autochtones pour offrir à celles-ci de la formation sur la surveillance des pipelines et sur les mesures d'intervention. Ainsi, les Premières Nations continueront à contribuer de manière importante, et à titre de partenaires à part entière, au développement des ressources naturelles.

M. Fin Donnelly (New Westminster—Coquitlam, NP): Monsieur le Président, la députée a dit que, selon son collègue de Nanaimo—Alberni, les gens de Burnaby ignorent qu'un oléoduc passe dans leur collectivité. Je ne sais pas comment il en est arrivé à cette conclusion, mais laissons cela de côté pour l'instant. Je peux assurer à la députée qu'à la suite du déversement en 2009 d'un

oléoduc exploité par la société Kinder Morgan, elle aurait bien du mal à trouver une seule personne à Burnaby, ou même dans toute la vallée du bas Fraser, qui ne sait pas qu'un oléoduc passe par là.

J'aimerais que ma collègue m'explique pourquoi les petits oléoducs sont exemptés. Comme elle l'a elle-même souligné, ils jouent un rôle important dans le transport du pétrole. Pourquoi sont-ils exemptés et pourquoi accorde-t-on tant de pouvoir discrétionnaire à l'Office national de l'énergie et au gouverneur en conseil plutôt que de créer un climat de certitude, que l'industrie elle-même veut et dont elle a besoin?

Mme Kelly Block: Monsieur le Président, en fait, nous faisons exactement ce que nous avons promis. Nous avons très clairement dit que, en présentant ce projet de loi, le gouvernement prend les mesures nécessaires pour que le système de sûreté des pipelines du Canada soit de premier ordre, que les Premières Nations prennent part aux mesures de sécurité et aux activités d'exploitation, et que les contribuables soient protégés. Cette question a déjà été posée lors de la séance d'information technique que nous avons organisée, et je crois comprendre que les règlements préciseront les modalités auxquelles devront se plier les sociétés qui transportent moins de 250 000 barils de pétrole par jour.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NP): Monsieur le Président, j'ai le plaisir de parler de cet important projet de loi, qui ferait en sorte que le principe du pollueur-payeur s'applique à certaines mesures législatives du gouvernement, ce qui était attendu depuis longtemps. Nous sommes donc favorables à ce que le projet de loi C-46, Loi modifiant la Loi sur l'Office national de l'énergie et la Loi sur les opérations pétrolières au Canada, soit renvoyé au comité.

Le projet de loi comporte certaines lacunes. Certaines de ses dispositions manquent de précision, comme celles clarifiant les fonctions de surveillance et la responsabilité de l'Office national de l'énergie. Nous en avons un peu parlé aujourd'hui. Cela dit, le véritable talon d'Achille du projet de loi, c'est la limite de responsabilité des sociétés à 1 milliard de dollars pour le nettoyage en cas de déversement. Cela peut sembler de prime abord comme une somme importante, mais il est arrivé que des déversements entraînent des coûts de nettoyage supérieurs à 1 milliard de dollars. Il y en a eu un dans ma région. Bien qu'il ait eu lieu aux États-Unis, les infrastructures énergétiques canadienne et américaine sont intégrées, et il s'est produit dans une rivière reliée au système hydrographique des Grands Lacs. Il a touché le plus grand réseau d'approvisionnement en eau potable. C'est important aux chapitres non seulement de l'environnement et de la consommation d'eau des particuliers, mais aussi de l'économie en général. Des navires transocéaniques desservent des localités de ensemble des Grands Lacs, et le tourisme généré par les écosystèmes se chiffre à des centaines de millions de dollars. Dans ce cas, un pipeline de 30 pouces de diamètre a déversé plus de 800 000 gallons américains de pétrole dans la rivière Kalamazoo. Ce pétrole s'est retrouvé dans le réseau d'approvisionnement en eau, entraînant des coûts de nettoyage de 1,2 milliard de dollars américains. Étant donné le cours actuel du dollar, la note serait beaucoup plus salée aujourd'hui. La vérité, c'est que ce déversement nous a touchés.

Pour donner une idée à ceux qui suivent le débat aujourd'hui, il a fallu beaucoup d'efforts et de deniers publics pour nettoyer les Grands Lacs et d'autres écosystèmes. Outre les problèmes qu'ils causent et les coûts de nettoyage qu'ils entraînent, les déversements sont préjudiciables à tous les investissements publics effectués dans le but de rétablir les écosystèmes que nous avons maltraités si souvent.

Initiatives ministérielles

Récemment, nous avons célébré le retour de l'esturgeon dans la région de Kalamazoo. Cette espèce est essentielle à la survie de l'écosystème et est importante pour le secteur touristique. Nous avons fait beaucoup de travail pour améliorer les modalités d'utilisation de nos ressources et nous avons tiré des leçons positives de ce déversement. Par conséquent, lorsqu'un déversement survient, on ne peut procéder au cas par cas. Les déversements qui ont eu lieu partout au pays ont eu des répercussions sur les collectivités et ont créé des coûts sociaux, notamment en raison de la perte de ressources hydriques ou terrestres. Les Canadiens ont été très clairs: tous les sondages montrent qu'ils ne croient pas que les sociétés pétrolières peuvent nettoyer ou atténuer les déversements de pétrole, autant sur le continent que dans l'eau. Il y a quelques années, un déversement mineur s'était produit dans la rivière Detroit, et on en a découvert l'existence parce que des gens avaient remarqué qu'il y avait du pétrole sur les rives. La société pétrolière ne s'en était même pas rendu compte.

Curieusement, à une certaine époque, les sociétés à qui l'on infligeait une amende ou une pénalité en raison d'un déversement de pétrole pouvaient obtenir une déduction fiscale. Je suis très fier de pouvoir dire qu'en 2004, les néo-démocrates se sont battus pour que la loi soit modifiée et pour que ces sociétés ne puissent plus déduire les coûts de la pollution. À l'époque, les pollueurs ne payaient pas; ils étaient même récompensés puisque ces amendes étaient considérées comme des dépenses liées à l'entreprise. Ce genre de situation ne se reproduira plus, et c'est déjà une amélioration.

• (1235)

Toutefois, ce projet de loi présente encore des lacunes. Comme je l'ai signalé, les Canadiens ne font pas confiance aux pétrolières pour nettoyer les dégâts qu'elles pourraient causer. Selon nous, le projet de loi pose problème notamment parce que l'Office national de l'énergie ne serait pas suffisamment habilité à agir et à faire enquête.

J'aimerais attirer l'attention sur le piètre bilan du gouvernement conservateur. Il est important de souligner que des mesures ont été prises à la suite de la terrible tragédie survenue à Lac-Mégantic. Toutefois, depuis un certain temps déjà, nous mettons en garde la population au sujet de certains des problèmes qu'éprouve le gouvernement en matière d'autoréglementation au sein de l'industrie.

J'étais membre du comité des transports lorsqu'il a présenté à la Chambre un rapport sur la sécurité ferroviaire. Je ne peux pas révéler ce qui s'est passé à huis clos, mais je peux dire que le rapport ne contenait pas d'opinion dissidente. C'était étrange, car, de toute évidence, il manquait des éléments dans ce rapport. Un rapport antérieur avait porté sur les systèmes de gestion de la sécurité, ainsi que sur la culture de la peur qui régnait au sein du CN et du CP.

Face à un organisme autoréglementé, les gens se sentiront-ils assez à l'aise et auront-ils assez confiance pour se manifester et prendre à partie des industries qui jouissent manifestement d'une influence auprès du gouvernement conservateur? C'est un aspect de l'Office national de l'énergie qui me préoccupe. Étant donné la réduction des budgets de surveillance réglementaire, l'autoréglementation sera-t-elle suffisante? J'en doute. C'est ce qui m'inquiète le plus avec le projet de loi, toute la question de la responsabilité et de la reddition de comptes.

Je conclus sur une réflexion. Comme je l'ai déjà dit, à peine 27 % des Canadiens font confiance au gouvernement du Canada pour intervenir efficacement et nettoyer un déversement majeur de pétrole dans un plan d'eau. C'est éloquent. La non-confiance des Canadiens se ressentirait d'un océan à l'autre et se répercuterait sur les activités d'approvisionnement en eau potable à l'intérieur des terres.

Nous renverrons le projet de loi au comité, mais nous poserons des questions cruciales dans le but de comprendre ce qui justifie qu'on plafonne la responsabilité à 1 milliard de dollars et pourquoi le contribuable devrait essuyer la note dans une situation de négligence.

• (1240)

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais obtenir des précisions sur la question des oléoducs, car la position du Nouveau Parti démocratique au sujet du projet d'oléoduc Énergie Est varie selon le député consulté. Je crois que le chef de l'opposition a manifesté un certain optimisme à l'égard de la mise en oeuvre du projet d'oléoduc Énergie Est. Or, l'opposition à ce projet a été un peu plus vive chez ses collègues.

Le député peut-il donner des précisions? Il est grandement question de la sûreté des oléoducs. Il ne fait aucun doute que le projet d'oléoduc Énergie Est est nécessaire. Le député pourrait-il donner des précisions à l'égard de ce projet en général? Quelle est la position du NPD?

M. Brian Masse: Monsieur le Président, nous avons été très clairs. En général, nous croyons que nous devrions exercer un contrôle à l'égard de nos ressources naturelles afin de veiller à ce qu'elles soient bien gérées, et à ce que leur exploitation se fasse de façon durable et dans le respect du principe du pollueur-payeur. Voilà ce que nous croyons être la meilleure façon d'exploiter les ressources naturelles du Canada.

M. Craig Scott (Toronto—Danforth, NPD): Monsieur le Président, parmi les dispositions du projet de loi que je trouve quelque peu préoccupantes, soulignons la proposition d'une limite absolue de six ans concernant la période prévue pour la présentation d'une demande d'indemnisation. La limite est de trois ans à partir du moment où les dommages se manifestent, ce qui respecte un principe de responsabilité délictuelle généralement reconnu dans le domaine du droit. Cependant, que les dommages touchent la santé ou l'environnement, la limite absolue de six ans s'applique quel que soit le moment où les dommages se manifestent.

Je me demande si mon collègue croit que cela pose problème, car il semble qu'on ne tienne pas compte du fait que les dommages pourraient se manifester à moyen ou à long terme. Dans un tel cas, les dommages ne pourraient pas faire l'objet d'une indemnisation.

M. Brian Masse: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de poser cette question. C'est une question que j'avais notée, mais que je n'avais jamais mentionnée.

C'est un point très important, car nous limiterions le délai pendant lequel des dommages-intérêts peuvent être réclamés. Il ne devrait pas y avoir de limite. En cas de dommages, le pollueur devrait payer. Que les dommages soient découverts plus ou moins tard ne devrait pas faire de différence.

Il pourrait falloir des années pour déterminer l'origine de dommages ou de fuites dans l'environnement. Cela pourrait ne pas être aussi évident que dans le cas de la rivière Kalamazoo. Il pourrait s'agir de problèmes à plus long terme causés par un pipeline, qui serait ainsi soustrait au processus. C'est un peu comme d'établir la limite de responsabilité à 1 milliard de dollars. Pourquoi fixons-nous des plafonds arbitraires?

Nous devrions plutôt nous assurer que les fonds seront là pour payer les dégâts et que les assurances seront suffisantes. En outre, la compagnie doit être tenue responsable des dommages qu'elle a causés, peu importe quand ceux-ci surviennent.

Initiatives ministérielles

• (1245)

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, je remercie le député de Windsor-Ouest de son discours et d'avoir de nouveau soulevé la question de la fuite de pipeline, et du déversement qui s'en est suivi, dans la rivière Kalamazoo, au Michigan.

Il appert que c'est le premier déversement de bitume dilué auquel l'Agence de protection de l'environnement des États-Unis a dû faire face. L'agence a signalé que le déversement était pratiquement impossible à nettoyer et elle dû rappeler Enbridge sur les lieux à maintes reprises pour tenter d'y parvenir.

J'ai parlé plus tôt de la culture de négligence d'Enbridge. Les autorités de réglementation américaines ont qualifié la réaction d'Enbridge de réaction à la Dupont et Dupond. La société disposait d'un équipement de pointe qui faisait sonner immédiatement une alerte dans la salle de contrôle en cas de fuite dans un pipeline. Les signaux d'alerte ont bel et bien retenti, mais les employés de la salle de contrôle les ont arrêtés parce qu'ils pensaient qu'il s'agissait de fausses alarmes. Ils pensaient qu'il n'y avait pas de fuite et qu'il s'agissait d'une défaillance du système. Par surcroît, ils n'ont pas avisé leurs collègues du quart de travail suivant que tous ces signaux avaient retenti. Ces derniers ont donc commencé à pomper du bitume brut dans un pipeline endommagé, et c'est là que la plus grande partie du déversement s'est produite.

La mesure législative est acceptable dans une certaine mesure, mais j'aimerais savoir ce que pense le député de la question suivante. Maintenant que nous savons qu'il est pratiquement impossible de nettoyer du bitume dilué, pourquoi voudrions-nous en pomper dans les pipelines?

M. Brian Masse: Monsieur le Président, je remercie la députée de nous avoir fourni plus de détails sur ce qui s'est passé au Michigan, car je crois que c'est important.

Comme je viens de cette région, je sais combien de travail a été accompli au fil des ans pour essayer d'assainir les Grands Lacs et les réseaux hydrographiques qui en sont tributaires. C'est une entreprise considérable. Nous avons tous entendu les histoires concernant le fleuve Hudson, qui a pris feu, et divers autres cas du genre, mais la région du Michigan a connu, elle aussi, son lot de problèmes.

Beaucoup de deniers publics ont été dépensés, pas tant du côté canadien, mais surtout du côté des États-Unis, parce que c'est une ressource précieuse que nous partageons. Des déversements de ce genre ont eu lieu en raison de la négligence d'Enbridge. Ils ont pour effet de miner toutes les autres mesures financées par les contribuables qui sont prises pour tâcher d'améliorer le milieu de vie.

Mme Joan Crockatt (Calgary-Centre, PCC): Monsieur le Président, je vous remercie de me donner l'occasion de prendre la parole au sujet de ce projet de loi, qui est novateur à bien des égards et qui fait que nous sommes en train de fixer la norme devant servir désormais de point de référence en matière de protection de l'environnement dans le secteur de l'énergie. Tous les Canadiens devraient en être fiers.

Les mesures que nous avons prévues dans le projet de loi C-46 n'auraient que des effets favorables, qu'il s'agisse des marchés internationaux de l'énergie, de la définition des normes techniques ou de la confiance du public, qu'il faut cultiver, envers le système de classe mondiale de sécurité des pipelines du Canada. Il est certain que les sociétés du secteur de l'énergie devront supporter un fardeau additionnel. Nous en sommes tout à fait conscients et nous le sommes d'autant plus que les cours du pétrole sont bas, à l'heure actuelle. Mais l'effort en vaut la peine, car les entreprises mériteront

ainsi une confiance accrue du public. Les contribuables ont besoin d'avoir l'assurance que, dans l'éventualité peu probable où il faudrait procéder à un nettoyage, ce ne sont pas eux qui auront à régler la note. Or, c'est une assurance que donne ce projet de loi.

Comme le ministre l'a mentionné à de nombreuses reprises, nous ne pouvons pas offrir nos vastes ressources énergétiques sur les marchés mondiaux si nous ne parvenons pas d'abord à obtenir l'appui du public ici, sur notre propre territoire. Je veux que les Canadiens sachent et disent à leurs voisins, à leurs amis, à leurs collègues et aux membres de leur famille — et c'est important — que le Canada se classe parmi les quatre premiers pays pour ce qui est des normes environnementales visant l'industrie de l'énergie. Nous nous classons au premier rang dans de nombreux domaines, et c'est une chose qu'il importe de savoir et dont nous devons être fiers. Le projet de loi C-46, Loi sur la sûreté des pipelines, ajouterait une autre norme d'excellence à nos mesures de protection environnementale dans ce domaine.

J'aimerais maintenant parler de l'offre et de la demande.

En tant que Canadiens, nous comprenons l'importance du secteur pétrolier et gazier. Dans ma circonscription, Calgary-Centre, les gens vivent de cette industrie. Tous les Canadiens savent qu'il est essentiel que du gaz naturel, entre autres, puisse être livré dans les maisons pour faire fonctionner les appareils de chauffage, surtout lorsque nous sommes aux prises avec du temps très froid, comme ce fut le cas récemment dans certaines régions du Canada.

Nous savons aussi que nous devons pouvoir acheter de l'essence dans les stations-service pour être en mesure d'aller reconduire nos filles à leurs cours de ballet ou à leurs parties de baseball et nos garçons, à leurs parties de hockey. Nous comprenons également que quelqu'un, quelque part, doit pouvoir remplir les avions de carburant pour que nous puissions aller visiter nos proches qui vivent très loin, que ce soit dans une autre province ou un autre fuseau horaire. Nous consommons tous cette précieuse ressource.

La Loi sur la sûreté des pipelines a pour objectif non seulement de répondre à nos besoins, mais aussi de garantir que l'énergie sera livrée de façon sécuritaire dans nos collectivités et ailleurs, comme nous en avons exprimé le souhait. Tous les Canadiens utilisent cette ressource, et il serait inexact de prétendre le contraire. Le projet de loi reconnaît par ailleurs que les Canadiens savent pertinemment que la demande d'énergie, que ce soit au Canada ou à l'étranger, est une réalité de la vie moderne. En fait, l'énergie est essentielle pour sortir les gens de la pauvreté.

Nous devons développer nos ressources énergétiques tout en appliquant un système de protection environnementale solide et de calibre mondial. Selon l'Agence internationale de l'énergie, la consommation énergétique mondiale aura augmenté de 37 % en 2040. Elle dépendra en partie de nos ressources.

À l'heure actuelle, les oléoducs canadiens transportent environ trois millions de barils de pétrole par jour. Si on devait les fermer du jour au lendemain, il faudrait ajouter chaque jour environ 15 000 camions-citernes sur nos routes ou 4 200 wagons-citernes sur nos chemins de fer uniquement pour répondre à la demande actuelle. Bien entendu, ces autres moyens de transport traversent les villes et les municipalités et sont plus énergivores, ce qui augmente les émissions de gaz à effet de serre.

Initiatives ministérielles

Bref, les pipelines offrent une solution propre et efficace pour transporter l'énergie dont nous avons tous besoin quotidiennement. Au Canada, ils représentent le moyen de transport le plus sécuritaire pour le pétrole et le gaz. Comme le ministre des Ressources naturelles l'a souligné, le Canada détient l'un des bilans de sécurité les plus enviables au monde pour ce qui est du transport par pipeline de pétrole, de gaz et de produits pétroliers. Je trouve intéressant que la députée d'en face ait parlé d'un déversement de pétrole qui ne s'est pas produit au Canada, là où se trouve l'un des réseaux de pipelines les plus sûrs au monde.

De 2008 à 2013, le transport de 99,999 % des produits pétroliers et gaziers dans des pipelines sous réglementation fédérale au Canada s'est fait sans le moindre incident. Les pipelines sont clairement la solution. Il reste à établir comment faire fond sur notre système de sécurité de calibre mondial. La réponse: la Loi sur la sûreté des pipelines. Nous voulons créer le meilleur réseau de transport énergétique du monde. Un tel objectif peut sembler démesurément ambitieux pour certains, mais nous savons qu'avec de la volonté politique et l'ingénierie canadienne, nous pouvons y arriver.

• (1250)

La mesure législative dont la Chambre est actuellement saisie nous permettra d'atteindre cet objectif en rendant les pipelines plus sûrs. Elle repose sur trois piliers: premièrement, la prévention des incidents; deuxièmement, la préparation et les interventions; et troisièmement, la responsabilité et l'indemnisation.

Commençons par la prévention: le gouvernement s'est engagé à exploiter les ressources du Canada de manière responsable, et c'est ce qu'il fait. Il doit pour cela prendre toutes les mesures et les précautions possibles pour éviter les accidents. Voilà pourquoi nous souhaitons modifier la Loi sur l'Office national de l'énergie afin qu'elle tienne compte des améliorations récentes, comme le nombre accru d'inspections et de vérifications menées chaque année et l'octroi à l'office du pouvoir d'imposer des pénalités aux entreprises qui enfreignent la loi. Pourquoi? Parce que nous voulons que ce dernier agisse de manière encore plus transparente et que le mandat qui lui est conféré par sa loi habilitante soit encore mieux défini.

Mais la prévention commence bien avant l'intervention de l'Office national de l'énergie. Elle commence dès la conception et la construction des pipelines. En plus de faire adopter cette mesure législative, le gouvernement va demander à l'Office national de l'énergie de le conseiller sur les meilleures technologies à utiliser. À bien des égards, le Canada est technologiquement à l'avant-garde. Bon nombre des technologies maintenant disponibles sont très prometteuses, et elles sont utilisées par les promoteurs des projets de pipelines. Elles peuvent porter sur les matériaux autant que les procédés de construction ou les techniques d'intervention d'urgence. Prenons la SmartBall, par exemple; cette technologie tout simplement épatante envoie une espèce de ballon dans les canalisations, où il peut détecter le plus minime des changements de pression, les sifflements, en fait à peu près n'importe quel problème avant même qu'il ne survienne. C'est très emballant.

Au chapitre du niveau de préparation et de l'intervention, le projet de loi prévoit une réponse énergique dans le cas fort improbable d'un incident. Il exigerait des exploitants de pipelines qu'ils aient un certain niveau de ressources financières. Il n'est pas seulement question d'assurance. Les exploitants seraient tenus de garder une partie de ces ressources financières, 100 millions de dollars, facilement accessible pour assurer une intervention rapide en cas d'incident.

Au chapitre de la responsabilité et de l'indemnisation, le projet de loi inscrirait dans la loi le principe du pollueur-payeur. À notre avis, ce sont les pollueurs et non les contribuables canadiens qui devraient être tenus financièrement responsables des coûts de nettoyage. Cela ferait également en sorte que les sociétés soient personnellement engagées. Elles sauraient que dans le cas improbable d'un incident, ce sont elles qui payeraient la note. Elles auraient ainsi une raison de plus d'adopter les meilleures pratiques de protection de l'environnement et donneraient au public l'assurance que ce sont elles qui payeraient la note.

Nous proposons un régime de responsabilité absolue tel qu'il n'en existe nulle part ailleurs dans le monde. C'est vraiment le modèle idéal. La responsabilité sans faute signifie que les sociétés sont automatiquement responsables des dommages. Plus besoin d'attendre de déterminer les coupables. La responsabilité des sociétés pétrolières s'élèverait à 1 milliard de dollars, et ce, quel que soit le fautif. Les exploitants de pipelines seraient aussi tenus d'avoir les ressources financières équivalentes afin de pouvoir intervenir en cas d'incident.

Enfin, le projet de loi permettrait au gouvernement de poursuivre au besoin les exploitants pour tout dommage environnemental durant toute la durée de vie du pipeline, incluant son abandon. C'est un pouvoir qui n'a jamais été accordé auparavant.

En conclusion, au chapitre du transport de pétrole et de gaz, le gouvernement et l'industrie doivent s'efforcer de respecter les normes de sécurité les plus élevées. Nous voulons adopter un modèle d'excellence auquel tous les Canadiens pourront se fier.

Je suis en faveur de la Loi sur la sûreté des pipelines. Elle nous aidera à adopter ce modèle d'excellence en matière de sécurité. Les libéraux et le NPD votent souvent contre les mesures de sécurité des pipelines. Ils l'ont fait par le passé. J'espère qu'en l'occurrence ils appuieront le projet de loi, qui mettra le Canada au premier rang mondial.

• (1255)

[Français]

Mme Anne-Marie Day (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, NPD): Monsieur le Président, la députée de Calgary-Centre, qui connaît bien le pétrole parce que sa province est réputée pour le pétrole, a déclaré que c'est une question de confiance.

Je tiens à manifester mon désaccord, parce que ce n'est justement pas une question de confiance. Pour ce qui est du déraillement qui s'est produit près de Gogama en fin de semaine, de vendredi à samedi, de 30 à 35 wagons ont mis en danger une population située à 4 km.

On parle ici des pipelines. Toutefois, comment peut-on assurer qu'il y aura de la sécurité du début jusqu'au moment du transport du pétrole par les pipelines d'un bout à l'autre? Ce n'est pas seulement une question de confiance, c'est aussi une question de responsabilité.

Voici la question que je pose à la députée: quand les dégâts dépasseront 1 milliard de dollars, qui va payer la note, si ce ne sont pas les citoyens?

[Traduction]

Mme Joan Crockatt: Monsieur le Président, bien sûr, le déraillement est très regrettable. C'est un train qui était en cause. La Loi sur la sûreté des pipelines ferait en sorte que les Canadiens disposent du système le plus sécuritaire du monde pour transporter le pétrole et le gaz par pipeline. Je pense qu'on a répondu à cette partie de la question.

Initiatives ministérielles

Le Canada sera le chef de file mondial en matière de sûreté des pipelines lorsque cette mesure législative aura été adoptée. Nous avons les pipelines les plus sécuritaires du monde. D'aucuns ont dit que si le pipeline Keystone avait été approuvé, il aurait été le plus sécuritaire des États-Unis. Le Canada possède la technologie et nous l'utilisons pour montrer le savoir-faire des Canadiens.

Les habitants de l'Alberta, où l'industrie énergétique et les pipelines font partie du paysage, comprennent à quel point ils sont sécuritaires. Le conjoint de ma nièce travaille dans l'industrie. Il se fait appeler la nuit s'il y a une fuite de plus d'un litre.

Cette industrie affiche un bilan de sécurité de 99,999 %. Les députés de l'opposition devraient commencer à dire aux Canadiens qu'ils devraient appuyer cette industrie. Je trouve inadmissible qu'ils votent de plus en plus souvent contre de très bonnes mesures législatives comme celle dont nous sommes saisis aujourd'hui.

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, les Canadiens sont conscients de l'importance que revêt la protection de l'environnement au pays et s'attendent à ce que le gouvernement respecte certaines normes en la matière.

La députée a parlé d'un bilan d'environ 99,999 % en matière de sécurité et dit que c'était le meilleur au monde. Toutefois, il est juste de dire que le gouvernement n'a rien à voir dans le fait que l'industrie des pipelines en général fait tout ce qu'elle peut pour être la plus sûre possible. Je crois que cette situation est beaucoup plus attribuable aux attentes des Canadiens en la matière et au fait que les sociétés essaient, du moins en partie, de répondre à ces attentes.

La députée est-elle d'accord pour dire que nous pouvons faire beaucoup mieux? En fait, c'est la raison pour laquelle nous appuyons le renvoi du projet de loi à un comité. Si elle est d'accord avec cela, la députée est-elle ouverte à l'idée que le projet de loi fasse l'objet d'amendements pour qu'il réponde à l'importance que nous accordons à la sécurité des pipelines?

• (1300)

Mme Joan Crockett: Monsieur le Président, je suis d'accord avec certains éléments de cette question. Toutefois, il faut comprendre que les normes canadiennes sont les plus élevées au monde. Le Canada fait l'envie des autres pays. En effet, nous allons faire en sorte que les normes de l'industrie canadienne en matière de protection environnementale soient supérieures à celles de tous les autres pays du monde.

Toutefois, l'industrie craint de ne plus être compétitive en raison de la situation d'autres pays producteurs de pétrole, comme l'Algérie. À l'heure actuelle, l'Algérie est la principale source d'approvisionnement en pétrole du Québec. Or, est-ce que les normes algériennes en matière de sécurité des pipelines sont semblables à celles prévues dans le projet de loi à l'étude aujourd'hui? Absolument pas. Ce projet de loi ultramoderne confèrera à l'industrie canadienne des pipelines des normes environnementales ultramodernes. Je me réjouis à l'idée que l'opposition appuiera cette mesure législative.

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que j'interviens à propos du projet de loi C-46, Loi sur la sûreté des pipelines.

Comme je l'ai signalé dans ma question, les Canadiens ont des attentes raisonnables et élevées. Ils s'attendent à ce que l'industrie veille durablement à la sûreté et à la sécurité des pipelines, ce dont le Parti libéral a bien l'intention de s'assurer. Dans un monde idéal, on rapporterait un bilan parfait en matière de sûreté et de sécurité. Ce serait fantastique. Il faut à tout le moins fixer la barre très haut.

En me répondant, la députée de Calgary-Centre a mentionné l'Algérie. Or, le Canada, ce n'est pas l'Algérie. Nous avons des normes et des attentes propres. J'espère que, à l'étape du comité, le gouvernement ne décidera pas que, étant donné notre bilan positif à 99,999 %, il est impossible de faire mieux, car il y a bel et bien possibilité de faire mieux. Le gouvernement l'admet lui-même, du moins en partie, puisqu'il a présenté le projet de loi. Espérons que, si des amendements proposés au comité avaient le potentiel d'améliorer la sûreté des pipelines, les ministériels ouvriront l'oreille et agiront en conséquence. C'est ce qu'il faut au moment où nous nous apprêtons à renvoyer le projet de loi au comité. Comme l'a déjà clairement expliqué notre porte-parole, le Parti libéral appuiera le renvoi du projet de loi au comité.

Le projet de loi C-46 accomplit diverses choses cruciales. La principale, c'est d'inscrire dans la loi le principe du pollueur-payeur. Je pense qu'un sondage révélerait un appui quasi unanime à ce sujet. C'est un principe qui devrait s'appliquer depuis longtemps déjà, alors je suis ravi qu'il figure dans le projet de loi C-46.

Le projet de loi C-46 aborde quelques autres questions que j'aimerais souligner rapidement. Il permettrait à l'Office national de l'énergie de donner des directives sur l'application des meilleures technologies disponibles pour la construction et l'exploitation de pipelines. L'office devrait aussi s'efforcer d'harmoniser les règles fédérales et provinciales de sûreté des pipelines.

On entend souvent parler du réseau de pipeline de plus de 70 000 km que le gouvernement fédéral surveille en permanence, de façon indirecte. À mon avis, dans certains domaines, la surveillance du gouvernement est beaucoup plus directe.

Il y a aussi d'autres pipelines au pays et il faut coordonner nos efforts avec ceux de nos homologues provinciaux. Je fais partie des nombreuses personnes qui croient qu'il faudrait aussi en discuter avec les Premières Nations et avec les autres parties intéressées.

Le projet de loi C-46 donnerait aussi à l'office le droit de prendre en charge les mesures d'intervention si cela est nécessaire. J'ai l'impression que la plupart des gens croyaient que c'était déjà le cas. On trouve plus de détails à ce sujet dans le projet de loi.

Au titre du projet de loi, les personnes qui commettent une faute ou font preuve de négligence devraient assumer une responsabilité illimitée. L'office devra donc s'assurer que les entreprises disposent des fonds nécessaires, et c'est pourquoi celles-ci devront fournir des preuves d'assurance et d'autres documents.

Le projet de loi traite aussi d'une chose importante dont on n'a pas beaucoup discuté, à savoir la question des pipelines abandonnés. Il en existe quelques-uns, et le projet de loi aborde cette question.

On parle souvent de la construction de pipelines — et j'y reviendrai un peu plus tard —, ainsi que du fait que les pipelines permettent d'acheminer les produits vers le marché auxquels ils sont destinés. Par contre, lorsqu'un pipeline est mis hors service, il faut alors consacrer du temps, de l'énergie et des ressources pour veiller à ce que l'environnement soit protégé.

• (1305)

Il y a de bonnes raisons de croire que le projet de loi, une fois que le comité en aura fait l'examen, permettra de protéger l'environnement et sera avantageux pour l'ensemble de l'industrie.

Initiatives ministérielles

Je crois comprendre que les représentants de l'industrie, et plus particulièrement les entreprises, comprennent à tout le moins le bien-fondé du projet de loi dont nous sommes saisis. Ceux qui comprennent le moins l'opinion publique et souhaitent respecter les normes élevées qui ont été fixées par les Canadiens appuieront cette mesure législative. Certains aspects suscitent des réserves, mais j'estime que le projet de loi jouit d'un appui considérable qui justifie que nous le renvoyions au comité.

Il faut absolument que nous fassions les choses correctement. Au cours des dernières années, le premier ministre a beaucoup misé politiquement sur un seul dossier, à savoir l'exploitation et l'exportation du pétrole. Et il en paie aujourd'hui le prix, puisque ce parti pris a fait disparaître des centaines d'emplois dans d'autres secteurs et a rendu le Canada plus vulnérable aux variations du cours du pétrole. C'est tellement vrai que le gouvernement reporte indéfiniment la présentation de son budget. C'est pour le moins curieux, n'est-ce pas?

L'incapacité du premier ministre à s'occuper des futurs besoins en matière d'exportation de pétrole, que ce soit vers d'autres provinces ou les États-Unis, et le fait qu'il ne consulte pas pour construire des pipelines qui seront dans l'intérêt à long terme du Canada feront perdre des centaines, voire des milliards, de dollars, ce qui veut dire que des emplois de qualité seront perdus en raison de l'incompétence du premier ministre dans ce dossier. Cela doit tous nous préoccuper.

D'un côté, nous avons l'incapacité du Parti conservateur à prendre les mesures qui s'imposent et, de l'autre, les néo-démocrates qui parlent de la sécurité des pipelines, qui signifie aucune construction de pipeline ou simplement aucun intérêt pour ce type d'investissement, d'après moi. Nous l'avons vu, entre autres, lorsque le chef de l'opposition officielle est allé aux États-Unis demander aux Américains de dire non au pipeline Keystone. Dans les Prairies, nous savons comment le chef de l'opposition officielle peut être défavorable à l'Ouest par moments.

S'agissant de l'exploitation de nos ressources naturelles, de ses débouchés économiques et de ce que cela peut représenter pour l'amélioration de la qualité de vie de tous les Canadiens, il est dans l'intérêt de la Chambre de procéder correctement. Nous, au Parti libéral, reconnaissons qu'il y a des possibilités économiques, mais il y a également des responsabilités environnementales. Nous croyons pouvoir dire aux Canadiens que nous comprenons la question, contrairement au gouvernement actuel et aux néo-démocrates, à en juger par leur approche.

Notre attitude est de collaborer avec nos homologues, de comprendre les besoins de l'industrie, de connaître les besoins des Premières Nations et des autres intervenants et de connaître notre environnement. Dans un contexte favorable, en collaborant, c'est faisable. L'autre choix, comme d'autres l'ont dit, c'est ceci. À défaut de faire le nécessaire, si nous voulions au moins tenter de joindre les marchés, nous aurions un accroissement phénoménal du transport de pétrole et de gaz par train et par camion semi-remorque, des moyens de transport qui ne seraient pas plus sûrs que nos pipelines.

• (1310)

Mme Joan Crockatt (Calgary-Centre, PCC): Monsieur le Président, le discours du député d'en face m'a semblé quelque peu amusant. Il a critiqué le chef de l'Opposition et son parti parce qu'il les considère comme hostiles aux intérêts de l'Ouest. Pourtant, nous savons que le chef du Parti libéral est contre le projet d'oléoduc Northern Gateway et la circulation de pétroliers sur la côte Ouest. D'ailleurs, les députés du Parti libéral ne se gênent pas pour critiquer les députés de l'Alberta qui veulent aider le secteur de l'énergie à

survivre et à continuer de contribuer au bien-être des Canadiens. Enfin, ce n'était là qu'une remarque en passant.

Le député de Winnipeg-Nord a dit vouloir apporter des amendements au projet de loi. Voilà qui est typique des libéraux: ils tiennent des propos vagues, mais ils n'ont aucun amendement à présenter. Ils n'ont rien de concret à proposer, à l'exception de hausses d'impôts. Ils veulent le cacher aux Canadiens, mais il est clair que les libéraux misent tout sur les hausses d'impôts.

Les libéraux ont-ils des amendements concrets, ne serait-ce qu'un seul, à proposer? Ont-ils une seule proposition claire à faire au sujet de ce projet de loi?

M. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, j'aimerais d'abord répondre au premier commentaire de la députée. Je suis fasciné de voir les conservateurs chercher à imposer des messages qui sont carrément faux. En réalité, le gouvernement conservateur — et le premier ministre et la députée de Calgary-Centre devraient faire preuve d'un peu plus de sensibilité à ce sujet, surtout à titre d'élus de Calgary — a complètement failli à la tâche dans le dossier des pipelines; il n'a pas réussi à combler les besoins de demain. Le gouvernement a fait preuve d'un manque flagrant de leadership. Résultat: des milliers de bons emplois n'ont jamais vu le jour, et c'est sans parler des marchés, qui n'ont pas crû autant qu'ils auraient dû.

Le Parti libéral n'a pas peur de faire croître les marchés, à condition — et c'est ce que je disais tout à l'heure — de trouver le bon équilibre. Il faut aussi protéger l'environnement. C'est ce que les Canadiens réclament de nous. Le Parti libéral est prêt à agir sur les deux fronts.

Pour ce qui est des amendements, la députée devrait écouter mon collègue d'Halifax-Ouest, qui a souvent parlé du projet de loi en particulier et de ce dossier en général. Je suis convaincu qu'il se ferait un plaisir de s'asseoir avec elle pour lui expliquer bon nombre de ses merveilleuses idées.

• (1315)

M. Craig Scott (Toronto—Danforth, NPD): Monsieur le Président, finalement, je crois que la question que j'aimerais poser à mon collègue est simple. Quand le député et le Parti libéral ont-ils atteint l'illumination?

Lorsque les libéraux ont quitté le pouvoir, la limite de responsabilité n'était que de 40 millions de dollars. On ne peut pas dire que l'industrie pétrolière n'était pas importante à cette époque, ni qu'elle était bien différente de ce qu'elle est aujourd'hui. Or, pour répondre à la pression populaire, les libéraux semblent désormais dire que le gouvernement prend les mesures qui s'imposent.

Où les libéraux avaient-ils la tête pendant qu'ils étaient au pouvoir, jusqu'à il y a environ huit ans?

M. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, les choses évoluent avec le temps. Je présume que, pendant la période des questions, les députés du Nouveau Parti démocratique ne s'empressaient pas de proposer que la limite soit augmentée jusqu'à 1 milliard de dollars. Il faut apporter des changements au fil du temps.

Au Parti libéral, nous croyons qu'il faut suivre l'évolution de la situation en proposant des mesures législatives qui visent à améliorer le système en place. Il serait formidable que nous puissions adopter dès aujourd'hui un projet de loi qui répondraient à toutes les attentes pour les 10 ou 20 prochaines années.

Initiatives ministérielles

Lorsque la Chambre est saisie d'un problème, ou lorsque les intervenants en expliquent l'importance, nous devons au moins tenter de remédier à la situation. Je crois que la question dont nous sommes saisis comporte des aspects sur lesquels nous sommes presque tous d'accord, y compris le principe du pollueur-payeur. Nous devrions continuer de chercher des façons de mieux appliquer ce principe.

Le NPD s'oppose à toute avancée concrète en ce qui concerne les oléoducs. Comme je l'ai dit, pour le NPD, la seule façon d'assurer la sûreté des oléoducs est de ne pas en construire. Ce n'est pas ce que croit le Parti libéral. Nous croyons qu'il y a des préoccupations de nature environnementale et économique, mais aussi qu'il existe un potentiel de développement pour mettre notre produit sur le marché. Cela serait bénéfique pour l'ensemble de notre société.

[Français]

M. François Pilon (Laval—Les Îles, NPD): Monsieur le Président, j'ai le plaisir de me lever et de prendre la parole aujourd'hui sur un projet de loi qui traite des préoccupations de plusieurs de mes concitoyens et concitoyennes de mon comté de Laval—Les Îles, soit le projet de loi C-46, Loi modifiant la Loi sur l'Office national de l'énergie et la Loi sur les opérations pétrolières au Canada. Ce projet de loi, bien qu'il soit un pas dans la bonne direction pour la création d'un vrai programme de pollueur-payeur pour les oléoducs canadiens, tel que nous le voulons au NPD, est un geste qui aurait dû être posé bien avant par ce gouvernement.

Le projet de loi modifie également le régime de responsabilité imposé par la loi actuelle pour les pipelines relevant de la réglementation fédérale du Canada. Le projet de loi C-46 inclut la responsabilité absolue pour les pipelines réglementés par l'Office national de l'énergie. Cela veut donc dire que les compagnies pétrolières seront responsables des dommages et des frais, sans égard à la faute, mais jusqu'à concurrence de 1 milliard de dollars pour les pipelines de grande capacité, c'est-à-dire transportant au moins 250 000 barils de pétrole par jour. Voilà certes une bonne amélioration aux lois actuelles. Il y a cependant des améliorations à apporter à ce projet de loi et des zones grises que nous jugeons nécessaire d'améliorer, comme toujours avec ce gouvernement.

Tout d'abord, le projet de loi devant nous aujourd'hui n'inclut pas la responsabilité absolue, mentionnée antérieurement dans mon discours, pour les sociétés gazières et les autres exploitants de pipelines non-pétroliers ni pour les petites sociétés d'oléoducs. Selon le projet de loi, cela devrait être déterminé dans le cadre de règlements futurs ou par le Cabinet.

J'ai l'honneur de siéger au Comité mixte permanent d'examen de la réglementation. Mes collègues au comité, notamment les députées d'Honoré-Mercier et de Beauharnois—Salaberry, pourraient venir discuter sur la lenteur extrême avec laquelle ce gouvernement, comme les gouvernements libéraux avant lui, traite de certains règlements. Au comité, il n'est pas rare d'avoir à examiner des règlements datant de 1980 et 1990. Qu'on le croit ou non, nous avons même traité dernièrement d'un règlement en suspens depuis 1976. Je suis donc très suspicieux quant à la capacité de ce gouvernement de gérer ce dossier d'une si grande importance, ainsi que d'agir efficacement, et surtout rapidement, dans le cadre de règlements.

Le gouvernement conservateur a cette réputation d'être lent à agir pour régler des situations urgentes, à moins qu'elles ne soient payantes et exploitables politiquement auprès de leur base électorale, comme nous l'avons vu plusieurs fois, par exemple avec le projet de loi C-2 et, plus récemment, avec le projet de loi C-51. Comme la défense de l'environnement n'est pas un sujet séduisant pour la base conservatrice, ce gouvernement aura pris des années à agir, bien que

de façon insuffisante à notre avis, afin de régler le problème de la responsabilité en cas de déversement de pétrole causé par un bris de pipeline.

À ce titre, Ian Miron, avocat d'Ecojustice, juge insuffisante la limite de responsabilité fixée à 1 milliard de dollars. Selon lui, aucun régime de responsabilité ne peut véritablement et complètement être considéré comme un programme de pollueur-payeur tant et aussi longtemps que les pollueurs n'assument pas la responsabilité absolue de la totalité des coûts liés aux dommages causés à l'environnement. Bien que la responsabilité de 1 milliard de dollar représente, pour certaines sociétés, une première étape importante, il suffit de considérer ce qui s'est passé lors l'incident de la rivière Kalamazoo, au Michigan, pour s'apercevoir que les coûts de nettoyage pour un déversement majeur atteignent rapidement ce chiffre, et ce, en ne comptant même pas l'indemnisation pour les préjudices subis.

La facture du déversement d'Enbridge dans la rivière Kalamazoo est de 1,2 milliard de dollars. Cela n'inclut aucunement les dommages et les pertes subis. Dans un tel cas, on se rend bien compte que la limite de la responsabilité fixée à 1 milliard de dollars est bien insuffisante, et que le contribuable assumera vraisemblablement encore une fois le reste de la facture.

Nous pouvons donc comprendre l'inquiétude de plusieurs Lavallois et Lavalloises de mon comté et de mes collègues de la région quand ils se rendent compte que Enbridge veut passer par chez nous. Le processus de consultation est bâclé et n'inclut pas une consultation et une discussion exhaustive avec la population et les différents intervenants. L'inquiétude est d'autant plus grande si la responsabilité des compagnies face à un possible déversement est limitée.

● (1320)

J'entends déjà mes collègues d'en face dire que nous sommes anti-pétrole et anti-pipeline. C'est de la pure démagogie de leur part. Le NPD veut un développement responsable et durable. Il ne fait aucun doute que les ressources naturelles dont nous disposons au Canada sont une véritable bénédiction.

Le secteur de l'énergie est un moteur incontournable de notre économie. Notre vision pour renforcer ces ressources et pour créer de la richesse et de la prospérité ne doit toutefois pas sacrifier la durabilité sociale et environnementale de notre économie. Depuis trop longtemps, les libéraux et les conservateurs disent aux Canadiens et Canadiennes qu'ils doivent choisir entre l'environnement et l'économie. Il est faux de devoir faire un tel choix.

Nous avons besoin d'une nouvelle vision en ce qui concerne l'avenir de nos ressources énergétiques. Nous avons cette vision au NPD, et elle s'appuie sur trois principes clés. Premièrement, il s'agit de la durabilité. Nous devons nous assurer que les pollueurs paient la facture de la pollution qu'ils produisent plutôt que de larguer un fardeau financier et environnemental aux prochaines générations.

Deuxièmement, c'est le partenariat. Nous devons nous assurer que nos collectivités, les provinces et les Premières Nations profitent du développement des ressources et que le tout est fait pour créer des emplois à valeur ajoutée pour la classe moyenne ici, au Canada.

Troisièmement, il faut une vraie prospérité à long terme, pas celle qui sert de slogan vide aux conservateurs. Il faut une prospérité provenant de l'investissement des fruits de nos richesses naturelles dans des technologies modernes et écologiques, afin de garder le Canada à la fine pointe de l'innovation énergétique et de maintenir pour les Canadiens et Canadiennes des tarifs d'énergie abordables pour l'avenir.

Initiatives ministérielles

En matière de responsabilité financière des compagnies, le projet de loi C-46 représente un pas dans la bonne direction. Il est important de noter qu'il comporte aussi d'importantes lacunes, mentionnées plus tôt dans mon discours, que nous désirons et espérons, dans un esprit de collégialité, voir le gouvernement considérer et régler en comité. Il s'agit notamment de l'exclusion des compagnies gazières dans le processus de responsabilité absolue, elles qui sont absentes dans la version actuelle du projet de loi.

Cependant, il est encore plus important qu'il inclue à l'avenir — à la troisième lecture, espérons-le — des dispositions qui sont totalement absentes du projet de loi devant nous aujourd'hui. Il s'agit notamment de la nécessité pour les compagnies pétrolières et gazières de tenir des consultations exhaustives auprès des collectivités, comme ma propre communauté à Laval, afin que les citoyens aient leur mot à dire et que la compagnie qui désire implanter un pipeline sur un territoire donné soit redevable à la population du territoire en question quant à la sécurité des installations et du respect des normes environnementales.

Malheureusement, sous ce gouvernement, le processus d'évaluation environnementale a été littéralement saccagé, comme tant d'autres réglementations en matière d'environnement depuis 2011. Nous espérons quand même que les conservateurs entendent enfin raison et qu'ils seront à l'écoute des populations inquiètes, comme nous le sommes au NPD.

En conclusion, le projet de loi devant nous aujourd'hui en est un d'une extrême importance. Il est même crucial pour nous tous, parlementaires de toutes allégeances confondues, de faire les choses de la bonne façon. Ce gouvernement nous a montré, au cours des quatre dernières années, que les projets de loi d'une importance capitale qui sont présentés à la Chambre sont traités à toute vitesse, sans débat valable et sans ouverture de sa part à des amendements qui viendraient les solidifier ou encore réparer quelques abus potentiels présents dans les projets de loi.

Malheureusement, le projet de loi C-51 est très représentatif de cette réalité. J'espère donc que le projet de loi C-46 sera le début d'une façon de faire différente de ce gouvernement, parce que notre travail en tant que parlementaires est de bien faire les choses dans l'intérêt commun de ceux qui nous ont élus, plutôt que dans l'intérêt de ceux qui contribuent à la caisse électorale des conservateurs.

• (1325)

M. Craig Scott (Toronto—Danforth, NPD): Monsieur le Président, mon collègue pourrait-il nous en dire un peu plus sur le développement durable, dont il a parlé un peu dans son discours.

M. François Pilon: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Toronto—Danforth de sa question.

On sait qu'un jour, les réserves de pétrole seront épuisées. Il faut donc investir les profits du pétrole dans de nouvelles technologies. Comme on le sait, cela n'est pas éternel.

Je suis même allé à Dubaï, il y a environ deux ans. Même à Dubaï, on est en train de développer d'autres technologies. Quand j'ai demandé aux gens de Dubaï pourquoi, même là-bas, on développait d'autres technologies que le pétrole, ils m'ont répondu qu'ils savent que le pétrole n'est pas éternel et qu'il faut tout de suite commencer à essayer de trouver des solutions alternatives.

M. François Choquette (Drummond, NPD): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Laval—Les Îles de son excellent discours et du fait qu'il a mentionné que, en effet, il y a de bonnes choses dans ce projet de loi quand même. Nous allons l'appuyer et essayer d'obtenir des modifications sous forme d'amendements qui l'amélioreraient.

Toutefois, il a bien mentionné — et c'est important de le relever — ce que ce projet de loi ne contient pas. En effet, ce projet de loi ne parle pas de toutes les lois environnementales qui ont été attaquées, diminuées et affaiblies durant les années conservatrices passées.

Cela n'aide pas la construction des pipelines, au contraire. On a un grave problème lorsqu'on ne fait pas les consultations nécessaires. Par exemple, dans le cas du pipeline Énergie Est, on veut se dépêcher de bâcler les consultations d'une façon qui n'a aucun sens, sans faire les évaluations environnementales nécessaires pour s'assurer d'avoir un projet solide, respectueux de l'environnement et sécuritaire pour les gens. On ne s'assure pas de l'approbation des gens, ce qu'on appelle l'acceptabilité sociale.

Je voudrais que mon collègue nous dise ce qu'il manque dans ce projet de loi, notamment en ce qui concerne les évaluations environnementales et l'acceptabilité sociale.

• (1330)

M. François Pilon: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Drummond de sa question.

Nous avons siégé ensemble pendant plus d'un an au Comité permanent de l'environnement et du développement durable. Effectivement, pendant que j'y étais, le gouvernement a coupé dans les évaluations environnementales. De plus, aujourd'hui, ils ont ajouté des délais. Quand quelqu'un fait une demande pour un pipeline ou quelque chose du genre, il y a un délai. Même si, au bout d'un certain temps, les évaluations environnementales ne sont pas terminées, quand le gouvernement décide que c'est terminé, c'est terminé.

Bien sûr, c'est inquiétant. D'ailleurs, même si, les gens de l'autre côté nous disent que c'est sécuritaire à 99,99 %, il faut comprendre que personne ne serait heureux que le 0,01 % restant se produise dans sa cour.

Mme Paulina Ayala (Honoré-Mercier, NPD): Monsieur le Président, j'aimerais que mon collègue nous parle davantage de l'acceptation sociale du projet de pipeline. J'aimerais savoir s'il peut ajouter de l'information sur ce sujet et nous faire part, par exemple, de ce que disent les maires de différentes villes sur les pipelines qui vont passer chez eux.

M. François Pilon: Monsieur le Président, chez nous, à Laval, un pipeline va justement desservir le comté d'Honoré-Mercier, où j'ai eu le plaisir d'habiter pendant quelques années.

Tout le monde, même les maires, est inquiet et se demande justement ce qui va arriver. Sommes-nous équipés adéquatement en cas de déversement? Je ne pense pas que, pour l'instant, ni ce projet de loi ni nos effectifs actuels ne sont adéquats en cas de déversement.

Mme Anne-Marie Day (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, NPD): Monsieur le Président, à mon tour, je veux vous souhaiter une excellente retraite. Nous avons beaucoup apprécié votre passage à la Chambre.

C'est avec beaucoup de préoccupations et de questionnements que je prends part à ce débat sur le projet de loi. Le projet de loi sur la sûreté des pipelines est en effet un enjeu contemporain entourant le transport et la sécurité.

Initiatives ministérielles

Au cours des dernières années, un nombre important d'incidents survenus un peu partout en Amérique du Nord a mis à plusieurs reprises ce sujet au centre des préoccupations de nombreux citoyens, dont les citoyens de ma circonscription, Charlesbourg—Haute-Saint-Charles. Par exemple, beaucoup de citoyens de chez nous se sont dits préoccupés par le projet de port pétrolier à Cacouna. La sûreté et la sécurité des pipelines canadiens sont sous la haute surveillance de la population.

De plus, c'est un débat transversal puisqu'il touche plusieurs paliers de gouvernement, dont les municipalités, les provinces et les territoires et plusieurs groupes sociaux et collectivités, incluant les Premières Nations.

En prenant la parole aujourd'hui, je m'attends à ce que le gouvernement écoute mes craintes, prenne en note mes questions dans le but d'y répondre et se montre de bonne foi et ouvert au dialogue et aux amendements que nous allons proposer subséquemment.

Je désire entretenir la Chambre de trois aspects principaux de ce projet de loi: l'importance de se positionner en faveur de la prévention plutôt que de la réaction; le concept de pollueur-payeur qui est plafonné à hauteur de 1 milliard de dollars en cas de déversement par les compagnies privées; et l'avenir de nos ressources énergétiques.

En ce qui concerne l'importance de se positionner en faveur de la prévention plutôt que de la réaction, j'ai plusieurs remarques à faire. Après une décennie au pouvoir, le gouvernement conservateur me semble fatigué, voire paresseux même. Les conservateurs sont fatigués de devoir répondre aux demandes de la population et de la classe moyenne et fatigués de faire face à la critique. Leur masque est en train de craquer, et nous pouvons voir ce qui se cache derrière.

L'entêtement du premier ministre a causé d'importants dégâts à notre environnement et à notre économie. Sinon, pourquoi ne pas avoir profité de l'occasion de cette mesure législative pour être plus proactif? Il semble que les conservateurs soient toujours en mode réactif, comme s'il fallait toujours aller au pire, au fond du baril, avant d'intervenir. Cela ne devrait pas être comme cela. Les Canadiens et les Canadiennes s'attendent à mieux.

Il y a un manque flagrant de leadership dans le cas de la réglementation des pipelines au Canada. Toutefois la question pertinente à se poser est celle-ci: est-ce par paresse ou parce que c'est dans l'intérêt des conservateurs de soutenir les compagnies pétrolières? En effet, les statistiques, les données et les témoignages des effets des déversements sont probants.

Les conservateurs accusent un temps de retard. Ce n'est pas d'hier qu'il y a des incidents de toute sorte liés aux pipelines. Ils devraient peut-être aller faire un tour plus souvent sur le site Internet du Bureau de la sécurité des transports du Canada. On y trouve des statistiques mensuelles sur les incidents liés aux pipelines, et ces incidents, il y en a chaque mois.

Les conservateurs ont également mis de nouvelles normes pour le rapport des incidents qui sont consternantes. Je cite ici un article de Radio-Canada:

Jusqu'en juillet 2014, tout déversement, peu importe la quantité, devait être rapporté au BST. Depuis le 1er juillet, l'organisme fédéral a harmonisé sa réglementation avec l'Office national de l'énergie (ONE). Désormais, seuls les déversements de 1,5 mètre cube et plus doivent être rapportés.

Il est donc nécessaire d'avoir plus de 1,5 mètre cube pour déclarer un incident lié aux pipelines. Ainsi, nos agences gouvernementales ne comptabilisent pas les rejets inférieurs à cette quantité.

Suis-je la seule à trouver cela inquiétant? Cela fait un bon moment que les conservateurs nous font attendre pour régler le problème de responsabilité en cas de déversement de pétrole causé par des bris de pipeline.

Je profite également de cette occasion pour mettre en lumière le besoin criant d'une augmentation du nombre d'inspections avec une surveillance accrue, ainsi que des mesures de prévention des déversements de pétrole. Nous ne pouvons pas nous permettre de mettre en danger les collectivités, les infrastructures, la faune et la flore à cause d'un manque de leadership de la part de ce gouvernement.

Ensuite, il est important de s'entretenir du concept du pollueur-payeur.

● (1335)

C'est un principe défendu depuis si longtemps par le Nouveau Parti démocratique. Il semble que, à force de nous côtoyer, les conservateurs s'inspirent de nos idées. Toutefois, il a encore fallu un événement dramatique pour qu'ils agissent.

La tragédie de Lac-Mégantic aura servi de leçon aux conservateurs. Nous ne pouvons pas laisser opérer les compagnies en sol canadien qui ne peuvent pas répondre à l'appel en cas de faute ou de négligence. Toutefois, il faut être conscient que la somme de 1 milliard de dollars est vite dépensée dans un cas de déversement. Il faut penser aux coûts de décontamination, aux dédommagements, aux bris d'infrastructure, etc.

Plusieurs experts ont fait part de leurs inquiétudes concernant ce plafonnement à 1 milliard de dollars, mentionnant, par exemple, qu'un déversement dans un milieu urbain pourrait faire grimper la facture de 5 à 10 milliards de dollars. Nous devons nous assurer que les pollueurs paient la facture de la pollution qu'ils produisent plutôt que de la léguer aux prochaines générations, soit à nos enfants et à nos petits-enfants.

Ian Miron, avocat de l'organisme Ecojustice, affirme qu'aucun régime de responsabilité ne peut véritablement et complètement être considéré comme un régime de pollueur-payeur tant et aussi longtemps que les pollueurs n'assument pas la responsabilité absolue et la totalité des coûts liés aux dommages causés à l'environnement.

En ce qui concerne ce plafonnement, ce seront très certainement les contribuables qui devront défrayer les coûts de nettoyage qui seront supérieurs à 1 milliard de dollars lorsque la faute ou la négligence ne pourra être prouvée.

Le projet de loi C-46 apporte quelques améliorations importantes au régime de responsabilité relativement aux pipelines au Canada, il faut le constater. Toutefois, pourquoi les contribuables devraient-ils encore assumer la facture de nettoyage en cas de déversement ou d'un autre accident?

Je suis aussi inquiète que le projet de loi n'inclue pas la responsabilité absolue des sociétés gazières, des autres exploitants de pipelines non pétroliers et des petites sociétés d'oléoducs. Pourquoi? Les conservateurs veulent déterminer cela au moyen de règlements futurs ou par le Cabinet. Pourquoi ne pas le faire maintenant, alors que nous avons un débat ouvert, public et transparent?

Initiatives ministérielles

Nous savons que le gouvernement aime travailler derrière des portes closes. Beaucoup trop d'aspects de ce projet de loi sont laissés à la discrétion de l'Office national de l'énergie et du Cabinet. Les conservateurs semblent laisser une grande marge de manœuvre aux décisions prises pour des motifs politiques et aux ententes secrètes entre les exploitants de l'Office national de l'énergie, un organisme de réglementation qui manque de crédibilité en ce qui concerne la question des pipelines.

C'est pourquoi nous ne sommes pas certains que ce projet de loi aille suffisamment loin pour assurer la sécurité des Canadiens et des Canadiennes.

Finalement, pour ce qui est de l'avenir de nos ressources énergétiques, le NPD a une vision de prospérité à long terme. Les conservateurs essaient de faire croire à la population qu'un gouvernement néo-démocrate ne serait pas bon pour l'économie, ce qui est complètement faux et erroné.

Depuis trop longtemps déjà, on dit aux Canadiens qu'ils doivent choisir entre l'économie et l'environnement. Il est faux de devoir faire un tel choix. Nous proposons une avenue différente qui favorise la croissance économique tout en protégeant l'environnement.

Je voudrais parler d'une question qui me tient énormément à cœur, soit le principe de développement durable. Quand on parle de développement durable, on parle d'acceptabilité sociale, de protection de l'environnement et d'économie. Si on avait davantage tenu compte de l'acceptabilité sociale, il n'y aurait pas eu autant d'échecs de projets de pipelines. On ne prend pas le soin de consulter les gens et d'assurer la sécurité de la population au Canada.

● (1340)

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Monsieur le Président, j'ai une question à poser à ma collègue.

Sans doute, elle est déjà au courant du fait qu'il y a eu une autre explosion en fin de semaine, dans le Nord ontarien, vis-à-vis un autre train qui a explosé. Depuis trois ans, il y a eu une augmentation de 1 600 % du transport de produits pétroliers sur notre système ferroviaire. Cette augmentation est complètement bouleversante. D'ici 2024, même si l'on construit les trois pipelines et oléoducs prévus pour le pays, il y aura un million de barils de pétrole supplémentaires qui ne pourront pas être transportés par notre système d'oléoducs et qui, éventuellement, seront évidemment transportés sur notre système ferroviaire, par trains.

Peut-elle nous faire part de sa façon de voir cette augmentation et le fait qu'il n'y ait que 1 milliard de dollars de responsabilité? On voit que les coûts à Lac-Mégantic s'élèvent maintenant à 600 millions de dollars.

Mme Anne-Marie Day: Monsieur le Président, je remercie le député de sa question.

Effectivement, il y a eu un nouveau déversement de pétrole et, cette fois-ci, ce sont les trains qui sont mis en cause. C'était dans la nuit de vendredi à samedi. C'était un « Lac-Mégantic 2.0 », parce que cela s'est produit à 4 km d'une zone urbaine et il aurait pu y avoir encore une catastrophe humaine.

C'est certain que nos chemins de fer, nos rails et nos traverses sont dans un état terriblement mauvais. Le Canada a la responsabilité de s'assurer que c'est sécuritaire. Or c'est loin de l'être. J'ai traversé le Canada en train et j'espérais arriver à bon port sans avoir d'accident, car je trouve cela dangereux.

Pour ce qui est des pipelines, il faut s'assurer d'une sécurité par rapport aux déversements et au terrorisme. C'est présentement à l'ordre du jour. Toutefois, un pipeline allant d'un bout à l'autre d'un

pays représente beaucoup de kilomètres à surveiller et à sécuriser. L'acceptabilité sociale est liée à l'environnement, à la sécurité et à l'économie. Nous demandons donc au gouvernement de se pencher à nouveau sur le dossier.

M. François Pilon (Laval—Les Îles, NPD): Monsieur le Président, je remercie ma collègue de Charlesbourg—Haute-Saint-Charles de son très beau discours.

Je voudrais savoir si elle sait pourquoi, depuis tout à l'heure, les conservateurs nous disent que les pipelines sont sécuritaires à 99,99 %, et pourquoi ils s'acharnent à ne pas vouloir augmenter la responsabilité à plus de 1 milliard de dollars s'ils sont convaincus que cela ne s'appliquera jamais.

● (1345)

Mme Anne-Marie Day: Monsieur le Président, précédemment, juste avant l'excellent chef que nous avons présentement, nous avons eu un chef qui a fait la guerre aux grandes pétrolières, aux grandes compagnies et aux banques. Ce n'était pas pour rien. Effectivement, nous voyons un problème sur les plans de l'acceptabilité sociale et de la sécurité.

Le plafond de 1 milliard de dollars n'est pas suffisant. De nos jours, 1 milliard de dollars équivalent à 1 million de dollars dans les années 1980. Cela devient proportionnel sur le plan des accidents. Les demandes sont beaucoup trop nombreuses et les conséquences d'un accident sont trop grandes pour se limiter. Cela devrait fonctionner en vertu du principe de pollueur-payeur et être entièrement payé par les utilisateurs et les exploitants.

[Traduction]

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Monsieur le Président, en ce moment même, la situation est grave dans la région de Gogama, dans le Nord de l'Ontario, où un troisième déraillement a eu lieu. Du pétrole brut est en train de brûler dans la rivière Mattagami. Nous savons que le déplacement du bitume et du pétrole brut a d'importantes répercussions environnementales. Le déraillement soulève des questions de surveillance et de sécurité. Il en va de même des pipelines.

Le gouvernement a vidé de leur substance les lois environnementales du pays pour faire accepter la construction des pipelines, ce qui a créé d'énormes remous dans la population. Cette dernière ne croit pas que le gouvernement fera passer l'environnement avant les intérêts bien précis du lobby pétrolier de l'Alberta.

J'aimerais demander à la députée ce qu'il faudrait faire, selon elle, pour veiller à ce que la sécurité publique soit une priorité absolue, qu'on transporte le pétrole brut par voie ferrée ou dans des pipelines.

[Français]

Mme Anne-Marie Day: Monsieur le Président, c'est un désastre écologique de plus à quelques kilomètres des habitations. Celles-ci ont vraiment frôlé un désastre majeur. Les conséquences sont énormes. Effectivement, il faut vraiment se pencher sur la question de la sécurité, comme je le disais auparavant. Ici, ce n'est pas le pipeline mais plutôt le chemin de fer. Les voies et les traverses de chemin de fer sont dans un état absolument déplorable.

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, je prends la parole au sujet du projet de loi sur la sûreté des pipelines. À mon avis, c'est une bonne première étape pour assurer la sûreté des pipelines, mais il y en a encore des problèmes.

Initiatives ministérielles

[Traduction]

J'aimerais maintenant parler du contexte global des pipelines au Canada et reconnaître, comme je l'ai déjà mentionné, qu'il s'agit d'un premier pas dans la bonne direction. Cela dit, il faut aller beaucoup plus loin. En effet, certains aspects de la mesure législative demeurent encore vagues. Dans l'ensemble, un problème demeure en ce qui concerne la stratégie actuelle en matière d'énergie. Je l'aborderai en premier lieu puisqu'il s'agit de l'un des problèmes les plus préoccupants. Ainsi, nous avons cherché à extraire du bitume brut des sables pétrolifères, plus particulièrement lorsque le prix du baril de pétrole sur les marchés internationaux faisait en sorte que cette activité était rentable. La stratégie semblait consister à extraire la plus grande quantité possible de bitume brut, le plus rapidement possible, et à l'envoyer ailleurs pour qu'il soit traité et raffiné.

Je ne suis pas d'accord avec certaines observations qui ont été faites plus tôt dans cette enceinte, que ce soit par mes collègues du Parti libéral ou ceux du Parti conservateur. Ainsi, le principal syndicat qui représente les travailleurs de l'industrie des sables pétrolifères remet en cause le principe selon lequel il est dans l'intérêt du Canada, et même de l'Alberta, d'exporter notre bitume brut. Un plus grand nombre d'emplois pourraient être créés dans le secteur des sables pétrolifères si la matière était raffinée près de l'endroit où elle est extraite avant d'être diluée avec un condensat de combustible fossile, qui est envoyé en Alberta pour rendre le bitume fluidifiable.

C'est ce mélange de bitume et de diluant qui serait transporté dans les pipelines tant controversés dont nous entendons parler, qu'il s'agisse d'Énergie Est, de Keystone, vers le sud, ou encore des deux projets hautement litigieux, inacceptables et rejetés par les Britannico-Colombiens, celui de Kinder Morgan et le Northern Gateway d'Enbridge. Tous ces pipelines serviront à transporter du bitume brut jusqu'aux côtes, pour qu'il soit raffiné à l'étranger. C'est donc l'ensemble de la stratégie qui doit être remise en question.

Ce qui nous manque, c'est une stratégie en matière d'énergie, une politique canadienne qui permette aux citoyens de savoir que nous optimisons les retombées de nos ressources naturelles tout en réduisant l'impact environnemental de leur exploitation. Pour maximiser la valeur de l'entreprise, nous devrions avoir pour principe fondamental de créer le plus grand nombre d'emplois possible pour chaque once de matière première, qu'il s'agisse de l'exportation des grumes, dans l'industrie forestière, ou de celle du bitume brut de l'industrie des combustibles fossiles, deux choses auxquelles il faut s'opposer.

Voilà qui nous amène aux dangers que représentent les déversements de pipelines et de pétroliers. Le gouvernement a déjà présenté une mesure législative, la Loi visant la protection des mers et ciel canadiens, afin de hausser le niveau de responsabilité des exploitants de pétroliers. Parlant de responsabilité et de sécurité des pétroliers en général, une question qui préoccupe énormément le Parti vert, je me permets une brève parenthèse pour signaler que les superpétroliers sont tous constitués en société indépendante et distincte. Alors si jamais un accident devait survenir — surtout un accident dont les dommages s'élèveraient à plusieurs milliards de dollars —, toutes les lois du monde auraient beau dire que les exploitants seront tenus responsables et devront assumer les coûts, il y a de fortes chances que les exploitants en question déclarent faillite et refilent la note aux Canadiens.

Je ne nie pas qu'il existe un fonds international, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, auquel cotise l'industrie afin d'assurer la sûreté des pétroliers, mais il est accessible pour

seulement 250 millions de dollars par incident. Or, nous savons par expérience que les dommages causés par les véritables catastrophes associées aux pétroliers peuvent se chiffrer en milliards de dollars. Il suffit de se rappeler ce qui est arrivé à différents pétroliers transportant du brut classique, l'Exxon Valdez étant le plus connu de tous — et ai-je besoin de rappeler que, dans ce cas bien précis, les dégâts n'ont pas encore été entièrement réparés? La négligence crasse dont a fait preuve Enbridge à Kalamazoo, au Michigan, nous a appris que, lorsqu'un pipeline transportant du dilbit — du bitume dilué — se répand dans la nature, les dégâts sont à peu près impossibles à réparer. Le dilbit ne se comporte pas comme le brut classique en eau douce. Et nous n'avons encore aucune idée — j'insiste là-dessus — sur la manière dont il se comporte en milieu marin.

● (1350)

En tant qu'intervenante aux audiences de la société Kinder Morgan, j'ai pris connaissance de ses preuves. La société prétend avoir fait des expériences qui montrent comment le dilbit se comportera en milieu marin. Pour ce faire, elle s'est servie de réservoirs autonomes en Alberta, a ajouté du sel dans l'eau, a remué le tout pour simuler le vent et les vagues, puis a ajouté du dilbit pour voir comment il se comporte. Voilà à quoi se résume la base de connaissance au Canada en matière de comportement du dilbit en milieu marin.

Le Parti vert s'opposera résolument au transport de dilbit par pétrolier et en eau libre. Nous nous opposons au transport de dilbit par pipeline, pas seulement parce qu'un déversement sera difficile ou impossible à nettoyer et que les limites de responsabilité ne couvriront pas les dommages, mais parce que tous les pipelines visent à transporter cette matière vers des pétroliers qui, comme nous le savons, ne seront pas assujettis au régime de responsabilité, en raison de la structure organisationnelle des pétroliers extracôtiers. La responsabilité de sociétés comme Kinder Morgan, Enbridge et TransCanada, entre autres, s'arrête au bout du pipeline. Après avoir acheminé le dilbit jusqu'à un pétrolier, ce n'est plus leur problème.

Pour en revenir au projet de loi, permettez-moi de dire brièvement pourquoi certaines dispositions sont un bon premier pas et pourquoi d'autres doivent être renforcées. L'inscription du principe du pollueur-payeur dans la loi est un bon premier pas, tout comme l'ajout, aux dommages indemnifiables, de la « valeur de non-usage » liée aux ressources publiques. La valeur de non-usage signifie, au fond, que les dommages environnementaux sont indemnifiables. C'est un bon principe. Malheureusement, les dispositions de mise en application sont plutôt vagues; les modalités d'indemnisation des dommages environnementaux sont lacunaires. Je tiens à féliciter le gouvernement d'avoir ajouté la valeur de non-usage aux dommages indemnifiables. Cela permettrait à l'Office national de l'énergie de créer de nouveaux outils pour poursuivre les pollueurs afin de recouvrer les frais engagés à la suite d'un déversement.

J'appuie le travail d'Ecojustice, un groupe d'avocats environnementalistes, qui a fait un bon résumé du projet de loi pour ceux qui souhaitent le consulter rapidement sans avoir à le lire dans son intégralité. La mesure législative est trop discrétionnaire. Les règlements encadrant la mise en oeuvre du régime seraient laissés à la discrétion de l'Office national de l'énergie. Le projet de loi comporte de nombreuses lacunes. Par exemple, les oléoducs qui ont une capacité inférieure à 250 000 barils par jour seraient exclus du régime. Voilà la portée du régime de responsabilité absolue.

Comme on l'a démontré à maintes reprises plus tôt dans le débat d'aujourd'hui, le seuil de 1 milliard de dollars est trop bas; il ne couvrira pas le coût de nettoyage d'un déversement de dilbit. C'est ce que nous a appris le déversement dans la rivière Kalamazoo, au Michigan, dont les coûts de nettoyage ont dépassé 1,2 milliard de dollars, et ce, malgré le fait que certaines parties de la rivière sont encore contaminées.

Il faut également retravailler une autre partie du projet de loi, car elle n'impose pas de responsabilité absolue illimitée. La responsabilité pourrait être limitée non seulement par le plafond, mais aussi par d'autres dispositions pouvant être proposées par l'Office national de l'énergie. Il faut garder à l'esprit que cette mesure élimine les dispositions figurant dans la Loi sur les pêches, qui prévoyaient que le gouvernement peut récupérer la totalité des coûts associés au nettoyage d'un déversement de pipeline. Dans certaines circonstances, il existait déjà des dispositions nous permettant d'obliger le propriétaire d'un pipeline à assumer une responsabilité absolue illimitée. Maintenant, ce régime de responsabilité n'existe plus.

Je vais citer l'opinion juridique de l'organisme Ecojustice, qui est la suivante:

On ne saurait parler de régime de responsabilité fondé sur le principe du pollueur-payeur tant et aussi longtemps que les pollueurs ne seront pas tenus d'assumer l'entière responsabilité des coûts associés aux dommages environnementaux.

Le projet de loi constitue un pas dans la bonne direction, malgré les critiques que j'ai formulées cet après-midi. Je tiens à préciser que je voterai en faveur du projet de loi. Toutefois, j'aimerais que des améliorations y soient apportées et que les lacunes observées soient corrigées pour qu'il ait un caractère moins discrétionnaire.

Globalement, au lieu de tenir un dialogue de sourds comme cela est souvent le cas, j'aimerais que nous nous concentrions davantage sur ce qui circule dans les pipelines. Si c'est du bitume, il vaut mieux ne pas l'y faire transiter, car il nécessite la circulation dans les deux sens de matières toxiques. Il faut d'abord faire passer le diluant. Dans l'exposé qu'ils ont présenté à l'ONE, les responsables d'Enbridge ont déclaré qu'ils achèteraient le condensat de combustible fossile au Moyen-Orient. Donc, après avoir fait un grand détour et franchi des canaux dangereux, des pétroliers arriveraient d'Arabie saoudite à Kitimat pour déverser le diluant à l'extrémité ouest du double pipeline afin qu'il soit envoyé en Alberta, où il serait mélangé et renvoyé vers l'Ouest. Voilà un plan farfelu.

Je vous remercie de votre attention. Le projet de loi est un pas dans la bonne direction, mais il faut revoir le plan au grand complet.

• (1355)

M. Craig Scott (Toronto—Danforth, NPD): Monsieur le Président, j'aimerais remercier ma collègue qui a, comme toujours, parlé de la situation globale sous un angle résolument environnemental.

J'ai une question très précise, parce que la députée semble avoir pris connaissance du résumé d'Ecojustice, que je n'ai pas encore eu la chance de lire.

Le projet de loi comporte une disposition qui énonce que les règlements pris par le gouverneur en conseil ne peuvent « prévoir que la perte de la valeur de non-usage » qui, selon la députée, désigne des préjudices environnementaux, « relative à un préjudice à l'environnement causé [...] est une perte pour laquelle le Tribunal [d'indemnisation en matière de pipeline] peut accorder des indemnités. »

Le projet de loi semble dire que le tribunal d'indemnisation en matière de pipeline ne peut être chargé d'attribuer une indemnisation

Déclarations de députés

pour des dommages liés à la perte de la valeur de non-usage. Est-ce bien cela ou y a-t-il autre chose en cause à sa connaissance?

Mme Elizabeth May: Monsieur le Président, je crois que le député fait une bonne interprétation, mais le projet de loi comporte également un article sur la responsabilité que je lui recommande de lire, soit l'article 48.12, qui permet bel et bien de tenir compte de la perte de la valeur de non-usage. Je crois que c'est quand ils constituent le tribunal spécial d'indemnisation qu'ils sont limités. Toutefois, je crois que le député fait une très bonne interprétation de la chose, et il s'agit d'une faiblesse.

Le vice-président: Voilà qui met fin au débat pour le moment. La députée de Saanich—Gulf Islands disposera d'environ trois minutes de questions et d'observations lorsque nous reprendrons le débat sur ce projet de loi.

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

IVAN MESSMER

M. Dan Albas (Okanagan—Coquihalla, PCC): Monsieur le Président, c'est avec une grande tristesse que j'ai appris, hier soir, le décès d'un éminent citoyen de ma circonscription, Okanagan—Coquihalla. M. Ivan Messmer était un véritable leader. Il a passé beaucoup de temps à servir la communauté de Penticton et les citoyens de la Colombie-Britannique, qui ont bénéficié de sa grande sagesse.

M. Messmer a été maire de Penticton pendant deux mandats. Plus tard, il a été élu à l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique, où il a servi en tant que député provincial de notre région et occupé le poste de solliciteur général de la Colombie-Britannique. Au cours des années qui ont suivi, Ivan a continué de participer activement à la vie politique. En coulisse, il donnait des conseils avisés et un coup de main à d'autres représentants élus.

Nos pensées et nos prières accompagnent la famille et les amis de M. Messmer en cette période particulièrement difficile.

* * *

• (1400)

[Français]

LA COUPE TELUS 2015

M. François Lapointe (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, NPD): Monsieur le Président, Rivière-du-Loup sera l'hôte de la Coupe Telus 2015, c'est-à-dire du Championnat national midget du Canada. Du 20 au 26 avril prochain, les meilleurs joueurs des équipes midget AAA de l'Atlantique, du centre du pays, du Pacifique, du Québec et de l'Ouest seront reçus par l'une des communautés les plus fières et les mieux organisées au pays.

Que ce soit lors de la première édition des Jeux du Québec en 1971 ou lors du championnat canadien de patinage de vitesse en 1982, Rivière-du-Loup a démontré que recevoir avec brio l'élite sportive était dans son ADN. De nombreux joueurs de la LNH ont participé au Championnat national midget depuis sa création, en 1974. Parmi eux, il y a eu 55 sélections de première ronde, c'est dire à quel point l'événement est d'intérêt national.

Déclarations de députés

De plus, les Albatros du Collège Notre-Dame de Rivière-du-Loup participeront au tournoi. Avec l'intensité des joueurs de l'équipe et le capitaine Raphaël Bastille, qui a terminé premier au rang des meilleurs pointeurs de la Ligue midget AAA du Québec, tous les espoirs sont permis.

Bravo à tous les membres du comité organisateur de l'événement! Merci aux familles des joueurs et merci aux nombreux bénévoles qui permettront le bon déroulement du tournoi. En terminant, bonne chance aux Albatros.

* * *

[Traduction]

LES GRANDS FRÈRES ET LES GRANDES SOEURS DE CARLETON-YORK

M. Mike Allen (Tobique—Mactaquac, PCC): Monsieur le Président, nous savons qu'il faut un village pour élever un enfant. Cette expression trouvera tout son sens le week-end prochain, lorsque les Grands Frères et les Grandes Soeurs de Carleton-York tiendront leur quillethon annuel pour les enfants.

La vision des Grands Frères et des Grandes Soeurs est de faire en sorte que, au Canada, tous les enfants devraient avoir un mentor s'ils en ont besoin. Les Grands Frères et les Grandes Soeurs offrent un large éventail de possibilités de mentorat pour répondre aux besoins variés des bénévoles, des enfants et des familles. À l'heure actuelle, l'organisation locale a jumelé 10 enfants avec des mentors et met en oeuvre des programmes de mentorat en milieu scolaire.

Servant de modèles, ces mentors enseignent l'importance de redonner à la société, de poursuivre ses études et de respecter sa famille, ses pairs et sa collectivité.

Je tiens à remercier sincèrement ce groupe local, dont sa directrice générale, Mary-Beth Rideout, et son conseil d'administration, les commanditaires de l'événement et les nombreux bénévoles, sans qui ces activités de financement ne seraient pas possibles.

Au cours du week-end, 34 équipes comptant 200 participants seront de la partie au salon de quilles Woodstock. J'encourage toute la population locale à soutenir les participants et à appuyer financièrement cette activité, qui favorise l'épanouissement des jeunes et, ce faisant, aide à rendre nos collectivités rurales plus fortes.

L'activité du week-end prochain servira à recueillir des fonds, et il faut avant tout remercier les Grands Frères et les Grandes Soeurs qui font don du cadeau le plus précieux: leur temps.

* * *

LA JOURNÉE INTERNATIONALE DE LA FEMME

Mme Kirsty Duncan (Etobicoke-Nord, Lib.): Monsieur le Président, c'était hier la Journée internationale de la femme, une occasion de souligner tout ce que nous apportent ces femmes formidables qui s'occupent de nous, qui nous inspirent et qui luttent pour l'égalité, la liberté et la justice.

Tout en célébrant les nombreuses victoires remportées dans le parcours vers l'équité entre les sexes, n'oublions pas que, malgré les gains réalisés, les femmes accusent toujours un retard par rapport aux hommes dans des domaines aussi névralgiques que la représentation politique ou les salaires.

Sur 142 pays, le Canada se classe en effet 19^e au chapitre du fossé entre les sexes, 42^e en matière de représentation féminine au Parlement et — quel scandale! — 100^e en ce qui concerne la santé et la survie des femmes.

Réitérons notre engagement à défendre les droits et l'avenir des femmes et des filles, au Canada et dans le reste du monde. Donnons aux femmes les moyens de prendre leur vie en main. Il en va de leur avenir autant que du nôtre, car lorsque les femmes réussissent leur vie, c'est la société entière qui prospère et qui devient plus sûre.

[Français]

Travaillons ensemble pour créer un monde où nos filles et garçons peuvent atteindre leur plein potentiel.

* * *

[Traduction]

LA JOURNÉE INTERNATIONALE DE LA FEMME

Mme Susan Truppe (London-Centre-Nord, PCC): Monsieur le Président, je tiens à féliciter la ministre de la Condition féminine d'avoir présidé, la semaine dernière, les activités organisées à l'occasion de la Journée et de la Semaine internationales de la femme, dont le thème était « Force des femmes. Force du monde. Améliorer les débouchés économiques pour toutes et tous ».

Même si la réussite scolaire ouvre des débouchés économiques aux femmes, celles-ci sont toujours sous-représentées dans bien des secteurs

C'est pourquoi le gouvernement a affecté des sommes considérables, par l'entreprise de Condition féminine Canada, à des projets qui soutiennent les femmes entrepreneures et les femmes exerçant un métier spécialisé. Le 8 janvier, le premier ministre a annoncé que les personnes qui souhaitent obtenir un prêt canadien aux apprentis peuvent actuellement soumettre leur demande.

J'invite tous les Canadiens à souligner tout au long de l'année les remarquables réalisations et les énormes possibilités des jeunes femmes et des jeunes filles.

* * *

CBC/RADIO-CANADA

M. Craig Scott (Toronto—Danforth, NPD): Monsieur le Président, la semaine dernière, je me suis joint au chef de l'opposition officielle et à des collègues du caucus néo-démocrate de Toronto qui se sont rendus au siège de CBC/Radio-Canada au centre-ville de Toronto, dans l'immeuble qu'un conseil d'administration nommé par les conservateurs paraît disposé à vendre.

Les néo-démocrates exigent que les conservateurs annulent les 115 millions de compressions faites à CBC/Radio-Canada, qui ont entraîné 650 mises à pied depuis le budget de 2012. Ces compressions s'ajoutent aux compressions de 440 millions de dollars imposées par les gouvernements libéraux précédents.

Nous demandons aussi que les membres du conseil d'administration de CBC/Radio-Canada soient nommés dans le cadre d'un processus indépendant.

J'entends fréquemment des électeurs de Toronto—Danforth se dire extrêmement inquiets de l'avenir et du sort de notre radiodiffuseur public. Ils veulent que le gouvernement consente un financement stable et suffisant pour assurer la pérennité de cette institution nationale.

Je cite une électrice, Nora: « Je sais que ma voix pèse peu dans un auditoire très vaste, mais je vous demande de parler en faveur d'une société CBC/Radio-Canada forte, indépendante et efficace. Je pense que le Canada en a besoin; en tout cas, moi, j'en ai besoin. »

J'exhorte le gouvernement à écouter cet appel.

•(1405)

L'ENVOYÉ SPÉCIAL DE L'ONU POUR LA LUTTE CONTRE L'EBOLA

M. Dean Allison (Niagara-Ouest—Glanbrook, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole pour souhaiter la bienvenue à l'envoyé spécial du secrétaire général des Nations Unies pour la lutte contre l'Ebola, le Dr David Nabarro.

La visite du Dr Nabarro au Canada marque un moment important dans la lutte livrée par la communauté internationale contre la propagation de cette maladie mortelle et hautement infectieuse. Sans le leadership énergique de personnes comme le Dr Nabarro, l'objectif visant à réduire à zéro le nombre de personnes infectées dans le monde ne serait qu'un rêve.

Lorsqu'il est question de lutter contre le virus Ebola, les Canadiens peuvent être fiers de soutenir un gouvernement qui est à la tête des efforts internationaux visant à empêcher la propagation du virus. À ce jour, le Canada a contribué pour plus de 110 millions de dollars à l'aide apportée en matière de santé, de secours humanitaire et de sécurité pour lutter contre la propagation du virus.

Le Dr Nabarro, qui consacre sa vie à protéger la santé et les humains du monde, a notamment coordonné la réaction de la communauté internationale face à l'épidémie de malaria en 1999. Il a aussi géré des opérations d'intervention de crise au Darfour, au Soudan et dans les pays touchés par le tsunami de 2004.

Je tiens à remercier le Dr Nabarro de son leadership et de son service assidus dans le but de protéger la santé à l'échelle mondiale et de renforcer les capacités de la communauté internationale à lutter contre les maladies infectieuses.

* * *

LES DONS D'ORGANES

M. Harold Albrecht (Kitchener—Conestoga, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole encore une fois pour souligner l'importance des dons d'organes.

En Ontario, plus de 1 500 personnes attendent actuellement la transplantation d'organe dont ils ont besoin pour survivre, tandis que seulement 26 % de la population s'est inscrite comme donneur d'organes.

Chacun d'entre nous sait combien l'espoir est important dans nos vies. Lorsque ma femme Betty est décédée, en mai 2011, ma famille et moi avons pu trouver l'espoir malgré notre chagrin parce que j'avais la foi et parce que nous avons su que ses organes avaient sauvé la vie de cinq personnes.

George Marcello, qui est le créateur du relais du flambeau pour la vie et qui a lui-même survécu à une greffe d'organe, s'est donné comme mission de sensibiliser les gens à l'importance des dons d'organes et de tissus et d'offrir aux autres la même chance qu'il a eue de profiter de la vie en se sachant promis à un avenir en santé avec ses amis et les êtres qui lui sont chers.

Demain, George portera le flambeau pour la vie jusque sur la Colline du Parlement. J'ai hâte de pouvoir féliciter George pour son travail important.

J'invite tous les députés à exhorter leurs concitoyens à s'inscrire comme donneurs d'organes à l'adresse soyezundonneur.ca.

Déclarations de députés

L'ÉVÉNEMENT POUR L'ACCEPTATION DE L'AUTISME D'ESPANOLA

Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapusking, NPD): Monsieur le Président, l'autisme se manifeste de bien des façons et touche toutes les populations, sans exception.

Pour les familles et les personnes qui doivent faire face aux difficultés qui accompagnent ce diagnostic, l'acceptation et la sensibilisation au sein de la collectivité sont souvent d'une importance capitale. C'était l'objectif visé le 1^{er} mars, à Espanola, lors de la deuxième édition de l'événement annuel organisé avec la participation des Rivermen d'Espanola pour promouvoir l'acceptation de l'autisme. À l'approche de la Journée mondiale de l'autisme, qui sera soulignée le 2 avril, plus de 150 personnes ont eu beaucoup de plaisir dans le cadre de cet événement, qui vise à sensibiliser la population.

Les familles de North Shore et de Manitoulin ont pris part à diverses activités, que ce soit en se baignant, en jouant aux quilles, en pratiquant la zumba ou en assistant à un match de hockey disputé par les Rivermen, une équipe locale.

L'événement a été organisé par Dennis Lendrum, qui défend cette cause depuis qu'on a diagnostiqué un trouble du spectre de l'autisme à son petit-fils, Alex Bertrand.

Dennis s'affaire déjà à organiser l'événement de l'année prochaine. Toute personne qui désire obtenir de l'information ou prendre part à l'événement peut consulter la page Facebook de l'événement pour l'acceptation de l'autisme d'Espanola.

Je suis persuadée que tous les députés se joindront à moi pour transmettre leurs plus sincères félicitations à l'ensemble des bénévoles, des organisateurs et des participants qui ont pris part à cet événement exemplaire.

* * *

LE PROJET PILOTE DE STAGES DE LA NATION GWICH'IN

M. Ryan Leef (Yukon, PCC): Monsieur le Président, contrairement au Nouveau Parti démocratique et au Parti libéral, le gouvernement conservateur se concentre sur ce qui importe le plus pour tous les Canadiens, c'est-à-dire les emplois, la croissance économique et la prospérité à long terme, y compris pour les gens du Nord et les Premières Nations.

C'est pour cette raison que je suis heureux d'annoncer que le 23 février, le ministre des Affaires autochtones et du développement du Nord canadien et le président du conseil tribal des Gwich'in, James Wilson, ont signé un protocole d'entente annonçant le lancement d'un nouveau projet pilote novateur de formation et de perfectionnement, le projet pilote de stages de la nation Gwich'in.

Dans le cadre de ce projet pilote, des participants de la nation Gwich'in feront un stage à plein temps d'une durée d'un an au sein du ministère des Affaires autochtones et du développement du Nord canadien et du conseil tribal des Gwich'in.

Ces stages rémunérés prépareront les participants de la nation Gwich'in à occuper un poste dans la fonction publique et ils les aideront à acquérir de l'expérience professionnelle en exerçant diverses fonctions gouvernementales. Le gouvernement continuera de bien servir tous les Yukonnais.

Déclarations de députés

●(1410)

LES CHARGÉS DE COURS DE L'UNIVERSITÉ DE TORONTO

M. Dan Harris (Scarborough-Sud-Ouest, NPD): Monsieur le Président, je tiens aujourd'hui à faire savoir que les néo-démocrates sont solidaires des chargés de cours de l'Université de Toronto, qui sont en grève depuis une semaine.

Les membres de la section locale 3902 du Syndicat canadien de la fonction publique débraient afin d'obtenir des salaires équitables et de meilleures conditions de travail. Ils réclament plus que les 15 000 \$ par année qu'ils gagnent présentement, ce qui comprend le salaire et les bourses d'études.

Ils ne demandent pas à ce que leur nom figure sur la liste publique ontarienne comme c'est le cas de milliers de professeurs de l'Université de Toronto ni à gagner plus que le recteur de l'université, dont le salaire équivaut à celui de la première ministre de l'Ontario. Ils veulent seulement une modeste augmentation qui permettrait à ceux qui, dans les faits, donnent 60 % des cours dans cet établissement d'enseignement de ne plus faire partie des travailleurs pauvres.

Comme le disait la présidente de l'association étudiante de l'Université de Toronto, la semaine dernière, si les conditions de travail des chargés de cours sont bonnes, alors les conditions d'apprentissage des étudiants le sont aussi.

Il est temps que les responsables de l'Université de Toronto reviennent à la table de négociation, méritent le salaire à six chiffres qui leur est versé et négocient une entente équitable pour les étudiants et pour les chargés de cours.

Les néo-démocrates sont fiers de se montrer solidaires de la section locale 3902 du Syndicat canadien de la fonction publique.

* * *

LA FISCALITÉ

M. Brad Butt (Mississauga—Streetsville, PCC): Monsieur le Président, alors que le NPD et les libéraux veulent imposer une taxe sur le carbone nuisible à l'emploi, le gouvernement conservateur consent les plus importantes réductions fiscales que le Canada ait jamais connues. Grâce au nouvel allègement fiscal pour les familles, les familles ordinaires recevront chaque année plus de 1 100 \$, qu'elles pourront dépenser en fonction de leurs propres priorités.

Mais ce n'est pas tout. Nous avons aussi doublé le crédit d'impôt pour la condition physique des enfants et bonifié la prestation universelle pour la garde d'enfants. Tous les parents, y compris les chefs de famille monoparentale, bénéficieront de notre plan. On parle ici de plus de quatre millions de familles et de plus de sept millions de parents.

Je suppose qu'il faut avoir un fonds en fiducie pour concevoir que les Canadiens de la classe moyenne peuvent se permettre des hausses généralisées des impôts et des prix, ce que le chef des Libéraux imposerait. Nous rejetons le programme libéral, fondé sur des impôts élevés et une dette élevée. Notre gouvernement continuera à défendre les intérêts des familles de la classe moyenne.

* * *

[Français]

ANDREW DOIRON

L'hon. Dominic LeBlanc (Beauséjour, Lib.): Monsieur le Président, c'est avec grande tristesse que j'ai appris le décès du sergent Andrew Doiron, originaire de Moncton, cette fin de semaine.

C'était un homme plaisant, passionné et fier. Les souvenirs qu'offrent les amis et les compatriotes du sergent Doiron démontrent la qualité de l'homme que nous avons tristement perdu.

[Traduction]

Le fait qu'il ait atteint le grade de sergent dans les forces spéciales montre qu'Andrew faisait partie de la crème des militaires canadiens.

[Français]

De nombreux gens de ma circonscription l'ont connu lors de ses études à l'école Mathieu-Martin de Dieppe, et je sais que la communauté entière du Grand Moncton est fière de l'avoir connu et triste de l'avoir perdu si tôt.

[Traduction]

Je tiens à offrir mes plus sincères condoléances à ses collègues des Forces canadiennes. Nos prières vont également à ceux qui ont été blessés aux côtés du sergent Doiron.

[Français]

Surtout, j'offre mes condoléances aux parents du sergent et à toute sa famille. Sachez que nos pensées et nos prières sont avec vous pendant ces moments si difficiles.

* * *

ANDREW DOIRON

M. Jacques Gourde (Lotbinière—Chutes-de-la-Chaudière, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour honorer la mémoire du sergent Andrew Doiron de Moncton, au Nouveau-Brunswick. Au dire de tous, Drew, comme le surnommaient affectueusement ses amis, était une force plus grande que nature.

En Irak, il dirigeait un détachement des Forces spéciales. Avant cela, il avait également été déployé au Niger et en Italie. En Italie, il avait personnellement accompagné des anciens combattants de la Première Force de service spécial au sommet du mont La Difensa, qu'ils avaient occupé au cours de la Seconde Guerre mondiale.

Il était un féroce compétiteur au sein de l'International Practical Shooting Confederation et il a remporté de nombreuses compétitions de tir aux trois armes.

Homme d'action, le courage du sergent Doiron et sa vie entièrement consacrée à la sécurité du Canada sont une source d'inspiration pour chacun de nous.

Reposez en paix, sergent Doiron. Nous ne vous oublierons jamais.

* * *

[Traduction]

ANDREW DOIRON

M. Malcolm Allen (Welland, NPD): Monsieur le Président, je me joins aujourd'hui à tous les députés de la Chambre des communes pour déplorer la perte du sergent Andrew Joseph Doiron. Nous sommes de tout coeur avec sa famille, ses amis et tous les membres des Forces canadiennes.

Nos pensées accompagnent également les trois braves soldats blessés. Nous leur souhaitons un prompt rétablissement.

Cet événement nous rappelle encore une fois la lourde responsabilité qui incombe aux parlementaires lorsqu'ils décident d'exposer les hommes et femmes en uniforme au danger. La famille du sergent Doiron a dit: « Notre fils a tout donné et avec sa mort, nous avons aussi tout donné. »

Questions orales

Ses amis l'ont décrit comme un homme passionné, déterminé, charismatique et sensible, doté d'humilité et d'humour. Cela pourrait décrire nos propres enfants.

Alors que nous tentons de comprendre la signification de la mort du sergent Doiron, tâchons de nous engager de nouveau à accorder aux anciens combattants toute l'aide dont ils ont besoin et à reconforter tous ceux qui ont subi de telles pertes.

* * *

• (1415)

ANDREW DOIRON

M. Robert Goguen (Moncton—Riverview—Dieppe, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour honorer la mémoire du sergent Andrew Doiron, de Moncton, au Nouveau-Brunswick. Nos pensées et nos prières accompagnent sa famille, ses amis et ses collègues.

Drew, comme l'appelaient ses amis était, au dire de tous, une force plus grande que nature. Lors de son déploiement en Irak, il a dirigé un détachement des forces spéciales. Auparavant, il a notamment été déployé au Niger et en Italie, où il a personnellement escorté des anciens combattants de la première force d'opérations spéciales jusqu'au sommet du Monte la Difensa dont ils s'étaient emparés et qu'ils avaient occupé durant la Seconde Guerre mondiale.

Il était passionné de compétitions internationales de tir pratique et il a remporté plusieurs compétitions de trois armes à feu. Le sergent Doiron adorait le ski, le conditionnement physique, les motocyclettes et les chiens.

La bravoure et le dévouement du sergent Doiron à l'égard de la sécurité du Canada sont une source d'inspiration pour nous tous.

Reposez en paix, sergent Doiron. N'oublions jamais.

QUESTIONS ORALES

[Traduction]

LA DÉFENSE NATIONALE

Mme Megan Leslie (Halifax, NPD): Monsieur le Président, la fin de semaine dernière, les néo-démocrates et le pays tout entier ont été consternés d'apprendre le décès du sergent Doiron. Nos pensées accompagnent les membres de sa famille, ses amis et ses collègues des Forces armées canadiennes. Nos pensées se tournent aussi vers les autres soldats qui ont été blessés au cours de cet incident. Nous sommes solidaires de tous les Canadiens, et nous voulons donner un sens au sacrifice ultime du sergent Doiron.

Le ministre de la Défense peut-il nous raconter exactement ce qui s'est passé en fin de semaine? De quelle façon le sergent Doiron a-t-il perdu la vie?

L'hon. Jason Kenney (ministre de la Défense nationale et ministre du Multiculturalisme, PCC): Monsieur le Président, je remercie la députée d'Halifax de ses condoléances. Je me fais le porte-parole de tous les députés pour offrir nos plus sincères condoléances à la famille du sergent Doiron. Les trois autres soldats canadiens qui ont été blessés vendredi soir sont aussi dans nos pensées et dans nos prières.

Malheureusement, il y a eu erreur sur la personne et ce sont des tirs amis qui ont mené à ce tragique incident. Nos soldats ont suivi à la lettre tous les protocoles relatifs à ce genre de mission de formation et ils le font depuis plusieurs mois. Ils ont respecté les

règles d'engagement de cette mission de conseil et de soutien et viennent en aide aux peshmergas kurdes.

Bien entendu, les dirigeants sur place prennent toutes les mesures nécessaires pour qu'il n'y ait pas d'autres incidents tragiques comme celui-ci. Nous espérons avoir accès dès que possible aux résultats des trois enquêtes en cours.

[Français]

Mme Megan Leslie (Halifax, NPD): Monsieur le Président, depuis le début de cette mission en Irak, le gouvernement cache la vérité aux Canadiens.

Au début, on nous parlait d'une mission aérienne et de formation. Or on découvre que nos militaires sont en première ligne, qu'ils sont ciblés par l'ennemi et qu'il y a des victimes parmi nos troupes.

Le premier ministre doit nous dire la vérité. Combien de militaires canadiens sont présentement en situation de combat en Irak?

L'hon. Jason Kenney (ministre de la Défense nationale et ministre du Multiculturalisme, PCC): Monsieur le Président, à nouveau, j'aimerais exprimer nos condoléances sincères à la famille du sergent Doiron. Nous pensons évidemment aux trois autres soldats canadiens qui ont été blessés vendredi soir, près d'Erbil.

Nos soldats sont des professionnels, parmi les meilleurs au monde. Ils ont observé leur mandat d'assistance et de conseil auprès des peshmergas et des Kurdes. Malheureusement l'incident de vendredi soir a été le résultat d'un incident de tir ami, une erreur de reconnaissance de la part des milices kurdes. Nos commandants dans la région font évidemment des modifications nécessaires et il y a trois enquêtes sur l'incident.

• (1420)

[Traduction]

Mme Megan Leslie (Halifax, NPD): Monsieur le Président, la réalité, c'est que, depuis le début de cette mission, les conservateurs refusent de faire preuve de transparence. Les membres de nos forces armées, leurs familles et l'ensemble des Canadiens méritent de connaître la vérité.

Le mandat de la mission en cours prendra fin dans quelques semaines à peine. Le déploiement de militaires à l'étranger est une des décisions les plus importantes que nous devons prendre en tant que parlementaires. Par conséquent, le gouvernement pourrait-il nous dire quand nous pourrions débattre du prolongement de la mission et voter là-dessus?

L'hon. Jason Kenney (ministre de la Défense nationale et ministre du Multiculturalisme, PCC): Monsieur le Président, en vérité, les Canadiens croient que nous avons la responsabilité morale d'agir pour protéger la communauté internationale et notre pays contre l'EIL, une organisation terroriste génocidaire et véritable secte sanguinaire, qui cherche à anéantir des communautés minoritaires et qui a explicitement déclaré la guerre au Canada. C'est pourquoi le Canada a confié aux forces d'opérations spéciales canadiennes une mission de conseil et de soutien dans le Nord de l'Irak. C'est aussi pourquoi l'Aviation royale canadienne effectue des sorties contre des positions de l'EIL en Irak.

Évidemment, nous croyons que le Canada doit jouer un rôle important dans cet effort international. Si nous souhaitons prolonger la mission, il va sans dire que nous allons déposer une motion en ce sens à la Chambre.

*Questions orales***LE TRANSPORT FERROVIAIRE**

Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapuskasing, NPD): Monsieur le Président, le Nord de l'Ontario vient de subir un troisième accident de train en moins d'un mois. Deux se sont produits à Gogama et l'autre, entre Hornepayne et Oba. Les deux derniers incidents sont survenus à quelques jours d'écart, au cours de la dernière semaine.

Le plus récent déraillement implique 94 wagons transportant du pétrole brut. Trente-cinq d'entre eux se sont enflammés après avoir déraillé, et plusieurs ont fini dans la rivière Makami.

Les résidents du Nord de l'Ontario craignent pour leur sécurité et redoutent la détérioration totale de la qualité de l'air et de l'eau. La ministre peut-elle nous dire quelles mesures elle a appliquées afin de protéger dès aujourd'hui les localités du Nord de l'Ontario?

L'hon. Lisa Raitt (ministre des Transports, PCC): Comme toujours, monsieur le Président, la sécurité des Canadiens représente la priorité absolue de Transports Canada. Au cours des dernières années, nous nous sommes exprimés fermement et nous avons agi résolument dans le dossier du transport ferroviaire de biens, notamment de marchandises dangereuses, au pays. Rappelons en particulier que nous avons mis 5 000 wagons hors service et resserré les normes applicables aux wagons-citernes. Nous collaborons d'ailleurs avec les États-Unis à la conception d'une norme relative aux wagons-citernes. Nos efforts diligents se poursuivent dans ce dossier.

Il faut attendre la réponse du Bureau de la sécurité des transports pour connaître la cause de l'accident.

Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapuskasing, NPD): Monsieur le Président, les normes sont inefficaces.

[Français]

Samedi, il y a eu un autre déraillement de train dans le Nord de l'Ontario. Cette fois-ci, 35 wagons transportant du pétrole ont déraillé et pris feu. Il y a trois semaines, au même endroit, 30 wagons du même type ont été impliqués dans un autre déraillement. Or le BST avait conclu que ces nouveaux wagons 111 ne fonctionnaient pas mieux que ceux de Lac-Mégantic.

La ministre va-t-elle enfin mettre en place des normes de sécurité plus sévères pour protéger la population?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt (ministre des Transports, PCC): L'an dernier, monsieur le Président, nous avons pris une mesure inédite en annonçant l'élimination graduelle des wagons DOT-111 sur trois ans.

Nous collaborons avec les États-Unis pour définir le système qui sera associé à la nouvelle norme applicable aux wagons-citernes. Nous avons modifié les procédures de fonctionnement du réseau ferroviaire au pays. Nous avons embauché des inspecteurs supplémentaires. Nous avons investi des centaines de millions de dollars.

En matière de transport de marchandises dangereuses, la sécurité des Canadiens constitue notre priorité absolue. Nous poursuivons nos efforts diligents dans ce dossier.

* * *

[Français]

L'EMPLOI

M. Marc Garneau (Westmount—Ville-Marie, Lib.): Monsieur le Président, avant de poser ma question, j'aimerais souligner que la

mort tragique du sergent Doiron nous rappelle encore une fois les risques auxquels s'exposent nos militaires en notre nom.

[Traduction]

Nous avons envers le sergent Doiron une dette que nous ne pourrions rembourser. Nous offrons nos plus sincères condoléances à ses proches.

[Français]

Selon l'analyse effectuée par la CIBC, la qualité des emplois au Canada a atteint son niveau le plus bas depuis les 15 années qu'elle recueille des statistiques.

Que fait le gouvernement pour répondre à la détérioration de la qualité des emplois?

L'hon. Pierre Poilievre (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre de la Réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, tout d'abord, parmi les 1,2 million de nouveaux emplois créés, 85 % sont à temps plein, 80 % sont dans le secteur privé et à peu près les deux tiers sont dans des industries qui offrent une bonne rémunération.

Nous sommes en train de réduire les impôts non seulement pour les familles, mais aussi pour les entreprises qui engagent les travailleurs.

Le Parti libéral croit que le budget va s'équilibrer, mais ce n'est pas vrai, et ce n'est pas vrai pour les familles non plus. Si les libéraux en avaient la chance, ils augmenteraient les impôts, et cela nuirait aux familles et à l'emploi.

• (1425)

[Traduction]

L'hon. Scott Brison (Kings—Hants, Lib.): Monsieur le Président, la CIBC nous apprenait la semaine dernière que l'indice canadien de la qualité des emplois n'a jamais été aussi bas. Elle confirme ainsi ce que les Canadiens de la classe moyenne savent déjà, à savoir que, de plus en plus, les emplois sont moins payants et offrent moins d'avantages sociaux.

Les conservateurs sont tellement déconnectés qu'ils se vantent de leur bilan en matière d'emploi. Compréhendent-ils les conclusions du rapport de la CIBC? Compréhendent-ils que la qualité des emplois n'a jamais été aussi faible que depuis qu'ils sont au pouvoir?

L'hon. Pierre Poilievre (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre de la Réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, le *New York Times* a publié un article dans lequel on apprend que le Canada est le pays où la classe moyenne est la plus prospère.

L'article compare ensuite la situation actuelle à l'époque des libéraux. On y apprend que le revenu net des travailleurs canadiens de la classe moyenne, qui était nettement inférieur avant 2000, dépasse maintenant celui des travailleurs américains.

La classe moyenne du Canada est la plus riche du monde. Ses avoirs nets ont augmenté d'environ 40 % et son salaire net, après avoir pris en compte l'impôt et l'inflation, est en hausse de 10 %. Les travailleurs de la classe moyenne sont mieux servis par un gouvernement conservateur.

L'hon. Scott Brison (Kings—Hants, Lib.): Monsieur le Président, les seuls emplois bien payés que les conservateurs veulent protéger, ce sont les leurs.

Questions orales

La CIBC n'est pas la seule à sonner l'alarme en ce concerne le marché du travail du Canada. La Banque du Canada nous apprend que notre marché du travail est encore plus faible que ce que le taux de chômage laisse supposer. Elle a d'ailleurs réagi en diminuant les taux d'intérêt.

La politique monétaire ne suffira pas, à elle seule, à améliorer le marché du travail. Pourquoi les conservateurs ne tiennent-ils pas compte des faits et reportent-ils ainsi le budget? Pourquoi ne comprennent-ils pas que les Canadiens ont besoin dès maintenant de mesures concrètes pour favoriser les bons emplois et la croissance?

L'hon. Pierre Poilievre (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre de la Réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, nous avons un programme concret. Il s'intitule « Des impôts bas pour stimuler la croissance et l'emploi », et il a permis aux familles ordinaires d'économiser en moyenne 3 400 \$ d'impôt.

Le Parti libéral ne propose qu'une chose à la classe moyenne: augmenter les impôts. Nous nous opposons au plan de hausse fiscale des libéraux. Ce plan ne nous étonne pas, car leur chef croit que les budgets s'équilibrent tout seuls.

Les familles savent que ce n'est pas ainsi que ça fonctionne. Elles savent qu'il faut réduire les impôts et préserver le dynamisme de l'économie. Et qu'il faut travailler fort pour y arriver.

* * *

[Français]

L'ÉTHIQUE

Mme Ève Pécelet (La Pointe-de-l'Île, NPD): Monsieur le Président, c'est dans moins d'un mois que débute le procès de l'ex-sénateur conservateur Mike Duffy. Il fait face à 31 chefs d'accusation, allant de corruption et fraude à abus de confiance. Or le bureau du premier ministre est au coeur de ce scandale. D'ailleurs, plusieurs de ses proches conseillers ont été assignés à comparaître, dont son ex-chef de cabinet.

Le premier ministre peut-il nous dire combien de ses proches collaborateurs ont reçu une assignation à comparaître et si son actuel chef de cabinet, Ray Novak, témoignera au procès?

M. Paul Calandra (secrétaire parlementaire du premier ministre et pour les Affaires intergouvernementales, PCC): Monsieur le Président, comme vous le savez, nous allons continuer à offrir toute l'aide possible pour le procès de la Couronne contre M. Duffy.

[Traduction]

Nous savons que le NPD et, bien entendu, la députée et plusieurs députés d'en face doivent des centaines de milliers de dollars, en fait, des millions de dollars. La députée, je crois, doit 22 000 \$ aux contribuables du Canada. J'espère sincèrement qu'elle trouvera le temps de faire un chèque aux contribuables canadiens.

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Eh bien, monsieur le Président, ces dérobades bizarres sont inutiles, car l'enquête de la GRC nous a appris qu'une bonne dizaine de proches du Parti conservateur sont impliqués dans le scandale des dépenses de M. Duffy et l'opération de camouflage orchestrée par le Cabinet du premier ministre.

À l'approche du procès de M. Duffy, le premier ministre nous dira-t-il combien de ses employés actuels ont reçu une assignation à témoigner? Le premier ministre sait-il s'il y a lieu de croire qu'il sera lui-même appelé à la barre par la défense?

M. Paul Calandra (secrétaire parlementaire du premier ministre et pour les Affaires intergouvernementales, PCC): Monsieur le Président, comme je viens de le dire, nous continuerons à fournir toute l'aide possible à la Couronne dans sa poursuite contre M. Duffy. Que peut-on dire du NPD?

Lorsque le chef de l'opposition a eu l'occasion, il y a environ 17 ans, de divulguer de l'information qui aurait pu aider la population du Québec, il a choisi de camoufler cette information.

Je répète que le NPD doit quelque 2,7 millions de dollars aux contribuables canadiens. Plutôt que de se contenter de rembourser l'argent que les députés néo-démocrates doivent aux contribuables canadiens, le parti fait tout pour se cacher et éviter de payer. Les néo-démocrates doivent dire la vérité et rembourser aux contribuables l'argent qu'ils doivent.

• (1430)

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Monsieur le Président, c'est quelque chose de voir le député fouiller dans sa liste de réponses ridicules.

Tenons-nous en au sujet dont il est question, parce qu'il n'y a pas que des proches des conservateurs qui ont été assignés à comparaître. Nous avons appris la semaine dernière que plusieurs députés conservateurs de premier plan ont aussi été appelés à témoigner.

Je me permets de poser une question simple et directe. Qui paiera les frais juridiques des proches du Parti conservateur et des députés conservateurs? Est-ce que ce sera le Parti conservateur, parce que cette affaire est liée aux méfaits des conservateurs en matière d'activités de financement et de corruption, ou est-ce que ce seront les contribuables? C'est une question simple.

M. Paul Calandra (secrétaire parlementaire du premier ministre et pour les Affaires intergouvernementales, PCC): Monsieur le Président, ce que nous savons, c'est que le NPD doit plus de 2,7 millions de dollars aux contribuables et que ce sont ces derniers qui paieront la note si les députés du NPD n'agissent pas comme il se doit et ne remboursent pas cet argent. Par exemple, le député de Trois-Rivières doit 30 000 \$. La députée d'Honoré-Mercier doit 29 000 \$. Le député de Jeanne-Le Ber doit 31 000 \$. Quant au chef de l'opposition, il a une dette d'environ 400 000 \$. Ensemble, le chef de l'opposition et la whip doivent quelque 600 000 \$ aux contribuables canadiens. Ils devraient simplifier la tâche de tout le monde et rembourser ce qu'ils doivent.

* * *

L'EMPLOI

Mme Jinny Jogindera Sims (Newton—Delta-Nord, NPD): Monsieur le Président, les conservateurs permettent à de nombreux employeurs d'abuser du Programme des travailleurs étrangers temporaires, ce qui augmente le chômage et pousse les salaires à la baisse, pendant que les travailleurs étrangers se font exploiter et maltraiter. Or un député conservateur trouve maintenant une explication dégoûtante à notre problème, qui serait causé, selon lui, par le trop grand nombre de personnes à la peau brune qui immigreront dans notre pays. Voilà une déclaration qui survient alors que les conservateurs nous font subir leur politique de la peur et de la division.

Comment les conservateurs peuvent-ils reprocher aux Canadiens et aux travailleurs étrangers temporaires d'être responsables du gâchis, dont ils sont eux-mêmes les auteurs, dans ce programme?

Questions orales

L'hon. Pierre Poilievre (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre de la Réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, le député s'est immédiatement aperçu que ses propos étaient inacceptables. Il s'en est excusé, et je pense que nous pouvons passer à autre chose.

[Français]

Mme Sadia Groguhé (Saint-Lambert, NPD): Monsieur le Président, au lieu de laisser leur député de Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest tenir des propos racistes et offensants, les conservateurs devraient plutôt s'employer à corriger les effets pervers de leur Programme des travailleurs étrangers temporaires, comme l'augmentation du taux de chômage et la baisse des salaires.

Au lieu de chercher des boucs émissaires pour leur mauvaise gestion, ils vont enfin reconnaître l'ampleur de leur propre gâchis.

L'hon. Pierre Poilievre (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre de la Réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, nous avons déjà reconnu qu'il y avait des problèmes dans le programme. C'est la raison pour laquelle nous y avons apporté des corrections. Nous avons proposé des pénalités financières et même des peines de prison pour ceux qui abusent du système des travailleurs étrangers temporaires.

Nous incitons les employeurs à embaucher des Canadiens avant d'avoir recours aux travailleurs étrangers. Nous avons d'ailleurs limité le pourcentage de travailleurs étrangers dans un lieu de travail donné. Nous allons continuer à travailler pour régler les problèmes.

M. Dany Morin (Chicoutimi—Le Fjord, NPD): Monsieur le Président, voici un autre signe de la morosité ambiante: jeudi dernier, la direction de Produits forestiers Résolu a annoncé la fermeture définitive de la machine numéro 9 de son usine d'Alma. Cela signifie une perte de 85 emplois et des mois difficiles pour de nombreuses familles. Mes pensées sont avec elles aujourd'hui.

Il est encore plus choquant de savoir que ces emplois seront transférés vers le Tennessee, aux États-Unis.

Est-ce que le gouvernement conservateur va finalement défendre les emplois dans nos régions et faire preuve de leadership dans le domaine de la foresterie?

L'hon. Greg Rickford (ministre des Ressources naturelles et ministre de l'Initiative fédérale du développement économique dans le Nord de l'Ontario, PCC): Monsieur le Président, notre gouvernement a apporté un soutien sans précédent au secteur forestier. Notre accent sur l'innovation, l'efficacité énergétique et l'expansion des marchés a démontré des résultats remarquables. L'exportation de bois vers la Chine a augmenté de 1 400 % depuis 2007 et des produits de pointe sont fabriqués d'un océan à l'autre.

Contrairement à ce député, qui a voté contre le soutien du secteur forestier, nous prenons des mesures afin de créer des emplois et de soutenir les communautés de l'industrie forestière.

• (1435)

[Traduction]

Mme Irene Mathysen (London—Fanshawe, NPD): Monsieur le Président, alors qu'il prenait son déjeuner avant de se rendre au travail, un père de Timmins a trouvé une note laissée par des travailleurs qui sont aujourd'hui sans emploi. La note avait été écrite sur la dernière boîte de céréales produite à l'usine Kellogg's de London par trois travailleurs qui ont chacun consacré plus de 20 ans de leur vie à oeuvrer dans cette usine, où j'ai déjà travaillé lorsque j'étais étudiante à l'université. L'usine de Kellogg's a fermé en décembre dernier et a ainsi mis à pied 550 personnes.

Pourquoi les conservateurs demeurent-ils encore les bras croisés pendant qu'un grand nombre d'emplois disparaissent dans le secteur manufacturier? Où est leur plan de création d'emplois?

L'hon. James Moore (ministre de l'Industrie, PCC): Monsieur le Président, évidemment, nous ne restons pas les bras croisés. Nous avons mis en oeuvre des programmes comme le Fonds de fabrication de pointe et le Fonds d'innovation pour le secteur de l'automobile, grâce auxquels il y a eu croissance de l'emploi au pays depuis la récession. Les chiffres nets indiquent une création de 1,2 million d'emplois depuis le creux de la récession. Simplement au cours du mois de janvier, 10 700 emplois ont été créés dans l'économie canadienne. C'est en grande partie grâce au gouvernement, qui a su maintenir une fiscalité avantageuse et préserver la compétitivité de l'économie canadienne. Si ma collègue la députée de London—Fanshawe s'intéresse à la création d'emplois, elle devrait savoir que 5 000 emplois ont été créés dans sa ville, London, en dépit du fait qu'elle en est la députée.

[Français]

Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NPD): Monsieur le Président, il n'y a pas que le secteur manufacturier que les conservateurs laissent tomber; jamais le marché de l'emploi n'a été aussi précaire.

La dernière publication de la CIBC nous apprend que l'indice de la qualité de l'emploi est à son plus faible. Les conservateurs ont réussi à faire pire que les libéraux. Il faut le faire! La CIBC croit que ce déclin est là pour rester et qu'il pourrait même durer des décennies.

Qu'attend donc le gouvernement pour agir et enfin accorder la priorité aux emplois des familles de la classe moyenne?

L'hon. Pierre Poilievre (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre de la Réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, les faits disent le contraire. La valeur médiane nette du revenu d'une famille canadienne a augmenté de 44 % par rapport aux données de 2005, quand les libéraux étaient au pouvoir. Le revenu disponible après impôt et l'inflation a augmenté de 10 % pour chaque tranche de revenu depuis 2006, surtout parmi les familles les plus démunies.

Nous y sommes parvenus en réduisant les impôts et grâce à la Prestation universelle pour la garde d'enfants. Les néo-démocrates veulent augmenter les impôts et retirer tous les bénéficiaires. Nous allons les empêcher de le faire.

[Traduction]

Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NPD): Monsieur le Président, le rapport de la CIBC est clair. Cette année, en 2015, il est évident que la qualité des emplois a atteint un creux sans précédent au pays, et cette baisse touche tous les secteurs. Après des décennies de mauvaise gestion de la part des conservateurs et des libéraux, les familles de la classe moyenne travaillent plus fort et perdent du terrain. Les emplois à temps plein sont remplacés par des emplois à temps partiel, peu rémunérés et précaires. Quant aux conservateurs, ils sont clairement dans le déni.

Le gouvernement va-t-il enfin se réveiller et faire des emplois à temps plein pour la classe moyenne une priorité?

*Questions orales***LA CITOYENNETÉ ET L'IMMIGRATION**

L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.): Monsieur le Président, ce n'est pas suffisant.

Il y a seulement quelques semaines, le secrétaire parlementaire pour le Multiculturalisme a demandé aux Canadiens d'origine iranienne pourquoi ils n'étaient pas demeurés en Iran, et il a été forcé de présenter des excuses.

On voit une tendance se dessiner au sein du Parti conservateur. Les conservateurs utilisent un langage raciste qui sème la discorde lorsqu'ils pensent que personne n'écoute, pour ensuite présenter des excuses hypocrites et qui sonnent creux.

Le premier ministre céderait-il aux pressions des anciens du Parti réformiste, réfractaires à l'immigration?

L'hon. Pierre Poilievre (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre de la Réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, le député a immédiatement reconnu que ses commentaires étaient inacceptables et il s'est excusé.

Il est ici question du marché de l'emploi en général. En réalité, nous avons de bonnes nouvelles: 1,2 million d'emplois ont été créés, net, dont 85 % sont à temps plein, 80 % dans le secteur privé et les deux tiers dans des industries où les salaires sont élevés. Les revenus sont en hausse, les impôts sont en baisse. Nous sommes sur la bonne voie.

* * *

LA DÉFENSE NATIONALE

M. Jack Harris (St. John's-Est, NPD): Monsieur le Président, la triste saga entourant la mort du caporal Stuart Langridge se poursuit. Au moins, maintenant, ses proches n'auront pas à traîner le ministère de la Défense nationale devant les tribunaux pour connaître sa réponse au prochain rapport de la Commission d'examen des plaintes concernant la police militaire. Ils n'ont cependant encore jamais pu prendre connaissance des conclusions de la précédente commission d'enquête militaire concernant la mort de leur fils. Ils n'ont jamais pu s'en faire expliquer les tenants et les aboutissants. Le nouveau ministre de la Défense nationale profitera-t-il de ce qu'ils sont ici, à Ottawa, pour leur transmettre les résultats de la commission d'enquête interne sur la mort de leur fils, le caporal Stuart Langridge?

L'hon. Jason Kenney (ministre de la Défense nationale et ministre du Multiculturalisme, PCC): Monsieur le Président, il va sans dire que la famille de M. Langridge demeure assurée de toute notre sympathie après ce tragique incident. Je peux confirmer à la Chambre que, vendredi dernier, le grand prévôt des Forces armées canadienne a levé la désignation « Protégé » dont était frappé le rapport provisoire, ce qui veut dire qu'il peut maintenant être rendu public. En ce qui concerne la demande formulée par le député de St. John's, je vais faire les vérifications qui s'imposent et lui reviendrai avec une réponse le plus rapidement possible.

[Français]

Mme Élane Michaud (Portneuf—Jacques-Cartier, NPD): Monsieur le Président, la famille du caporal Stuart Langridge mérite mieux. Non seulement la famille du caporal n'a jamais reçu les résultats de la commission d'enquête sur la mort de leur fils, mais le ministère de la Défense nationale a attendu 14 mois après son suicide avant de dire à la famille que leur fils leur avait laissé un message.

Le ministre va-t-il enfin faire preuve d'un peu de décence et de compassion, puis s'asseoir avec la famille pour lui dire ce qui s'est véritablement passé?

L'hon. Pierre Poilievre (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre de la Réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, les baisses d'impôt et la création d'emplois sont nos priorités, et elles fonctionnent. Nous avons connu une création nette de 1,2 million d'emplois depuis le creux de la récession: 85 % sont des emplois à temps plein; 80 % sont des emplois dans le secteur privé, et près des deux tiers sont des emplois dans des secteurs bien rémunérés. Par ailleurs, les revenus ont augmenté. La valeur nette des familles a augmenté de plus de 40 % en moyenne. Voilà les données et les réalités concrètes auxquelles le NPD devrait s'habituer. Nous baissions les impôts tout en créant des emplois.

* * *

LES AFFAIRES AUTOCHTONES

L'hon. Carolyn Bennett (St. Paul's, Lib.): Au Canada, les femmes et les filles autochtones sont cinq fois plus susceptibles d'être tuées que les autres femmes. Malheureusement, la ministre de la Condition féminine a balayé du revers de la main cette tragédie qui perdure et a plutôt jeté le blâme sur les hommes autochtones, en mettant l'accent sur la violence familiale. Hélas, elle a ainsi manifesté son ignorance en ce qui concerne le rapport de la GRC, qui indique que les femmes autochtones sont en fait moins susceptibles d'être assassinées par leur conjoint ou leur ex-conjoint que les femmes non autochtones.

Le gouvernement va-t-il enfin accepter le consensus qui se dégage, vérifier les faits et ordonner la tenue d'une enquête publique nationale?

Mme Susan Truppe (secrétaire parlementaire pour la Condition féminine, PCC): Monsieur le Président, il s'agit de crimes terribles dont sont victimes des personnes innocentes. La GRC a indiqué dans sa propre étude que la grande majorité de ces crimes sont résolus à la suite d'enquêtes policières. Nous n'avons pas besoin d'une commission d'enquête, car 40 études ont déjà été menées sur le sujet. Il faut en fait que les policiers attrapent les individus qui commettent ces crimes et voient à ce qu'ils soient punis.

Le moment est maintenant venu d'agir, et non de discuter encore de la question. En septembre dernier, la ministre a présenté un très bon plan d'action, qui favorisera la lutte contre la violence faite aux femmes et aux filles autochtones.

* * *

●(1440)

L'EMPLOI

L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.): Monsieur le Président, le week-end dernier, alors qu'il pensait s'adresser uniquement à des conservateurs, le député de Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest — et ancien responsable des communications pour le premier ministre, rien de moins — a séparé les Canadiens entre les Blancs et les Bruns. C'est inacceptable. Le premier ministre dénoncera-t-il sans équivoque ces propos et exigera-t-il que le député présente des excuses aux Canadiens, ici même, à la Chambre?

L'hon. Pierre Poilievre (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre de la Réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, le député a déjà présenté des excuses.

Questions orales

L'hon. Jason Kenney (ministre de la Défense nationale et ministre du Multiculturalisme, PCC): Monsieur le Président, je remercie l'honorable députée de sa question.

Nous continuons d'avoir la famille du caporal Langridge dans nos pensées.

Vendredi, les Forces canadiennes ont décidé de rendre publique leur réponse relative au rapport intérimaire de la Commission d'examen des plaintes concernant la police militaire.

Quant à la question spécifique que la députée vient de me poser, je vais en discuter avec mes fonctionnaires et y répondre aussitôt que possible.

* * *

LA SÉCURITÉ PUBLIQUE

Mme Françoise Boivin (Gatineau, NPD): Monsieur le Président, le projet de loi C-51 inquiète de plus en plus les Canadiens et de nombreux experts.

S'ajoute maintenant à la longue liste le commissaire à la protection de la vie privée du Canada, Daniel Therrien, qui s'est dit très préoccupé par les répercussions du projet de loi C-51 sur la vie privée et la protection des renseignements personnels des citoyens. Il réclame d'ailleurs de meilleurs mécanismes de surveillance des organismes de renseignement.

Le ministre va-t-il écouter le commissaire et sera-t-il ouvert à des amendements?

[Traduction]

Mme Roxanne James (secrétaire parlementaire du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, PCC): Monsieur le Président, l'aspect communication de l'information est absolument essentiel. Les Canadiens s'attendent à ce que les ministères et organismes gouvernementaux qui détiennent de l'information touchant la sécurité nationale puissent la communiquer à qui de droit.

Voici quelques exemples d'activités supposant la communication d'information: espionnage, sabotage, opérations secrètes influencées par l'étranger, terrorisme.

Le projet de loi C-51, dont le comité sera saisi demain, comporte toutes les balises nécessaires pour protéger la vie privée des Canadiens. Nous refusons qu'un projet de loi privilégie les droits des terroristes au détriment de ceux des Canadiens.

•(1445)

M. Randall Garrison (Esquimalt—Juan de Fuca, NPD): Monsieur le Président, des anciens premiers ministres et anciens juges de la Cour suprême ont été les premiers à s'exprimer. Maintenant, le commissaire à la vie privée et même les premiers ministres provinciaux se sont prononcés sur les risques associés à l'adoption du projet de loi C-51. Même la première ministre de la Colombie-Britannique a dit que le projet de loi C-51 pourrait empiéter sur les droits fondamentaux dont jouissent les Canadiens et que si nous renonçons à nos libertés, « nous le regretterons à jamais [...] il est très difficile de les récupérer. »

Les experts et les Canadiens de l'ensemble du pays reconnaissent que le projet de loi est fondamentalement vicié. Pourquoi le ministre refuse-t-il de les écouter?

Mme Roxanne James (secrétaire parlementaire du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, PCC): Monsieur le Président, je répète que les Canadiens s'attendent, ou devraient s'attendre, à ce qu'un organe du gouvernement qui dispose de

renseignements qui touchent à la sécurité nationale puisse les communiquer. Ce n'est tout simplement pas le cas. C'est une des lacunes que nous avons cernées, et le projet de loi C-51 viendrait la combler, entre autres choses.

Voyons voir les autres activités au sujet desquelles les divers organismes gouvernementaux devraient pouvoir échanger de l'information: la prolifération d'armes nucléaires, radiologiques ou biologiques; l'entrave au fonctionnement d'infrastructures essentielles; et l'entrave à l'infrastructure mondiale d'information telle que définie dans la Loi sur la défense nationale.

Le projet de loi contient déjà des mesures de protection adéquates de la vie privée des Canadiens. C'est pour cette raison que nous proposons les mesures qu'attendent les Canadiens.

* * *

LA DÉFENSE NATIONALE

Mme Stella Ambler (Mississauga-Sud, PCC): Monsieur le Président, depuis plusieurs années, nos militaires participent à une campagne multinationale contre le trafic et le crime organisé dans la mer des Caraïbes.

Le ministre de la Défense nationale pourrait-il informer la Chambre de l'état de nos opérations dans la mer des Caraïbes visant à empêcher l'arrivée de drogues illégales sur nos côtes?

L'hon. Jason Kenney (ministre de la Défense nationale et ministre du Multiculturalisme, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux d'informer les députés que ce mois-ci, les navires canadiens de Sa Majesté *Goose Bay* et *Shawinigan* ont saisi plus de 1 000 kilos de cocaïne dans le cadre d'une importante saisie de drogues dans la mer des Caraïbes. Ces drogues dangereuses se seraient autrement retrouvées dans nos rues et nos collectivités.

Nous sommes fiers des membres des Forces armées canadiennes qui ont collaboré avec la garde côtière et la Marine étatsuniennes dans le cadre de cette intervention fructueuse. Nous continuerons de collaborer avec nos alliés pour lutter contre les activités criminelles transnationales et assurer la sécurité des collectivités canadiennes.

* * *

L'AGRICULTURE

M. Don Davies (Vancouver Kingsway, NPD): Monsieur le Président, lorsque le dernier cas d'encéphalopathie spongiforme bovine s'est déclaré, le ministre de l'Agriculture a affirmé que la situation n'allait pas, selon lui, avoir de répercussions sur le commerce. Aujourd'hui, un mois plus tard, la liste des pays qui ont interdit le boeuf canadien ne cesse de s'allonger.

La Chine a fermé ses frontières la semaine dernière. En comptant la Corée du Sud et Taiwan, six importants marchés ont maintenant interdit l'importation de boeuf canadien.

Au fil des semaines, ces restrictions nuisent aux producteurs canadiens et à l'économie. Pourquoi les conservateurs n'ont-ils pas réussi à protéger les exportations de boeuf canadien? Et que font-ils pour corriger la situation?

M. Gerald Keddy (secrétaire parlementaire du ministre de l'agriculture, de la ministre du Revenu national et pour l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement s'emploie activement à renouveler le dialogue avec les partenaires commerciaux du Canada pour que les marchés restent ouverts au boeuf canadien et pour que rouvrent le plus rapidement possible ceux qui l'ont interdit.

Questions orales

Les pays qui ont imposé des restrictions temporaires sont certes importants, mais ils ne représentent qu'un petit pourcentage de l'ensemble des exportations de boeuf du Canada. L'Organisation mondiale de la santé animale a accordé au Canada le statut de pays à risque maîtrisé. Nous nous attendons à ce que nos partenaires commerciaux continuent d'en tenir compte.

[Français]

Mme Ruth Ellen Brosseau (Berthier—Maskinongé, NPD): Monsieur le Président, après le Bélarus, le Pérou, Taïwan, la Corée du Sud et l'Indonésie, c'est maintenant la Chine qui ferme ses frontières au boeuf canadien à la suite d'un nouveau cas de vache folle en Alberta.

En réduisant de 20 % le budget de l'Agence canadienne d'inspection des aliments, les conservateurs ont mis en danger l'exportation du boeuf canadien. Les conservateurs ont joué les apprentis sorciers avec le gagne-pain de nos producteurs, et c'est complètement irresponsable.

Quand les conservateurs vont-ils agir pour protéger nos producteurs canadiens et éviter une nouvelle crise?

[Traduction]

M. Gerald Keddy (secrétaire parlementaire du ministre de l'agriculture, de la ministre du Revenu national et pour l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, PCC): Monsieur le Président, comme je l'ai déjà dit, l'Organisation mondiale de la santé animale reconnaît le statut de pays à risque maîtrisé du Canada. Nous nous attendons à ce que nos partenaires commerciaux continuent à reconnaître ce statut. Entretemps, le gouvernement est proactif et s'efforce de mobiliser ses partenaires commerciaux afin que les marchés demeurent ouverts et que l'exportation du boeuf reprenne aussi rapidement que possible.

* * *

• (1450)

[Français]

LA SANTÉ

Mme Christine Moore (Abitibi—Témiscamingue, NPD): Monsieur le Président, vendredi, la ministre de la Santé a annoncé subitement une aide financière aux victimes de la thalidomide. Toutefois, cela s'est fait sans concertation avec les victimes, qui ont été averties quelques minutes avant la conférence de presse de la ministre, et l'annonce était bien pauvre en détails.

Pourquoi la ministre n'a-t-elle pas rencontré les membres du groupe de travail qui défend les droits des victimes avant de faire son annonce?

[Traduction]

Mme Cathy McLeod (secrétaire parlementaire de la ministre de la Santé et pour la Diversification de l'économie de l'Ouest canadien, PCC): Monsieur le Président, les événements qui se sont produits dans les années 1960 nous rappellent à quel point l'innocuité des médicaments doit être prise au sérieux.

Vendredi dernier, la ministre a annoncé une aide sans précédent qui permettra de payer les soins de santé dont les victimes ont besoin. Au total, une somme pouvant atteindre 180 millions de dollars sera répartie entre les survivants. À l'heure actuelle, on compte un peu moins de 100 survivants, et ils pourront tous compter sur cette aide jusqu'à la fin de leurs jours.

La ministre est restée en contact avec les survivants. L'aide accordée est substantielle: un premier versement de 125 millions de

dollars, exempt d'impôts, sera effectué immédiatement. Ensuite, une aide de 168 millions de dollars non imposable permettra d'offrir un soutien continu.

M. Murray Rankin (Victoria, NPD): Monsieur le Président, le gouvernement canadien a l'obligation morale d'aider les survivants de la thalidomide.

Le gouvernement croyait que la thalidomide était un produit sans danger, mais les victimes paient le prix de cette erreur chaque jour de leur vie. Trois mois après que la Chambre ait adopté à l'unanimité une motion visant à leur offrir un soutien financier absolu, la ministre a annoncé la mise en place d'un programme d'indemnisation qui répondra peut-être aux besoins des survivants de la thalidomide.

La ministre n'a organisé aucune consultation et elle n'a transmis que très peu de renseignements dans ce dossier. Qu'a fait la ministre, avant son annonce, pour s'assurer que ces mesures d'indemnisation sauront répondre aux besoins des survivants de la thalidomide?

Mme Cathy McLeod (secrétaire parlementaire de la ministre de la Santé et pour la Diversification de l'économie de l'Ouest canadien, PCC): Monsieur le Président, nous ne pouvons pas remonter dans le temps, et nous éprouvons beaucoup de compassion pour les personnes qui doivent composer avec les dommages causés par la thalidomide.

Nous avons commencé à échanger avec les victimes avant même que la motion soit adoptée à la Chambre et nous avons communiqué avec elles sur une base régulière depuis. La ministre a annoncé vendredi qu'une somme pouvant atteindre 180 millions de dollars serait versée aux survivants. Ils sont moins d'une centaine, et cette aide leur sera offerte jusqu'à la fin de leurs jours.

* * *

L'INFRASTRUCTURE

M. Adam Vaughan (Trinity—Spadina, Lib.): Monsieur le Président, à l'époque du gouvernement dirigé par l'ancien premier ministre Jean Chrétien, le premier ministre de l'Ontario et le maire de Toronto avaient pris la parole au bord du lac Ontario et s'étaient engagés à transformer le secteur riverain de notre grande ville.

Il est temps de passer au prochain investissement. La province est prête. La Ville a mis de côté l'argent nécessaire, mais que fait le gouvernement fédéral? Un financement de 325 millions de dollars est nécessaire, mais, comme dans le cas du budget, le ministre des Finances joue à cache-cache et refuse d'agir.

Le ministre des Finances débloquera-t-il l'argent nécessaire pour financer la structure de protection contre les inondations dans les basses-terres de la rivière Don, le transport en commun et le réaménagement de l'usine de la société Unilever? Le gouvernement fédéral prendra-t-il l'engagement nécessaire envers la ville de Toronto et la province...

Le Président: Le ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales a la parole.

L'hon. Denis Lebel (ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, PCC): Monsieur le Président, nous travaillons toujours en collaboration avec nos partenaires. Nous respectons les champs de compétences des provinces et des municipalités. Le gouvernement fédéral ne gère pas les villes. Il respecte le fait que les conseils municipaux et les maires font leur travail, et il entend continuer de le faire. Le ministre des Finances fait lui aussi son travail.

*Questions orales***CBC/RADIO-CANADA**

L'hon. Stéphane Dion (Saint-Laurent—Cartierville, Lib.): Monsieur le Président, voici une citation:

Nous avons dit que nous maintiendrons ou augmenterons notre soutien à la SRC. C'est notre intention, nous l'avons déjà dit, et nous nous engagerons à le faire.

Qui a prononcé ces mots à Vancouver sur les ondes de *CBC News*, le 3 mai 2011? Nul autre que l'ancien ministre du Patrimoine canadien, aujourd'hui ministre de l'Industrie.

Pourquoi, dans son budget de 2012, le gouvernement conservateur a-t-il amputé le budget du radiodiffuseur national de 150 millions de dollars? Pourquoi a-t-il renié son engagement?

L'hon. Shelly Glover (ministre du Patrimoine canadien et des Langues officielles, PCC): Monsieur le Président, voilà une question pour le moins étonnante de la part de ce député. Après tout, il était ministre, dans les années 1990, lorsque le gouvernement libéral a sabré près de 400 millions de dollars dans le budget de CBC/Radio-Canada. Au-delà de cette hypocrisie, remettons les pendules à l'heure: nous versons plus de 1 milliard de dollars par année à CBC/Radio-Canada. Cependant, nous sommes conscients des difficultés que vivent actuellement les médias. Le président de la société d'État lui-même les a reconnues. Comme je l'ai déjà dit, nous suivons l'évolution de la situation. Quoi qu'il en soit, je refuse de répondre à une autre question de la part d'un parti qui, bien franchement, est mal venu de poser des questions à propos de compressions budgétaires.

* * *

[Français]

LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE RÉGIONAL

M. François Lapointe (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, NPD): Monsieur le Président, entre 2010 et 2014, 131 millions de dollars n'ont pas été utilisés par l'Agence de développement économique pour les régions du Québec.

Pendant que l'emploi recule et que les secteurs du commerce de détail et manufacturier auraient besoin d'un coup de main pour se moderniser, le gouvernement laisse dormir dans ses coffres des sommes votées par le Parlement.

Pourquoi le ministre tente-t-il d'économiser sur le dos du développement économique des régions du Québec? Va-t-il au moins s'engager cette année à utiliser toutes les sommes votées par le Parlement à cet effet?

• (1455)

L'hon. Denis Lebel (ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, PCC): Monsieur le Président, les faits sont complètement faux.

Cela semble bien difficile de demander au NPD de comprendre des bilans et des budgets. Lorsque des sommes ne sont pas dépensées, elles sont reportées d'une année à l'autre.

On a annoncé un programme sur sept ans pour Lac-Mégantic. J'avise mon confrère qu'il va revoir de l'argent de Lac-Mégantic l'année prochaine, parce qu'il ne sera pas tout investi cette année. C'est un programme sur sept ans, sur de nombreuses années. Ces programmes ponctuels en économie forestière et en infrastructure communautaire sont étalés sur plusieurs années.

Quand l'argent n'est pas tout investi au cours d'une année, il est encore disponible l'année suivante. C'est aussi simple que cela.

M. François Choquette (Drummond, NPD): Monsieur le Président, la vérité, c'est que c'est 99 % de l'argent non dépensé qui sont retournés au fonds consolidé. Alors, que le ministre arrête de nous raconter des histoires à dormir debout!

Au lieu de détourner 131 millions de dollars destinés au développement économique du Québec, le ministre devrait se mettre à l'écoute des régions. Cela permettrait de créer des emplois pour les régions.

Je pense, par exemple, à l'amélioration des installations de l'aéroport de Drummondville, qui aurait bien besoin d'un soutien économique du fédéral.

Est-ce que le ministre réalise que son incompétence hypothèque le développement économique des régions du Québec?

L'hon. Denis Lebel (ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, PCC): Monsieur le Président, c'est complètement faux et absurde. Après plus de quatre ans ici, on devrait savoir comment cela fonctionne.

D'ailleurs, j'étais encore à Drummondville, le comté du député, la semaine passée, pour aider au développement économique, parce que le député local ne semble pas faire son travail. Nous, nous continuons à travailler.

C'est faux, ce que disent ces gens. C'est facile à comprendre. Tout le monde comprend que des sommes soient pas été investies en totalité. Cela dépend de la manière dont les promoteurs font avancer les projets. Si un projet n'est pas terminé au cours d'une année, l'argent est reporté à l'année suivante et il reste encore disponible. C'est simple à comprendre.

* * *

[Traduction]

LA CITOYENNETÉ ET L'IMMIGRATION

M. John Carmichael (Don Valley-Ouest, PCC): Monsieur le Président, sous le gouvernement actuel, les échanges commerciaux, les investissements et le tourisme entre le Canada et la Chine se sont accrus, ce qui profite aux familles et aux travailleurs canadiens. Le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration peut-il nous en dire davantage sur la mesure formidable qui a été annoncée pendant la fin de semaine et grâce à laquelle les Canadiens pourront se rendre en Chine plus facilement?

L'hon. Chris Alexander (ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, PCC): Monsieur le Président, je tiens à remercier l'infatigable député de Don Valley-Ouest de sa question et de son travail dans ce dossier. Hier, en compagnie de mon collègue, le ministre du Commerce international, j'ai été ravi d'annoncer que le Canada a conclu avec le gouvernement chinois une entente grâce à laquelle les Canadiens pourront faire la demande d'un visa pour entrées multiples d'une durée de 10 ans afin de se rendre en Chine.

À l'heure actuelle, les gens d'affaires chinois et les gens qui ont de la famille en Chine et qui vont souvent dans ce pays doivent demander un nouveau visa pour chaque visite, qu'ils voyagent aux six mois, aux deux semaines ou aux deux jours. Dans le cadre de cette nouvelle entente, ces gens présenteront une demande leur permettant d'obtenir un visa pour une période de 10 ans. C'est une excellente nouvelle pour nos relations commerciales, pour les familles et pour les relations entre le Canada et la Chine.

Questions orales

[Français]

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

M. Emmanuel Dubourg (Bourassa, Lib.): Monsieur le Président, depuis quelque temps, la situation des Haïtiens en République dominicaine retient l'attention. Des abus sont commis en pleine rue. Des injustices ont eu lieu dans les plantations de cannes à sucre. Des déportations de plusieurs milliers de personnes sont prévues.

Le gouvernement conservateur peut-il informer la Chambre s'il a eu des discussions avec les autorités dominicaines et haïtiennes? De plus, est-ce que le gouvernement s'attend à ce que le Canada joue un rôle pour s'assurer du respect des droits de la personne?

[Traduction]

L'hon. Rob Nicholson (ministre des Affaires étrangères, PCC): Monsieur le Président, le Canada est très préoccupé par ces incidents et par la violence qui a suivi et qui nuit aux deux pays. Cette situation découle d'une décision d'un tribunal constitutionnel, aux termes de laquelle d'innombrables Dominicains d'origine haïtienne pourraient devenir apatrides. Le Canada encourage les gouvernements d'Haïti et de la République dominicaine à collaborer de bonne foi pour régler ces problèmes pacifiquement le plus rapidement possible.

* * *

[Français]

LA CITOYENNETÉ ET L'IMMIGRATION

M. Réjean Genest (Shefford, NPD): Monsieur le Président, depuis le 23 janvier, la famille Turk est réfugiée dans l'église de Rougemont pour éviter d'être déportée en Turquie. Ils ont trois enfants, ils sont kurdes et ils craignent pour leur sécurité.

J'ai soulevé ce dossier auprès du ministre, mais tout ce qu'il a fait, c'est renvoyer la balle à d'autres ministères. La famille a besoin de réponses et de mesures concrètes.

Qu'est-ce que les conservateurs comptent faire pour cette famille, qui est déjà bien intégrée à sa communauté?

● (1500)

L'hon. Chris Alexander (ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, PCC): Monsieur le Président, comme l'honorable député le sait très bien, le Canada a le système d'immigration et le système de détermination du statut de réfugié le plus généreux au monde.

Je ne peux pas commenter les détails de ce cas à la Chambre. Je peux poursuivre la conversation avec l'honorable député, s'il le souhaite, toutefois, dès que les instances d'appel sont épuisées, dans la plupart des cas, nous exigeons que les gens concernés quittent le pays.

* * *

[Traduction]

LES ANCIENS COMBATTANTS

M. Cornéliu Chisu (Pickering—Scarborough-Est, PCC): Monsieur le Président, des centaines de milliers de Canadiens inspirent un immense respect, ici et à l'étranger, en répondant à l'appel pour aller combattre la tyrannie et le mal partout dans le monde. Nous savons que les blessures subies par les soldats peuvent avoir des répercussions financières durables sur leur vie et celle de leur famille. Le ministre des Anciens Combattants voudrait-il dire à

la Chambre ce que le gouvernement fait pour les anciens combattants blessés et leur famille?

L'hon. Erin O'Toole (ministre des Anciens Combattants, PCC): Monsieur le Président, j'aimerais remercier le député de Pickering—Scarborough-Est de poser cette question et d'avoir servi dans les Forces armées canadiennes.

Aujourd'hui, j'ai eu le plaisir d'annoncer la nouvelle allocation de sécurité du revenu de retraite, qui aidera les anciens combattants qui ont subi une blessure modérée ou grave en servant le Canada et qui aidera leur famille en leur assurant une stabilité financière à la retraite.

J'ai aussi demandé au ministère de regrouper les différentes allocations, qui sont versées à vie, en une seule rente pour les anciens combattants les plus gravement blessés.

J'aimerais remercier l'ombudsman et les autres intervenants qui ont travaillé avec nous dans ce dossier. Cette mesure assurera une plus grande stabilité aux familles. Nous avons écouté et nous avons agi.

* * *

LA DÉFENSE NATIONALE

M. Bruce Hyer (Thunder Bay—Superior-Nord, PV): Monsieur le Président, chez les soldats blessés, plus de la moitié des réclamations pour les soins de santé et des renvois pour raisons médicales sont attribuables à des problèmes musculosquelettiques. Cela représente un fardeau financier à la fois pour le système et pour les anciens combattants. Le traitement des problèmes musculosquelettiques, y compris les soins chiropratiques offerts de façon précoce, permet d'atténuer à la fois les coûts à long terme et la douleur que ces gens doivent endurer toute leur vie. Le gouvernement s'engagera-t-il à mettre en oeuvre une stratégie à l'égard des problèmes musculosquelettiques pour les anciens combattants de Thunder Bay—Superior-Nord et de l'ensemble du Canada?

L'hon. Erin O'Toole (ministre des Anciens Combattants, PCC): Monsieur le Président, évidemment, pour les membres des Forces armées canadiennes qui souffrent d'un problème musculosquelettique, la bonne nouvelle, c'est que le ministère de la Défense nationale offre des services de chiropractie et de santé de calibre mondial, puisque nous voulons que les blessés puissent reprendre du service et qu'ils disposent du temps nécessaire pour y parvenir. Dans le cas des membres renvoyés pour raisons médicales, notre système de réadaptation médicale et professionnelle de calibre mondial offre à ces anciens combattants les soins chiropratiques et les autres services dont ils ont besoin pour faciliter leur transition à la vie civile.

* * *

[Français]

CBC/RADIO-CANADA

M. Jean-François Fortin (Haute-Gaspésie—La Mitis—Matane—Matapédia, FD): Monsieur le Président, comme des centaines de personnes, j'étais présent, hier, à Rimouski, pour réaffirmer l'importance d'un diffuseur public de qualité pour toutes les régions du Québec. Tout comme les gens de Montréal et de Québec, les citoyens de l'Abitibi, de la Côte-Nord, du Saguenay, du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie ont droit à une information sur des sujets qui touchent leurs communautés. Nous voulons également que partout ailleurs, on entende parler de nous.

Affaires courantes

La ministre se rend-elle compte qu'elle a la responsabilité de protéger Radio-Canada plutôt que de nous offrir des rediffusions de ses propos vides et blessants pour les artisans de Radio-Canada?

L'hon. Shelly Glover (ministre du Patrimoine canadien et des Langues officielles, PCC): Monsieur le Président, comme je l'ai dit maintes fois, nous protégeons Radio-Canada avec un investissement de plus de 1 milliard de dollars par année.

Nous sommes au courant qu'il y a des défis dans cette industrie présentement. Même le président de Radio-Canada le dit clairement. Cela dit, encore une fois, nous donnons assez d'argent pour que cette société puisse satisfaire à son mandat, en anglais et en français, partout au pays.

* * *

LE TRANSPORT FERROVIAIRE

M. André Bellavance (Richmond—Arthabaska, Ind.): Monsieur le Président, un quatrième déraillement au cours des dernières semaines vient nous rappeler à quel point nos municipalités et leurs populations sont vulnérables, puisque le gouvernement n'a toujours pas mis en place les mesures de surveillance adéquates des compagnies ferroviaires depuis le drame de Lac-Mégantic. Nous constatons plutôt que les convois sont plus longs, plus lourds, qu'ils circulent plus rapidement et que les nouveaux wagons-citernes ne sont pas plus sécuritaires.

Puisque son projet de loi ne répond pas à tous ces problèmes, la ministre des Transports entend-elle, comme le demande l'Union des municipalités du Québec, mettre en place des mesures de sécurité additionnelles, accompagnées de ressources humaines et financières suffisantes pour les concrétiser?

• (1505)

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt (ministre des Transports, PCC): Monsieur le Président, nous avons d'excellents rapports avec l'UMQ et la Fédération canadienne des municipalités. Sans l'apport de leur groupe consultatif, nous n'aurions pas pu en faire autant pour proposer un projet de loi qui tienne compte de l'ensemble de leurs préoccupations.

Je continue de collaborer avec ces institutions, et je suis très reconnaissante de tout ce qu'elles ont fait pour que nous puissions proposer un bon projet de loi.

* * *

L'ASSURANCE-EMPLOI

M. Scott Andrews (Avalon, Ind.): Monsieur le Président, les prestataires de l'assurance-emploi se font dire que leur demande de prestations sera traitée dans un délai de 28 jours. Cependant, le processus de traitement prend beaucoup plus de temps.

Des prestataires communiquent avec mon bureau, et nous, nous communiquons avec Service Canada. On nous dit que s'il faut plus de temps pour traiter les demandes, c'est parce qu'il y a un arriéré.

Par ailleurs, on sait qu'il y a un problème lorsque notre bureau reçoit d'innombrables appels d'électeurs qui ne sont pas en mesure de parler à un employé d'un centre d'appels en composant un numéro sans frais. Parfois, les prestataires sont mis en attente pendant une heure, et dans certains cas, ils éprouvent un problème et la communication est coupée.

Le ministre peut-il nous confirmer que 400 nouveaux agents ont été embauchés, comme promis? Sinon, est-ce que le gouvernement a l'intention d'embaucher et de former de nouveaux agents et de les

affecter aux secteurs où les besoins sont les plus criants au cours des 28 prochains jours?

L'hon. Pierre Poilievre (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre de la Réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, l'affectation des employés coïncide avec les périodes de pointe, en été et en hiver.

Je peux maintenant dire que nous avons accru de 42 % l'efficacité du traitement des demandes d'assurance-emploi au cours des 10 dernières années. Les deux tiers des demandes sont maintenant partiellement ou entièrement automatisées, et la majorité des prestataires reçoivent maintenant leur paiement dans un délai de 28 jours suivant l'approbation de leur demande de prestations.

Cela dit, notre plan global consiste à redonner un emploi au plus grand nombre possible de Canadiens. Il s'est créé, net, environ 1,2 million d'emplois grâce à notre plan de réduction des impôts, et à l'avenir, nous veillerons à ce que les impôts demeurent peu élevés pour que nous puissions créer plus d'emplois. Nous n'augmenterons pas les impôts, comme les libéraux le proposent.

AFFAIRES COURANTES

[Traduction]

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 95 pétitions.

* * *

PÉTITIONS**L'AGRICULTURE**

Mme Patricia Davidson (Sarnia—Lambton, PCC): Monsieur le Président, j'ai le plaisir de présenter une pétition signée par plusieurs électeurs de ma circonscription, qui demandent qu'on respecte le droit des petites exploitations agricoles familiales de conserver, d'échanger et d'utiliser leurs semences.

LE LOGEMENT

M. Kennedy Stewart (Burnaby—Douglas, NPD): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter aujourd'hui une pétition créée et signée par des résidents de la coopérative d'habitation Halston Hills, qui est située dans la circonscription que je représente, Burnaby—Douglas. Je tiens d'ailleurs à remercier Lil Cameron d'avoir pris la tête de ce projet; je la remercie également pour son excellent travail.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement fédéral d'annuler sur-le-champ les compressions touchant le logement social, car d'ici 2030, elles se traduiront par un manque à gagner de 1,7 milliard de dollars pour les logements abordables. Si le financement était rétabli, la coopérative Halston Hills pourrait conserver les subventions qu'elle reçoit actuellement pour ses logements, terminer certaines rénovations pressantes et réaménager une portion de son terrain afin d'y installer des unités destinées expressément aux aînés.

Je presse le gouvernement de porter attention à cette pétition.

L'AGRICULTURE

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de présenter une pétition signée par de nombreux électeurs de ma circonscription qui porte sur les petites exploitations agricoles du Sud. Les signataires demandent notamment que le gouvernement élabore des politiques et des programmes en consultation avec les petites exploitations agricoles familiales de l'hémisphère Sud et qu'il protège le droit de celles-ci de conserver, d'utiliser et d'échanger librement leurs semences.

Je les remercie des efforts déployés pour recueillir ces signatures.

LA SÉLECTION EN FONCTION DU SEXE

M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter deux pétitions. Dans la première, on demande à la Chambre d'appuyer la motion M-408 et de condamner la discrimination exercée contre les femmes lorsqu'on a recours à l'avortement sexo-sélectif.

• (1510)

LA CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES

M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC): Monsieur le Président, dans la deuxième pétition, les signataires reconnaissent que les dispositions législatives relatives à la conduite avec capacités affaiblies sont trop clémentes. Ils demandent que le gouvernement impose de nouvelles peines minimales obligatoires et modifie le Code criminel du Canada afin que l'infraction de conduite avec capacités affaiblies causant la mort devienne un homicide involontaire coupable commis au volant d'un véhicule automobile.

[Français]

LES BÉLUGAS DU SAINT-LAURENT

Mme Hélène LeBlanc (LaSalle—Émard, NPD): Monsieur le Président, récemment, j'ai eu le plaisir de rencontrer les élèves de sixième année de l'école Allion et de St. Lawrence Academy.

[Traduction]

Les élèves s'inquiètent vivement des dangers qui guettent les bélugas du Saint-Laurent. Ils m'ont remis une pétition à ce sujet, que je présente en leur nom aujourd'hui.

[Français]

Ils ont recueilli des centaines de signatures de personnes qui demandent au gouvernement du Canada un moratoire sur tous les travaux faits au large de Cacouna, afin de garantir un environnement naturel et intact pour les bélugas et d'assurer la protection de ceux-ci.

Je suis fière des élèves de l'école Allion et de St. Lawrence Academy de LaSalle pour leur engagement à protéger l'environnement et les bélugas du Saint-Laurent.

[Traduction]

LE TRANSPORT FERROVIAIRE

M. Bruce Hyer (Thunder Bay—Superior-Nord, PV): Monsieur le Président, encore une fois, j'ai des pétitions provenant d'un peu partout dans ma circonscription: Dorion, Geraldton, Schreiber, Marathon et Thunder Bay. Les pétitionnaires font valoir que le service de VIA Rail sur la rive Nord — qui a été éliminé il y a plus de deux décennies, même si c'était l'une des lignes les plus achalandées et profitables de VIA Rail —, est important pour leur économie locale, pour les touristes et pour les gens du coin, étant donné les réductions du service de transport par autobus. En outre, il s'agit d'une des façons les plus efficaces de voyager, qui participe à la

Affaires courantes

réduction de la pollution et à la lutte contre les changements climatiques.

Les pétitionnaires demandent que le service ferroviaire de passagers soit rétabli le long de la spectaculaire rive nord du lac Supérieur, vers Thunder Bay et Winnipeg.

LA CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES

M. James Rajotte (Edmonton—Leduc, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur aujourd'hui de présenter une pétition au nom de centaines de Canadiens qui s'inquiètent du manque de sévérité des lois actuelles concernant la conduite avec facultés affaiblies. Les pétitionnaires demandent au gouvernement du Canada de resserrer les dispositions juridiques actuelles, notamment en prévoyant de nouvelles peines minimales obligatoires pour les personnes déclarées coupables de conduite avec facultés affaiblies ayant causé la mort. Ils demandent aussi au gouvernement de redéfinir l'infraction de conduite avec facultés affaiblies ayant causé la mort pour la qualifier d'homicide involontaire coupable commis au volant d'un véhicule automobile.

[Français]

LES ORGANISMES GÉNÉTIQUEMENT MODIFIÉS

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de prendre la parole aujourd'hui pour présenter deux pétitions.

La première pétition porte sur les organismes génétiquement modifiés.

[Traduction]

Les pétitionnaires viennent de partout au Canada, y compris de la Saskatchewan, de l'Alberta et de l'Ontario. Ils demandent que tout produit contenant des ingrédients génétiquement modifiés soit étiqueté comme tel, de manière à ce que les consommateurs puissent faire des choix éclairés.

LES ESPÈCES EN PÉRIL

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, la deuxième pétition est signée par des gens de Vancouver et de la vallée du bas Fraser. Ils exhortent la Chambre des communes à protéger la population résidente du sud d'épaulards du Pacifique Nord-Est pour en prévenir l'extinction.

Cette espèce de cétacés d'une grande importance est particulièrement vulnérable au bruit. Pour la protéger, il faudrait réduire le niveau de décibels et les perturbations dont elle est victime et qui en menacent l'existence, ce qui implique une diminution du trafic maritime dans leur habitat vital.

L'AGRICULTURE

M. Jay Aspin (Nipissing—Timiskaming, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter à la Chambre une pétition signée par des habitants de Nipissing—Timiskaming qui demandent que l'on respecte le droit des petites exploitations agricoles familiales de conserver, d'échanger et d'utiliser des semences.

Recours au Règlement

Plus précisément, ils demandent au gouvernement du Canada et à la Chambre des communes de s'engager à adopter des politiques d'aide internationale qui soutiennent les petites exploitations agricoles familiales, en particulier celles dirigées par des femmes; de reconnaître leur rôle indispensable dans la lutte contre la faim et la pauvreté; et de s'assurer que les politiques et les programmes du Canada soient élaborés au terme d'un processus consultatif auprès des petites exploitations agricoles familiales et que ces politiques et programmes protègent le droit de ces exploitations des pays du Sud de conserver, d'utiliser et d'échanger librement leurs semences.

* * *

QUESTIONS TRANSFORMÉES EN ORDRES DE DÉPÔT DE DOCUMENTS

M. Tom Lukiwski (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC): Monsieur le Président, si une réponse complémentaire à la question n° 522, déposée le 15 septembre 2014, pouvait être transformée en ordre de dépôt de document, le document serait déposé immédiatement.

• (1515)

Le vice-président: Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

[Texte]

Question n° 522 — **M. Charlie Angus:**

En ce qui concerne l'utilisation par le premier ministre de la flotte d'aéronefs du gouvernement depuis janvier 2006 et pour chaque utilisation de l'aéronef: a) quels sont les manifestes de passagers de tous les vols; b) quels sont les noms et les titres des passagers indiqués au manifeste de vol; c) quels ont été tous les points de départ et d'arrivée de l'aéronef; d) qui a demandé l'accès à la flotte; e) qui a autorisé le vol; f) qu'ont remboursé les passagers pour ces vols; g) quel est le coût total de ces vols; h) quel est le coût total par année?

(Le document est déposé)

[Traduction]

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

Le vice-président: Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

* * *

RECOURS AU RÈGLEMENT

LE COMITÉ PERMANENT DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE ET NATIONALE

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole pour compléter la réponse que j'ai donnée initialement au recours au Règlement soulevé juste avant la semaine de relâche par le leader à la Chambre de l'opposition officielle concernant la réunion du 26 février du Comité permanent de la sécurité publique et nationale.

Premièrement, le compte rendu de la réunion est maintenant disponible sur Internet. Je sais que mon homologue avait essayé de demander le consentement unanime pour qu'un rapport soit réputé avoir été présenté par le comité. Il a maintenant donné un avis de motion de l'opposition à cet effet. En fait, cela montre clairement à quel point il méprise le principe selon lequel les comités sont maîtres de leurs travaux.

Je me réfère au compte-rendu de la réunion et je vois que, à environ 13 h 30, le président du comité, le député de Prince Edward—Hastings, a déclaré ceci en réponse à un recours au Règlement:

La seule recommandation que je ferais, c'est que, plus le temps avance, plus nous parlons, plus le président aura la mèche courte quand quelqu'un voudra remettre en question [...]

« Avoir la mèche courte » est peut-être la bonne expression à employer parce qu'il y a eu ensuite, jusque vers 16 h 30, une dizaine d'autres recours au Règlement pour dénoncer les digressions et le caractère répétitif des interventions. La porte-parole adjointe du NPD en matière de sécurité publique a même invoqué le Règlement au sujet des propos de la secrétaire parlementaire du ministre de la Sécurité publique.

De toute évidence, le débat devenait de moins en moins pertinent. Ce n'est d'ailleurs pas étonnant, puisque le porte-parole néo-démocrate en matière de sécurité publique, le député d'Esquimalt—Juan de Fuca, avait déjà dit, avant 10 heures, que son parti allait « voter contre le sous-amendement ». Même si les intentions de vote avaient toutes été confirmées très tôt dans la journée, les néo-démocrates ont fait de l'obstruction pendant des heures. Leurs interventions sans intérêt étaient truffées de digressions et de répétitions, ce qui a donné lieu à plusieurs recours au Règlement.

C'est évidemment le dernier recours au Règlement qui a porté à conséquence. Je cite brièvement le procès-verbal de la séance:

Le Comité reprend l'examen du sous-amendement de [la secrétaire parlementaire].

Un rappel au Règlement est soulevé relativement aux répétitions, et [le député de Northumberland—Quinte West] demande que le Président décide de mettre aux voix la question sur le sous-amendement, l'amendement et la motion principale à l'étude.

On peut lire ensuite que la présidence a rendu une décision, qui a ensuite été contestée. La majorité du comité a finalement approuvé le renversement de la décision.

Je tenais à revenir là-dessus afin de prouver que les faits invoqués par le leader parlementaire du NPD dans son recours au Règlement ne se sont jamais produits. Il a dit que le député de Northumberland—Quinte West avait présenté une motion proposant la question préalable: c'est tout à fait faux, le député n'a pas présenté ce genre de motion, et le compte rendu du comité le prouve. Le député a plutôt invoqué le Règlement pour des questions de pertinence et de répétition. Ces questions se trouvent dans notre Règlement et elles s'appliquent aussi aux comités. Le président du comité peut décider de ces questions « sous réserve d'appel au comité », comme le prévoit l'article 117 du Règlement.

En outre, comme je l'ai dit le 27 février, le fait que deux députés débattent des travaux d'un comité dont ils ne font pas partie illustre bien la raison pour laquelle les différends quant à la procédure devraient être réglés dans les comités.

Je suis convaincu que le député de Burnaby—New Westminster, qui a beaucoup d'expérience en tant que député, n'a pas voulu induire la Chambre en erreur. J'imagine donc qu'il rectifiera les faits afin de dissiper tout malentendu à ce sujet.

J'ai déjà cité un certain nombre de décisions du Président Milliken, mais j'en ai trouvé une autre qui s'applique aussi à la situation. Cet extrait est tiré de la page 3678 des *Débats* du 10 juin 2010:

Tous les députés qui sont intervenus sur la question ont convenu que le Président n'a pas à s'ériger en cour d'appel pour trancher les questions de procédure soulevées au cours des travaux des comités. En effet, à de multiples occasions, les Présidents ont réitéré la règle d'or selon laquelle les comités sont maîtres de leurs propres travaux et que toute prétendue irrégularité survenant en comité ne peut être examinée par la Chambre qu'après la réception d'un rapport du comité en cause. Les exceptions à cette règle sont extrêmement rares.

Initiatives ministérielles

Puis, il a ajouté ce qui suit:

Cependant, après examen des faits présentés, rien ne donne à penser que, dans le cas qui nous occupe, les circonstances justifient que la présidence déroge à la pratique courante de laisser les comités régler eux-mêmes les questions liées à leurs travaux, surtout compte tenu de l'assertion du député selon laquelle « la présidence avait le soutien de la majorité des membres du comité ».

Le Président Milliken a fait allusion à un député qui avait invoqué le Règlement dans ce cas. De quel député s'agissait-il? C'était le député de Burnaby—New Westminster. Il devrait comprendre clairement qu'une décision prise par la majorité des membres d'un comité ne devrait pas faire l'objet d'un appel devant la présidence. Il a déjà essayé ce tour de passe-passe. Manifestement insatisfait de la décision, il tente encore sa chance. J'espère qu'il apprendra sa leçon.

Enfin, j'aimerais terminer mon intervention en citant un extrait de la décision rendue par le Président Lamoureux qui figure à la page 1397 des *Journaux* du 24 juillet 1969. Il explique comment il perçoit le rôle de la présidence lorsqu'on lui demande d'agir comme une cour d'appel pour trancher des questions liées aux travaux des comités, rôle que le leader parlementaire du NPD souhaiterait voir jouer dans cette affaire, monsieur le Président.

• (1520)

—Je cite la décision du Président:

L'Orateur est un serviteur de la Chambre. On veut peut-être faire de moi le maître de la Chambre aujourd'hui, mais si demain, en d'autres circonstances, je cherchais à me prévaloir de ce privilège, on changerait peut-être alors d'avis.

Je deviendrais un héros, je suppose, si je prenais sur moi de juger des situations politiques comme celle-ci et de substituer mon jugement à celui de certains députés, d'une majorité d'entre eux ou peut-être, parfois, d'une minorité. Ce n'est pas là, je pense, le rôle d'un Orateur dans notre régime de gouvernement. Je ne me sens pas en mesure d'assumer cette responsabilité. Il est de mon devoir, je crois, de statuer sur de telles questions conformément aux règles et aux dispositions du Règlement dont les députés eux-mêmes ont confié l'application à l'Orateur.

Cela conclut mes observations complémentaires.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, je serai bref. Je suis heureux de prendre la parole pour faire des observations complémentaires.

J'ai presque été tenté d'invoquer le Règlement au sujet de la pertinence de l'intervention du leader du gouvernement à la Chambre, car chaque fois qu'il prend la parole il semble corroborer le point que nous avons soulevé à cette réunion scandaleuse du comité où les règles qui nous régissent ont été si clairement violées.

Le leader du gouvernement à la Chambre ou ses collègues conservateurs sont intervenus trois fois sans jamais contredire la règle fondamentale du Règlement qui stipule très simplement — je fais référence à *O'Brien et Bosc*, page 1057 —, comme le Président le sait très bien, que, « En comité, la question préalable est irrecevable ». C'est la règle fondamentale qui a été enfreinte.

C'est la règle que la majorité conservatrice a essayé de contourner. Leurs commentaires politiques et leurs attaques ad hominem ne changent rien au fait qu'ils ont violé une règle fondamentale.

Le leader du gouvernement à la Chambre a toutefois soumis un nouvel élément d'information en tentant de faire valoir que la question préalable n'avait pas été proposée. Je tiens toutefois à répéter ce que j'ai rapporté il y a une semaine et demie, c'est-à-dire que le député conservateur a clairement dit: « Je vous demande [...] de mettre aux voix le sous-amendement, l'amendement et la motion principale dès maintenant [...] ».

On ne saurait être plus clair. Le comité a dérogé à des règles fondamentales, et c'est pourquoi nous avons porté les faits à votre attention, monsieur le Président. De toute évidence, malgré tous leurs discours creux, les conservateurs ne peuvent pas faire fi du Règlement. Ils doivent respecter les règles qui régissent cet endroit.

Ils ne peuvent pas les rejeter. Ils ne peuvent pas les violer. Ils ne peuvent y contrevenir. Ils doivent respecter le Règlement.

C'est pour cette raison que nous avons soulevé la question. Ce qui s'est produit au comité de la sécurité publique est scandaleux, qu'on ne s'y trompe pas. Il s'agissait d'une atteinte manifeste au Règlement.

Il est possible que nous soumettions d'autres arguments ultérieurement à ce sujet, mais je trouve que les faits sont limpides: les conservateurs ont violé le Règlement qui régit nos activités. C'est ce que nous faisons valoir aujourd'hui.

Le vice-président: Si le leader à la Chambre de l'Opposition officielle entend bel et bien soumettre d'autres arguments, je le prie d'en aviser le Bureau aussitôt que possible. Je sais que le Président désire rendre une décision dans ce dossier dans les plus brefs délais.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LOI SUR LA SÛRETÉ DES PIPELINES

La Chambre reprend l'étude de la motion portant que le projet de loi C-46, Loi modifiant la Loi sur l'Office national de l'énergie et la Loi sur les opérations pétrolières au Canada, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

Le vice-président: Il reste trois minutes et 30 secondes à la députée de Saanich—Gulf Islands pour des questions et observations.

M. Bruce Hyer (Thunder Bay—Superior-Nord, PV): Monsieur le Président, j'aimerais demander à la députée si elle a entendu parler des travaux de scientifiques, de techniciens et d'universitaires sur les pipelines à double paroi munis de détecteurs entre les deux parois. Ils sont pratiquement à l'épreuve des déversements. Bien entendu, ils ne sont pas mentionnés dans ce projet de loi, mais un nombre croissant de spécialistes estiment qu'ils sont indispensables pour empêcher le genre de problèmes qu'a déjà mentionnés la députée.

• (1525)

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, au sujet du projet de loi C-46 sur la sûreté des pipelines, je remercie mon collègue au Parti vert, le député de Thunder Bay—Superior-Nord.

La technologie a beaucoup évolué, surtout celle des pipelines à double paroi. Aucun des pipelines actuellement proposés au Canada n'est à double paroi. Il ne fait aucun doute que s'il y a deux parois avec des détecteurs de fuites entre les deux, les fuites seront moins fréquentes dans le système. Ce serait une amélioration importante des mesures de sécurité pour les pipelines proposés.

Initiatives ministérielles

Ce que je veux souligner, comme je l'ai fait dans mon discours, c'est que le Parti vert s'oppose à tous les pipelines actuellement proposés, qu'ils soient orientés vers l'Ouest, l'Est, le Sud ou, potentiellement, le Nord, bref à tout pipeline destiné à transporter du bitume brut vers les côtes pour qu'il soit livré à l'étranger, et transportant un mélange très dangereux et très dommageable pour l'environnement de bitume et de bitume dilué. C'est une chose à laquelle nous nous opposons.

[Français]

M. Raymond Côté (Beauport—Limoilou, NPD): Monsieur le Président, je remercie la députée de Saanich—Gulf Islands de son discours.

Une catégorisation existe en matière de responsabilité en cas de déversement. Si la faute ou la négligence sont prouvées, la responsabilité est illimitée, mais si elles ne sont pas prouvées, la responsabilité est limitée à 1 milliard de dollars.

J'aimerais que ma collègue nous parle davantage des problèmes que cela peut occasionner puisque, évidemment, on se retrouve dans un processus juridique pour déterminer cette responsabilité, ce qui, selon moi, peut retarder l'indemnisation.

Mme Elizabeth May: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question.

Le plafond de 1 milliard de dollars est vraiment un problème, parce qu'il reste la possibilité, et même la probabilité, d'avoir des désastres causés par un pipeline où les coûts seront de plus de 1 milliard de dollars. On connaît, par exemple, le désastre au Michigan causé par Enbridge à la rivière Kalamazoo. Après plus de quatre ans, la rivière est toujours polluée.

[Traduction]

À ma connaissance, il est impossible de nettoyer un déversement de bitume dilué, à n'importe quel coût, et l'on sait que le coût de nettoyage du déversement dans la Kalamazoo dépasse déjà le plafond de 1 milliard de dollars prescrit dans le projet de loi C 46. Autrement dit, toutes les dépenses qui dépasseront ce plafond devront être assumées par le gouvernement canadien, c'est-à-dire par les contribuables.

Certes, comme l'ont fait remarquer des députés conservateurs, ce déversement s'est produit au Michigan, soit dans un autre pays, mais il n'en reste pas moins que l'auteur du déversement est une grande entreprise canadienne.

M. Craig Scott (Toronto—Danforth, NPD): Monsieur le Président, je suis heureux d'avoir l'occasion de dire quelques mots au sujet du projet de loi C-46, Loi modifiant la loi sur l'Office national de l'énergie et la Loi sur les opérations pétrolières au Canada. Nous savons que ce projet de loi porte sur toute la question de la responsabilité en cas de fuite provenant d'un pipeline.

Ma circonscription, Toronto—Danforth, est très favorable à la défense et à la protection de l'environnement. Ses habitants sont particulièrement sensibilisés à cette question. Ils sont donc très inquiets des risques considérables que les projets de pipelines, y compris les déversements pétroliers, posent à l'environnement de notre pays. Ils savent également, et c'est important de le souligner, que les pipelines encouragent directement l'extraction et l'exportation accélérées de pétrole, ce qui va à l'encontre des efforts que nous devons déployer sans tarder pour lutter contre le changement climatique, étant bien entendu que le changement climatique est le défi le plus important auquel la planète est confrontée depuis déjà plusieurs décennies, mais sans qu'aucune action vraiment efficace n'ait été décidée.

Ils sont aussi nombreux à comprendre les risques particuliers que pose le bitume dilué en cas de déversement, sous quelque forme que ce soit, à partir d'un pétrolier ou d'un pipeline, comme l'a fait remarquer la députée de Saanich—Gulf Islands. Les électeurs de ma circonscription sont loin d'être convaincus que le gouvernement, de façon générale, prend les mesures qu'il faut pour éviter ce genre de problèmes environnementaux. Ils veulent avoir la preuve que l'environnement est protégé et que des mesures sont prises en matière de prévention et d'intervention en cas d'urgence.

Je prends bien sûr toutes ces préoccupations très au sérieux. Quand il s'agit de projets d'exploitation des ressources aussi importants que la construction de pipelines, le NPD estime que les communautés concernées doivent être adéquatement consultées, que les droits des peuples autochtones doivent être respectés, et que toute approche de développement durable doit reposer sur des évaluations environnementales rigoureuses. Ce n'est pas l'approche qui a été retenue par le gouvernement, loin s'en faut, dans les cas, par exemple, de Northern Gateway, de Kinder Morgan et de Keystone XL, sans parler du processus tout à fait irrégulier qu'on a utilisé pour la ligne 9 et qu'on va réutiliser pour Énergie Est.

Il n'en reste pas moins que le projet de loi dont nous discutons aujourd'hui est un pas dans la bonne direction. En effet, le projet de loi C-46 prévoit, entre autres, que certains pollueurs seront absolument responsables de tout préjudice causé par une fuite provenant de pipelines, y compris les dégâts à l'environnement, ce que le projet de loi appelle la perte éventuelle de la valeur de non-usage. Le texte prévoit une responsabilité absolue pour tous les pipelines réglementés par l'Office national de l'énergie. Cela signifie que les entreprises seront responsables des coûts et des dommages, sans égard à la faute, jusqu'à concurrence de 1 milliard de dollars pour les pipelines majeurs, c'est-à-dire ceux qui acheminent plus de 250 000 barils de pétrole par jour. Lorsqu'il y a faute, y compris négligence, il n'y a pas de plafond, et c'est là un aspect positif de ce projet de loi. Quant aux pipelines acheminant moins de 250 000 barils de pétrole par jour, tout dépendra de la réglementation. On ne sait donc pas précisément quelle sera la responsabilité maximale des petites entreprises.

Je le répète, c'est un bon début, et c'est pourquoi j'appuierai bien entendu l'adoption du projet de loi à l'étape de la deuxième lecture. D'après ce que j'ai entendu, c'est ce que feront la plupart de mes collègues, sinon tous. Le projet de loi doit être renvoyé au comité pour être étudié plus en profondeur et amendé. C'est exactement le genre de projet de loi pour lequel l'expertise réelle de l'ensemble des secteurs d'activité sera mise à contribution. J'espère sincèrement que le comité tiendra suffisamment d'audiences pour entrer dans les menus détails du projet de loi et bien faire les choses. C'est le genre de mesure législative qui ne doit pas être politisée à outrance et tous les partis semblent s'entendre sur le fait que les choses doivent être faites correctement, dans l'ensemble.

Depuis longtemps, le NPD soutient que ce sont les entreprises et les sociétés qui doivent assumer les coûts de la pollution, pas les citoyens qui demandent au trésor public de financer des programmes gouvernementaux. Ce projet de loi, qui se fait attendre depuis longtemps, est un premier pas en vue de la création d'un régime fondé sur le principe du pollueur-payeur pour les pipelines au Canada.

Initiatives ministérielles

Je tiens à signaler brièvement quelques autres dispositions qui témoignent des efforts louables déployés par le gouvernement dans le projet de loi C-46. L'une d'entre elles concerne les gouvernements autochtones, appelés « tout corps dirigeant autochtone » dans le projet de loi. Ils y sont traités sur le même pied que les autres administrations — municipales, provinciales et fédérales — quant à leur rôle dans le nettoyage et à l'indemnisation pour tout type de nettoyage nécessaire. Le projet de loi leur accorde aussi d'autres pouvoirs et d'autres droits, ce qui est une bonne chose.

Les autres recours prévus, dans le cadre d'un jugement rendu par un tribunal en cas d'infraction à la Loi sur l'Office national de l'énergie, comprennent des solutions novatrices comme la création de bourses d'études destinées à des programmes d'études liés à l'environnement. C'est écrit dans le projet de loi.

● (1530)

Le nouveau tribunal d'indemnisation en matière de pipelines pourrait accorder une indemnité provisionnelle, dans le cas d'une compagnie désignée. Dans le système que le projet de loi vise à établir, une compagnie désignée pourrait puiser autant d'argent dans le fonds commun que l'Office national de l'énergie le jugerait nécessaire afin de verser les indemnités. Par conséquent, pour autant que je sache, une compagnie ayant versé des sommes dans un fonds commun pour s'assurer d'avoir assez d'argent en réserve aurait le droit de puiser dans ce fonds la totalité de l'argent, et non uniquement les sommes qu'elle y aurait versées.

En outre, s'agissant des amendes pouvant être imposées pour les infractions déjà prévues dans la Loi sur l'Office national de l'énergie, le projet de loi prévoit un certain nombre de nouvelles circonstances aggravantes. Autrement dit, lorsque certains facteurs seraient présents, les amendes seraient plus élevées. L'un de ces facteurs serait la preuve que la compagnie a causé le déversement en refusant essentiellement de prendre les mesures préventives nécessaires, dans le but d'économiser de l'argent et d'accroître ses profits.

Toutes ces dispositions du projet de loi sont louables. Toutefois, celui-ci pose problème à bien des égards.

Le premier problème a été signalé à quelques reprises, et c'est la décision de fixer à 1 milliard de dollars la limite de responsabilité dans les cas où il n'est pas nécessaire de prouver qu'il y a eu faute. Cette somme risque de ne pas être suffisante. La députée de Saanich — Gulf Islands a indiqué clairement que, selon les données dont nous disposons, le nettoyage du bassin de la rivière Kalamazoo a déjà coûté plus de 1 milliard de dollars. Nous savons aussi que les opérations de nettoyage n'ont pas donné de bons résultats et qu'elles se poursuivent dans une certaine mesure, alors qu'on ne sait pas vraiment s'il sera un jour vraiment possible de terminer ce nettoyage, compte tenu de la nature du bitume dilué.

Deuxièmement, le projet de loi est en grande partie truffé de dispositions réglementaires et discrétionnaires. Le Cabinet et l'Office national de l'énergie se voient accorder énormément de pouvoirs pour l'élaboration de règlements détaillés. Par exemple, le projet de loi décrit le nouveau tribunal d'indemnisation en matière de pipelines de façon très générale. Cependant, le gouverneur en conseil se verrait accorder le pouvoir de régler pratiquement tous les aspects de ce tribunal, notamment aux termes de l'alinéa 48.47a), qui lui permet de « prévoir les conditions de nomination des membres ». Le projet de loi ne nous dit rien sur la nature de ce tribunal. D'où viendront les membres? Comment seront-ils nommés? Comment savoir si ce tribunal pourra remplacer la magistrature de façon juste et équitable au moment de traiter les cas dont il pourrait être saisi? En raison des nombreux détails qui ne sont pas fournis dans le projet de loi, les

dispositions concernant ce tribunal d'indemnisation en matière de pipelines comportent bien des risques de manipulation.

D'autres problèmes relèvent davantage de ce qui serait visé par la réglementation, et même du fait que le projet de loi prévoit qu'on ne puisse pas régler dans certains cas. Par exemple, selon ce que j'ai lu, il semble que le gouverneur en conseil ne puisse pas procéder au cas par cas pour déterminer si une société doit se voir imposer un montant supérieur à 1 milliard de dollars. Il peut déterminer que, pour un type particulier de pipeline qui transporte beaucoup plus que 250 000 barils par jour, la limite de responsabilité devrait être supérieure à 1 milliard de dollars. Cependant, il ne peut pas procéder au cas par cas pour ce type de pipeline, alors que le projet de loi lui permet expressément de le faire pour les pipelines qui transportent moins de 250 000 barils par jour. Par conséquent, il semble interdit de traiter différemment une société qui poursuit ses activités même si on sait qu'elle pose des problèmes, qu'elle ne respecte pas les règles, et qu'elle présente des risques plus importants. Il y a là une sorte d'égalité formelle qui pose problème.

Pour ce qui est de la somme d'argent qu'une entreprise doit conserver pour couvrir la responsabilité, l'Office national de l'énergie n'est pas tenu de veiller à ce que la somme d'argent dont l'entreprise dispose soit suffisante pour couvrir la perte éventuelle de la valeur de non-usage, autrement dit, les dommages à l'environnement liés à une ressource publique. Cela fait partie intégrante de certains aspects dont nous avons discuté plus tôt, pendant les questions et réponses, en lien avec un discours antérieur. En ce qui concerne certains éléments, même si la loi parle d'abord d'une « valeur de non-usage », les dommages à l'environnement sont couverts; il s'agit de l'un des trois principaux types de dommages visés par les dispositions relatives à la responsabilité qui figurent dans le projet de loi, mais la loi comprend d'autres dispositions qui semblent annuler celles du projet de loi.

En terminant, ce projet de loi est certes un bon début, mais il doit aussi être examiné de près par le comité. Le comité doit l'examiner en bonne et due forme pour faire ressortir ce qui doit être amélioré. J'espère que tous les partis travailleront en collaboration pour atteindre cet objectif.

● (1535)

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, je suis d'accord avec certaines observations faites par mon collègue.

Les conservateurs parlent souvent du bilan de sécurité des pipelines. Au fil des ans, j'ai pu constater que les Canadiens comprennent qu'il est important de transporter le pétrole et le gaz par pipeline, mais parallèlement, ils ont des attentes, avec raison d'ailleurs; ils veulent avoir l'assurance que les pipelines sont sûrs. Dans cette optique, c'est une bonne chose que nous soyons saisis de ce projet de loi.

Je me demande si le député voudrait nous faire part de ses observations et nous dire si, à son avis, nous répondons aux attentes de l'ensemble des Canadiens en ce qui concerne la protection de l'environnement, entre autres, lorsqu'il est question de la sûreté des pipelines dans son ensemble.

Initiatives ministérielles

• (1540)

M. Craig Scott: Monsieur le Président, si j'ai bien compris les chiffres en ma possession, la confiance des Canadiens varie en fonction du moyen utilisé pour transporter le pétrole. Au total, 29 % estiment que le train est sans danger. Il suffit de se rappeler ce qui s'est produit à Lac-Mégantic pour comprendre pourquoi ce taux est aussi peu élevé. Ensuite, 37 % des Canadiens jugent les pétroliers sans danger, ce qui demeure peu élevé. Près de 50 % croient par contre que les pipelines sont sécuritaires. Et c'est tout à fait exact: une partie de la question laisse entendre que les Canadiens comprennent que les pipelines pourraient constituer un moyen de transport moins dangereux que les autres.

J'aimerais cependant revenir sur ce que disait la députée de Saanich—Gulf Islands. Le bitume dilué est très différent des autres types de pétrole, les semi-raffinés autant que les raffinés. Les problèmes occasionnés par les déversements de bitume dilué sont tels que, si ce produit doit traverser une zone ne serait-ce qu'un tant soit peu vulnérable sur le plan environnemental, les autorités doivent y porter une attention toute particulière, et ce, peu importe le moyen de transport, mais plus particulièrement les pipelines.

Si on ajoute à cela le fait qu'en raffinant le pétrole ou en le valorisant à la source — c'est-à-dire en Alberta —, on en rehausse considérablement la valeur économique pour la province, qui n'a dès lors plus besoin d'en extraire autant pour en tirer les mêmes recettes, on conclut sans trop de problème que les pipelines ne doivent pas être considérés comme un moyen de faire sortir à tout prix — et au plus vite — le pétrole de l'Alberta.

La transition d'une économie axée sur le carbone à une économie verte peut prendre différentes formes. On peut par exemple laisser le plus possible de ressources dans le sol tout en rehaussant la valeur des produits qui sortiront de l'Alberta.

[Français]

Mme Anne-Marie Day (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, NDP): Monsieur le Président, le député de Toronto—Danforth parle de son attachement, et de l'importance de l'attachement de ses concitoyens, pour l'environnement. Les citoyens de Charlesbourg—Haute-Saint-Charles partagent cette même vision.

En effet, ils sont attachés à l'environnement et à sa protection. Il semble que les conservateurs soient les seuls à la remorque des catastrophes. Ces derniers font un pas en avant lorsque la catastrophe a eu lieu. Il y en a eu trois récemment dans le Nord de l'Ontario.

Le député ne croit-il pas que la sécurité de la population devrait recevoir plus de considération de la part du gouvernement en place? Ce gouvernement ne devrait-il pas agir plus rapidement et mieux protéger les Canadiens et Canadiennes?

M. Craig Scott: Monsieur le Président, parler de la participation et du rôle des gens dans les communautés où passent les pipelines et d'où sont issues les sources d'extraction du pétrole est vraiment ce qu'il faut viser.

Il est aussi important de noter, dans le même contexte, que le projet de loi C-628 de notre collègue de Skeena—Bulkley Valley traite exactement de cela, soit de la nécessité de donner une voix beaucoup plus forte aux gens et aux communautés dans les processus d'évaluation environnementale.

[Traduction]

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NDP): Monsieur le Président, c'est toujours un honneur pour moi d'intervenir au nom des habitants de Timmins—Baie James au sujet du projet de loi C-46, la prétendue Loi sur la sûreté des pipelines, qui vient modifier

la Loi sur l'Office national de l'énergie. En ce moment même, dans mon coin du pays, les gens sont très préoccupés par le troisième déraillement à avoir eu lieu dans la région au cours du dernier mois. Deux wagons-citernes ont déraillé, le premier dans la petite localité de Gogama, et le deuxième à Hornepayne. Vingt-neuf wagons transportant du pétrole brut lourd ont déraillé. Certains d'entre eux brûlent encore dans la rivière Mattagami, ravagés par un incendie impossible à maîtriser. Cette rivière trouve sa source dans cette région du Nord de l'Ontario, passe au coeur de Timmins, traverse des localités comme Smooth Rock Falls et se jette dans les rivières Missinaibi et Moose, qui vont jusqu'à la baie James. Un énorme bassin hydrographique de 37 000 kilomètres carrés est touché.

Ce pétrole brut lourd se consume dans un habitat du poisson situé très près de la Première Nation de Mattagami et de Gogama. Or, il faut examiner ces événements dans une perspective de politique gouvernementale. Il y a eu l'horrible tragédie survenue à Lac-Mégantic l'été dernier, où les mesures de sécurité ont échoué. On a permis aux sociétés de se surveiller elles-mêmes et on nous avait alors promis que les Canadiens seraient mieux protégés dans un monde privatisé et que tout irait bien quand les sociétés ne seraient assujetties à aucune surveillance de l'extérieur. Beaucoup d'habitants de Lac-Mégantic ont péri en raison de ces décisions.

Si le train avait déraillé dans la localité de Gogama plutôt que dans la rivière quelques kilomètres plus loin, il aurait pu causer une catastrophe comme celle de Lac-Mégantic. De nombreuses régions du pays, notamment dans le Nord, sont desservies par les chemins de fer. En face de chez moi, Ontario Northland transporte de l'acide sulfurique concentré à partir de la fonderie à Rouyn-Noranda. J'habite d'ailleurs au point milliaire 104 du chemin de fer. La question de la sécurité nous touche de très près.

Je parle dans le contexte des énormes retombées économiques de l'industrie pétrolière au pays. Bien que celle-ci soit un énorme moteur économique, il faut aussi nous pencher sur son impact environnemental, afin d'assurer un équilibre. Certains diront: « n'empruntons plus les chemins de fer, bâtissons des pipelines, cela réglerait tous nos soucis. » Le problème réside dans le manque de vision à long terme du gouvernement, dont la philosophie, comme l'a dit mon collègue de Toronto—Danforth, en est une qui ne tient compte que de l'extraction et de l'expédition.

Il est fondamentalement aberrant que la vision pour notre économie nationale consiste à extraire du bitume brut pour l'expédier à un port de Québec situé à 2 000 kilomètres et ensuite l'envoyer se faire raffiner en Chine ou ailleurs. C'est absurde. Ce n'est pas là un plan économique. On décharge le risque sur les gens qui vivent le long des pipelines. En effet, le gouvernement a complètement édulcoré les lois en matière de protection environnementale, dont la Loi sur la protection des eaux navigables, de sorte que l'obligation d'installer un robinet d'arrêt le long des rivières n'existe plus.

On nous dit que c'est censé être dans notre intérêt. Je vois des publicités de l'industrie pétrolière partout à Ottawa arborant le slogan « C'est votre pétrole, c'est notre pétrole, faisons le bon choix ». Ce n'est pas notre pétrole. C'est l'intérêt du Canada qui devrait compter. Non, c'est le risque auquel nous sommes exposés. Ce sont les frères Koch aux États-Unis qui empochent les profits. Les profits vont à l'étranger. À la pompe, demandez à n'importe quel habitant du Nord si toutes les répercussions économiques qu'ils ont subies récemment leur ont permis de profiter d'une baisse du prix de l'essence. Nous n'avons jamais eu de répit.

Initiatives ministérielles

Nous devons nous pencher sur ces questions. Le projet de loi contient de bonnes dispositions concernant la responsabilité. J'interroge les électeurs sur les processus en place pour protéger le public. L'Office national de l'énergie ne me rassure pas vraiment. Si j'étais un lobbyiste de l'industrie pétrolière, je serais probablement très optimiste. Si j'étais une grande compagnie comme Suncor ou Sunoco, je penserais que l'Office national de l'énergie est compétent. Énergie Est est un grand projet en cours de développement. Le public a le droit de participer, parce que si nous voulons transporter du bitume par pipeline, le public doit donner son appui et comprendre l'enjeu.

● (1545)

L'Office national de l'énergie doit écouter ce que les citoyens ont à dire à ce sujet. Toutefois, les citoyens ne peuvent pas simplement envoyer une lettre à l'office, puisqu'ils doivent obtenir une autorisation pour le faire. En effet, l'office n'accepte pas de courrier non sollicité. Les gens qui souhaitent communiquer avec l'office doivent présenter une demande, et c'est l'organisme qui décide ensuite si l'opinion de la personne ayant fait la demande est importante ou non. Ce n'est pas de cette manière qu'on peut établir un climat de confiance, c'est socialement inacceptable. L'Office national de l'énergie décide s'il est prêt à recevoir certaines lettres ou s'il les refuse tout simplement.

Par conséquent, l'acceptation et le refus des demandes dépendent des répercussions directes que le projet pourrait avoir sur les intérêts de la personne, du rapport entre le projet et la personne, du degré de gravité du préjudice auquel la personne est exposée, ainsi que de la fréquence à laquelle la personne se rend dans le secteur où le projet sera mis en oeuvre et de la durée de ses passages dans le secteur. Essayons d'interpréter un peu ce que cela signifie. Si j'habite au-dessus d'un pipeline, j'aurai peut-être le droit de me rendre aux audiences et de dire si j'appuie le projet ou non. Prenons pour exemple le déraillement de Gogama: si c'était un pipeline qui avait explosé, les habitants de Timmins — qui se trouvent dans le périmètre de 37 000 kilomètres carrés et qui ont subi les répercussions du déraillement — auraient-ils été autorisés à prendre la parole dans le cadre des audiences de l'Office national de l'énergie?

L'enjeu dont il est question ici, dans le cas du pétrole brut, c'est une vision nationale, selon laquelle il n'est pas nécessaire de traiter et d'améliorer ce produit au Canada, ce qui permettrait pourtant de créer des emplois à valeur ajoutée et de tirer profit des grands atouts dont nous disposons en termes de ressources pétrolières et gazières, ainsi que de production minière. Il n'existe pas de vision nationale qui nous inciterait à améliorer le produit, à faire en sorte qu'il soit à valeur ajoutée et à en extraire moins parce que l'activité économique serait accrue. Cependant, on nous dit qu'il faut faire confiance à l'industrie des pipelines parce que le gouvernement a fait du Canada un État pétrolier. Or, le gouvernement est corrompu, à l'instar de tous les États pétroliers. On le voit bien quand il s'en prend à des groupes d'ornithologues, à des organisations environnementales et à quiconque ose dénoncer son programme.

Nous sommes censés croire que le bitume est tout simplement comme le pétrole, alors que ce n'est pas le cas. Le projet de loi C-46 parle d'une limite de responsabilité de 1 milliard de dollars. Or, cette limite a été dépassée dans le cas des dommages causés par la société Enbridge à la rivière Kalamazoo. L'Agence de protection de l'environnement des États-Unis a ordonné à Enbridge de réparer les dommages qu'elle a causés à la rivière Kalamazoo parce qu'elle ne disposait pas d'un mécanisme de surveillance approprié, mais il se peut que cette société n'y arrive jamais.

Comparons un pipeline qui traverserait le Nord de l'Ontario au train qui circulait à Gogama: si le pipeline transportait du bitume et qu'il explosait, le projet de loi offrirait-il une protection suffisante pour pallier les milliards de dollars de dommages que le sinistre entraînerait? Si le pipeline Northern Gateway avait été approuvé et qu'il déversait du bitume dans les montagnes de la Colombie-Britannique, comment pourrait-on ne serait-ce que se rendre sur les lieux? Après tout, tout en bas des routes de montagne de la Colombie-Britannique, on voit des camions abandonnés après une sortie de route parce qu'il aurait été trop difficile de les récupérer. Comment s'y prendrait-on pour retirer le bitume des cours d'eau? C'est ce qui explique que le président Obama a rejeté le projet Keystone, contrairement à ce que réclamaient les chefs du Parti libéral et du Parti conservateur. M. Obama a dit qu'il n'allait pas dans le sens des intérêts des États-Unis d'assumer des risques sans tirer d'avantages en contrepartie.

Par conséquent, je cherche à déterminer comment notre économie doit évoluer. Nos ressources naturelles revêtent une importance vitale, mais il faut une légitimité sociale pour les exploiter. Il faut agir en toute sûreté et obliger les entreprises qui désirent extraire des produits comme le bitume et le transporter à procéder de manière sûre. Dans le cas du transport ferroviaire, c'est un échec. Il y a eu trop d'accidents. Une responsabilisation s'impose. Cela dit, comment avoir l'assurance que, dans le cas des pipelines, le projet de loi nous protégera étant donné la collusion entre les intérêts pétroliers et le gouvernement conservateur? Je n'ai pas du tout confiance et je crois que les Canadiens sont du même avis.

Le projet de loi nous intéresse. Nous voulons qu'il soit renvoyé au comité. Cependant, n'oublions pas que le véritable enjeu, c'est celui de la responsabilisation environnementale. Le Canada doit l'affronter.

● (1550)

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, le député parle beaucoup du transport ferroviaire et en souligne les nombreuses lacunes. Son collègue vient de nous citer certains pourcentages relatifs à l'opinion véritable des Canadiens. Il est clair que la population canadienne s'inquiète beaucoup de la sécurité du transport ferroviaire du pétrole et du gaz et que les pipelines ne suscitent pas du tout les mêmes inquiétudes chez elle. Dans l'ensemble, les Canadiens sont beaucoup plus favorables au transport du pétrole et du gaz par pipeline.

La question que je voudrais poser au député concerne les trains. Si, comme on le prévoit, la demande sur le marché canadien et les marchés étrangers continue de croître, quel est le point de vue du député sur le transport ferroviaire de ces ressources naturelles, comparativement à l'utilisation des pipelines? Je lui saurais gré de bien vouloir dire un mot sur la question de la sécurité.

M. Charlie Angus: Monsieur le Président, il est intéressant de constater que, jusqu'à aujourd'hui, les Canadiens ont préféré les pipelines parce qu'ils y sont habitués. Les gazoducs qui sillonnent le pays constituent un moteur de l'économie, et nous y sommes habitués. Toutefois, il est question maintenant de transporter une substance complètement différente, soit du bitume sous haute pression, dans des pipelines qui ont aujourd'hui entre 40 et 60 ans. Cette idée soulève de sérieuses questions. Les Canadiens étant conscients que les lois canadiennes de protection de l'environnement ont été considérablement affaiblies, au pays, ils ont perdu confiance, et il en va de même pour nos partenaires étrangers.

Initiatives ministérielles

Je ne vois pas pourquoi le président Obama aurait un jour envie d'être d'accord avec le premier ministre actuel et de dire: « Oui, nous adorons votre programme pétrolier parce que vous avez réduit à leur plus simple expression vos lois de protection de l'environnement; parce que vous agissez comme une bande de voyous lorsqu'il est question d'environnement, vous fichant de l'environnement; parce que vous agissez comme si vous vous croyiez à la fin des temps et que vous vouliez pomper un maximum de pétrole. » Aucun de nos partenaires étrangers ne voudra s'associer à ce genre d'approche.

Si nous voulons susciter la confiance, qu'il s'agisse de transport ferroviaire ou de pipelines, les gens doivent avoir l'impression, premièrement, que les conservateurs se soucient de l'environnement et, deuxièmement, qu'ils se soucient également de la sécurité.

Au bout du compte, l'économie canadienne repose sur l'exploitation des ressources naturelles. Il faut exploiter nos ressources, mais il faut le faire de façon sûre, progressiste et respectueuse de l'environnement dans le cadre du mouvement mondial de lutte contre les émissions de carbone et les changements climatiques.

• (1555)

M. Jamie Nicholls (Vaudreuil—Soulanges, NPD): Monsieur le Président, mon collègue a dit que le Parti libéral est en faveur du pipeline Keystone XL. La Loi sur la sûreté des pipelines est attendue depuis longtemps. Je peux même dire à l'encontre du projet Keystone que, dans ma région, Vaudreuil—Soulanges, le pipeline n° 9 d'Enbridge échappe à la réglementation depuis 1999. Cela prouve que les deux autres partis sont tout aussi coupables de négligence dans le dossier des pipelines du Canada.

Mon collègue pourrait-il dire pourquoi nous nous opposons à Keystone et en quoi notre position se distingue de celle du Parti libéral?

M. Charlie Angus: Monsieur le Président, le projet Keystone ne tient pas la route. Le chef libéral et le chef conservateur nous ont dit qu'il créerait des milliers d'emplois. Il est question de la construction d'un pipeline jusqu'à la frontière du Montana. Nos ressources quitteraient alors le Canada. On parle d'exporter un produit qui serait transformé ailleurs et qui acquerrait ainsi une valeur ajoutée dont d'autres pays tireraient profit. Nous devons abandonner l'idée folle qui consiste à acheminer une matière première sur des milliers de kilomètres jusqu'à un port. Il faut plutôt transformer cette matière première en Alberta ou en Saskatchewan pour que le Canada en profite au maximum. Actuellement, le projet Keystone est mort aux États-Unis. Personne n'en veut à l'exception des frères Koch, des républicains et des chefs conservateur et libéral. La population est passée à autre chose.

Il faut plutôt envisager un projet progressiste et respectueux de l'environnement qui favorisera l'économie en créant des emplois à long terme. Lorsque nous utilisons par exemple le pétrole sale, il faut le faire de façon limitée afin d'en réduire les effets sur la planète.

[Français]

M. Raymond Côté (Beauport—Limoilou, NPD): Monsieur le Président, c'est un grand plaisir pour moi de prendre la parole pour débattre de ce projet de loi.

En effet, comme la plupart de mes collègues l'ont dit, ce projet de loi est important parce qu'il marque un pas de plus vers l'application du principe du pollueur-payeur, et je crois sincèrement que c'est fondamentalement essentiel, considérant l'augmentation effrénée de l'exploitation de diverses sources de pétrole et de gaz au Canada et considérant les conséquences que cela peut apporter. On connaît toutes les réactions et tous les débats que suscitent dans la population cette exploitation et le transport par divers moyens, dont les

pipelines. C'est donc vraiment très important d'avancer et de faire au moins ce pas de la meilleure manière possible.

Comme tous mes collègues néo-démocrates — je n'ai pas entendu de notes discordantes sur ce sujet —, j'appuie en deuxième lecture ce projet de loi, à la fois sur le principe à sa base, mais aussi parce qu'il contient des éléments réellement positifs. Cependant, cet appui est évidemment conditionnel au fait qu'on puisse faire un examen approfondi à l'étape du comité, et qu'au bout du compte, on puisse regarder ce qui est bon, ce qui est à améliorer et ce qu'on peut apporter comme améliorations, en espérant que ce débat puisse se faire le plus largement possible et dans les meilleures conditions possibles.

D'ailleurs, je saisis immédiatement cette balle au bond pour me réjouir du fait que ce projet de loi ne fait pas actuellement l'objet d'une motion d'attribution de temps. Je ne sais pas si cela va se produire. Je suis peut-être en zone dangereuse en évoquant ce fait. J'espère que cela ne donnera pas l'idée à mes collègues conservateurs de proposer cette motion d'attribution de temps, mais c'est quand même notable. Il est très important aussi qu'on puisse mener le débat le plus complètement possible et surtout, en apportant l'éclairage de différentes parties du Canada. En effet, on se retrouve à représenter des populations diverses, des populations qui sont parfois disséminées sur un immense territoire. Comme mon collègue l'a mentionné précédemment, il représente un territoire d'une vastitude incommensurable comparativement à celui que je représente, qui est beaucoup plus restreint et très urbain. Toutefois, ce territoire urbain risque, en raison de certains projets de pipelines, d'être affecté profondément en cas d'accident.

Ce qui est vraiment très important dans le principe du pollueur-payeur, c'est qu'il permet d'apporter un facteur encourageant, soit la prévention, donc de meilleures pratiques des compagnies. Celles qui veulent construire et exploiter un pipeline vont beaucoup plus loin dans les mesures de sécurité et dans le doublement ou le triplement des surveillances ou des mesures de contention afin d'éviter le plus possible d'éventuels déversements. Si jamais il y a un déversement, elles tentent de le limiter au maximum.

Effectivement, certains de nos collègues l'ont souligné, des accidents déplorables ont eu lieu, il y a quelques années à peine, comme le fameux accident du côté de la rivière Kalamazoo, qui a été largement souillée à la suite d'un déversement majeur. D'après les résultats de l'enquête qui a été menée, ce déversement est troublant quant à la manière dont sont opérés ces genres de pipelines. Finalement, une compagnie qui offre le service minimum afin d'acheminer un produit brut ou raffiné se trouve à avoir trop peu de contrôle, trop peu d'équipes à proximité afin de s'assurer que, quand une anomalie survient dans la conduite, celle-ci est identifiée et, à partir de là, la mesure correctrice est adoptée le plus rapidement possible.

C'est loin d'être bénin parce que, clairement, nous pouvons exploiter nos ressources naturelles de façon responsable.

Initiatives ministérielles

●(1600)

Nous pouvons le faire sans sacrifier la durabilité environnementale et l'acceptabilité sociale. Si je parle de ces concepts, c'est parce que l'environnement et le développement économique sont deux aspects loin d'être incompatibles, bien au contraire. Nous avons parlé, entre autres, de l'idée d'avoir un produit à valeur ajoutée, par exemple en le raffinant et en ayant des produits dérivés du produit brut. Au-delà de cela, nous pouvons développer une expertise, qui est elle aussi à valeur ajoutée et qui peut être exportée, sans compter son exploitation en terre canadienne, de telle manière à créer des emplois de qualité afin de prévenir les accidents et de réduire les risques et l'empreinte des installations en place.

Après avoir parlé de durabilité environnementale, l'autre aspect très important, c'est l'acceptabilité sociale, et surtout la participation du partenariat que nous pouvons créer avec les collectivités touchées, de près ou de loin, par le passage d'équipement, comme par exemple dans le cas d'un pipeline qui traverse une collectivité ou, à tout le moins, qui passe à proximité de cette dernière. C'est évidemment une pratique exigeante. Tout le monde le reconnaît. C'est toutefois une pratique essentielle parce que si les gens sont entendus et sont convaincus que leurs préoccupations sont prises en compte, cela favorise grandement la collaboration afin d'arriver à une solution, à un résultat, qui va éviter l'imposition unilatérale de mesures. En fait, une telle imposition pourrait mener à une contestation orageuse, très forte et, à la limite, à certains débordements. Nous ne pouvons pas reprocher cela aux gens. Quand ces derniers ont le sentiment que leur sécurité et celle de leurs proches est directement menacée, comment peut-on leur reprocher de réagir durement, de réclamer des choses, de contester ou de vouloir bloquer un projet? Certaines parties de notre pays vivent cela directement avec des projets qui sont dans l'air, à l'étude ou en développement.

Quand nous répondons aux aspects liés à la durabilité environnementale et à l'acceptabilité sociale, nous pouvons assurer une réelle prospérité à long terme et, surtout, une prospérité largement partagée et qui implique toutes les segments de la société. C'est pour cela qu'il sera très important que ce projet de loi ait droit à un examen complet en comité et qu'on y reçoive un large éventail de témoins. Je ne parle pas seulement de témoins experts, mais aussi de témoins de la société civile et de communautés qui vivent près de pipelines et d'installations existantes. Cela permettra de comprendre en quoi certains aspects plus discutables ou contestables de ce projet de loi ont besoin d'être améliorés.

Évidemment, un des aspects que je tiens à aborder, c'est la limite de responsabilité de 1 milliard de dollars lorsque la faute ou la négligence n'est pas prouvée. Ce montant paraît très élevé, 1 milliard de dollars, c'est quand même un montant énorme. Toutefois, cela suffirait-il, par exemple, pour une communauté comme la ville de Québec, où est située ma circonscription de Beauport—Limoilou, dans le cas d'un projet de pipeline, par exemple, ayant le potentiel de toucher des sources d'eau potable majeures qui alimentent des centaines de milliers de personnes, comme le fleuve Saint-Laurent ou certains lacs ou rivières majeurs, si ces sources d'eau étaient touchées de façon importante et sur des périodes se comptant en mois ou en années? La perte dépasserait largement ce seuil, même si la responsabilité n'était pas prouvée, que la compagnie n'était pas responsable et que c'était vraiment un accident.

●(1605)

Encore là, au-delà de Beauport—Limoilou et de la ville de Québec, quel sens peut-on donner à ce seuil de responsabilité, par

exemple, dans le cas de milieux naturels qui sont irrémédiablement souillés?

On peut faire un exercice comptable équivalent, mais il est essentiel que les compagnies comprennent à quel point leur responsabilité doit être absolue de telle manière à ce qu'elles prennent toutes les précautions nécessaires afin d'éviter le plus possible un accident.

[Traduction]

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, la construction éventuelle du pipeline de Keystone créerait toutes sortes de possibilités. Il y a de nombreuses parties intéressées. Le propre parti du député dit que le Parti libéral soutient le projet de loi et que le NPD s'y oppose. Les provinces et les municipalités veulent aller de l'avant avec le projet Keystone. Il y a beaucoup de travail à faire. Le gouvernement actuel a failli à la tâche dans ce dossier.

Si le projet de pipeline ne va pas de l'avant, il nous faudrait trouver d'autres façons de transporter cette ressource naturelle vers les États-Unis. Le député pense-t-il que nous devrions envisager des solutions de rechange à la construction d'un pipeline et au transport par pipeline, comme le train, qui n'est pas aussi sûr qu'un pipeline, ou croit-il que nous devrions limiter la quantité de pétrole exporté? Je sais que le NPD répète souvent qu'il faut l'acheminer vers les raffineries et le raffiner. Il ne se construit pas de raffineries en ce moment. Est-ce que le NPD propose, s'il forme le gouvernement, de construire une raffinerie?

●(1610)

[Français]

M. Raymond Côté: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question très intéressante. Au-delà du projet Keystone XL, nous avons un débat de société sur ce que nous faisons de nos ressources naturelles et sur le sens dans lequel nous sommes prêts à aller.

De leur côté, les conservateurs prônent une exportation massive de nos ressources brutes. On peut se demander pourquoi on oblige la population canadienne à envisager cette seule issue, car le pétrole brut bitumineux, avec son mélange de produits servant à le rendre transportable par pipeline, est quand même un cocktail terriblement dangereux. D'ailleurs, ce sont non seulement des risques pour nous-mêmes, au Canada, mais nous les exportons aussi dans d'autres pays du monde. Dans le cas de Keystone XL, nous les exportons aux États-Unis, mais on pourrait parler aussi de la Chine et de l'Europe.

Alors, pourquoi veut-on à tout prix y aller sans valeur ajoutée et sans réflexion profonde afin de trouver la solution optimale?

À cet égard, plusieurs pays du monde ont montré la voie en ayant une approche beaucoup plus sensée et beaucoup plus respectueuse à la fois de leur population et de l'ensemble de la planète.

M. François Choquette (Drummond, NPD): Monsieur le Président, je voudrais remercier mon honorable collègue de Beauport—Limoilou de son excellent travail et de son excellent discours.

Ce projet de loi est certainement un pas dans la bonne direction, mais ses lacunes ne le sont pas. Il est important de le mentionner. Depuis 2011, les conservateurs s'attaquent aux lois environnementales. Ils ont affaibli les protections environnementales et ils ont limité les consultations auprès des populations. Cela inquiète les gens du Québec, notamment, puisque le projet Énergie Est va être approuvé.

Je voudrais demander à mon collègue ce qu'il pense des lacunes de ce projet de loi.

Initiatives ministérielles

M. Raymond Côté: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Drummond de sa question. Je rends hommage à son travail en tant que porte-parole en matière d'environnement, parce qu'il pose une très bonne question.

Au-delà de ce projet de loi, en démantelant le processus d'examen des pipelines, alors que tout est entre les mains de l'Office nationale de l'énergie, un organisme qui n'inspire malheureusement pas confiance au sein de la population, on mine à la base le soutien potentiel des gens vis-à-vis d'un projet de pipeline comme celui d'Énergie Est.

Tout semble être fait afin de pousser dans la gorge des gens un projet sans examen suffisant, sans l'assurance que le projet va être acceptable d'une manière ou d'une autre et sans connaître son bilan en matière d'émission de gaz à effet de serre, qui affectent les changements climatiques. Tout a été dépouillé et la population se sent prise en otage par rapport à des projets sur lesquels elle n'a pas de contrôle. C'est totalement déplorable.

[Traduction]

M. Adam Vaughan (Trinity—Spadina, Lib.): Monsieur le Président, j'interviens pour exprimer mon appui au projet de loi. Quand nous examinons des questions touchant la sécurité publique, j'estime qu'il est important de les soumettre au comité le plus rapidement possible. Je pense que nous avons tous confiance, ou bon espoir, que l'étude en comité permettra de régler les problèmes de sécurité qui découlent de divergences entre des dispositions ou de dispositions potentiellement trop tolérantes. Nous reconnaissons toutefois que le gouvernement essaie de régler un problème qui traîne depuis beaucoup trop longtemps.

Le transport sécuritaire de substances volatiles d'un bout à l'autre du pays est un enjeu qui est là pour rester, quelle que soit notre opinion en matière de changements climatiques, de transport par pipeline ou de transport ferroviaire, et ce, pour une raison bien simple: pour acheminer les ressources jusqu'aux marchés, nous devons manipuler des produits chimiques et des substances problématiques. Bien faire les choses nous donnera une tranquillité d'esprit tout en protégeant les gens. De cette façon, l'environnement sera lui aussi protégé.

Les inquiétudes qui commencent à se faire entendre à propos du projet de loi ne portent pas vraiment sur son intention. Cette intention, nous l'appuyons. Les inquiétudes ne portent pas non plus sur les dispositions visant à renforcer nos lois déjà laxistes, comme en témoignent les derniers incidents liés à des pipelines; elles concernent plutôt la surveillance.

Cela rappelle une autre discussion qui a lieu dans cet édifice au sujet d'une autre question liée à la sécurité publique. Pour être efficaces, les mesures de surveillance doivent être prises de façon indépendante, être énergiques, se fonder sur la recherche et les faits, et être accompagnés de pouvoirs d'enquête, mais aussi d'un cadre de responsabilité.

Les préoccupations actuellement soulevées au sujet du projet de loi ont trait aux aspects que je viens d'énumérer. Je représente une circonscription de la ville de Toronto, un centre urbain traversé par des voies ferrées au nord et au sud. La sûreté des pipelines est donc extrêmement importante pour la sécurité des résidents au nom desquels je prends la parole aujourd'hui.

Dans tous les cas de déraillement qui ont été mentionnés à la Chambre au cours du débat, y compris celui survenu pendant le week-end à Gogama — le deuxième déraillement ce mois-ci —, le train serait passé au cœur de la ville de Toronto s'il n'avait pas eu la malchance de dérailler avant. Ces déraillements auraient pu se

produire dans l'une des zones densément peuplée de Toronto, l'une des régions les plus peuplées du Canada, et les conséquences auraient été plus que catastrophiques. Je crois qu'il n'y a pas de mot pour décrire une telle situation.

Nous avons de sérieuses réserves, et c'est précisément à cause du manque de surveillance publique et de surveillance indépendante relativement à ces questions de sécurité publique que, même si nous souscrivons à l'intention générale des projets de loi de ce type, nous hésitons à les appuyer. Ils nous préoccupent beaucoup. Nous pouvons commencer à discuter des amendements qui permettraient d'améliorer le projet de loi s'ils sont présentés et adoptés. Si nous commençons à formuler ces propositions, elles pourraient être étudiées par le comité parlementaire.

Prenons par exemple le transport ferroviaire. Si nous ne transportons pas les produits chimiques volatils par pipeline, ils seront transportés jusqu'aux marchés par train. De toute évidence, à mesure que les accidents se multiplient, on constate que le fait de laisser l'industrie s'autoréglementer et d'affaiblir les modèles de responsabilité a des répercussions dévastatrices sur la qualité du transport et de notre système de gestion des ressources.

C'est précisément parce que nous nous sommes détournés de l'application de la loi, de la réglementation et de la responsabilité, plus particulièrement en ce qui concerne le pétrole et les pipelines, que nos partenaires commerciaux, plus précisément les États-Unis, ne nous font plus confiance et estiment que nous serons incapables de bien gérer ces dossiers. Par conséquent, même ceux qui sont extrêmement favorables à l'exploitation des sables pétrolifères ne peuvent plus faire parvenir ce produit efficacement sur les marchés. À l'heure actuelle, compte tenu des accidents ferroviaires qui sont survenus, il n'est même pas possible d'acheminer ce pétrole jusqu'à la côte Est.

On semble penser que d'une certaine façon, en renonçant à une saine gestion publique, à une bonne surveillance et à des modèles de responsabilité indépendants, on allait améliorer les choses. On a plutôt aggravé la situation.

Puisque la Chambre, puis le comité, examineront cette mesure législative relative aux pipelines, le gouvernement devrait profiter de l'occasion pour montrer qu'il peut être à l'écoute, accepter les bonnes idées proposées par l'industrie, le mouvement écologique, les parlementaires et les citoyens ordinaires, et élaborer une mesure législative offrant une certaine quiétude d'esprit à la population, pour qu'elle ait la certitude qu'il n'y aura pas d'accident grave et que même si un accident survient, il existe des stratégies visant à limiter les dommages, et que si celles-ci échouent, la responsabilité, elle, demeure.

● (1615)

Pour une petite ville, perdre son approvisionnement en eau potable ou sa capacité de gérer son environnement à long terme à cause d'un déversement catastrophique est une conséquence inacceptable du développement économique. On ne viendra pas me faire croire que, de nos jours, nous ne sommes pas assez intelligents pour gérer nos ressources plus efficacement.

Initiatives ministérielles

Une solution consiste à explorer des possibilités en amont pour le raffinage. Les députés de l'opposition officielle parlent de faire tout le raffinage au Canada. Nous savons que la capacité de raffinage en Amérique du Nord est actuellement supérieure à l'approvisionnement. À moins que nous soyons prêts à subventionner l'industrie pétrolière et gazière pour qu'elle élabore de nouvelles méthodes de raffinage et de traitement en aval, il sera impossible de réaliser la vision qui a été présentée par ces députés pour remplacer le transport par pipeline ou par chemin de fer.

Il nous incombe donc d'établir un équilibre, puisque nous sommes confrontés à des réalités économiques et au fait que les matières premières doivent être acheminées vers le marché. Raffinons tout ce que nous pouvons, absolument. Nous devons parvenir à acheminer les produits lorsqu'il le faut. C'est la sécurité du transport qui pose problème.

Nos réserves concernant la mesure législative touchent principalement, je le répète, à la surveillance. L'Office national de l'énergie est rendu qu'il approuve tout simplement les yeux fermés les décisions que le gouvernement a déjà prises à sa place. Il ne suffit pas d'y nommer des gens de qualité pour nous convaincre qu'en cas de problème, l'intervention se fera rapidement et proactivement, mais surtout de manière responsable. Voilà ce qui nous embête.

Lorsque le projet de loi sera renvoyé au comité, avec notre appui, j'espère que le gouvernement ne fera pas comme il a fait pour de nombreuses autres mesures législatives: refuser d'écouter les idées de l'opposition, l'avis des spécialistes et les préoccupations des citoyens ordinaires et refuser d'agir dans l'intérêt commun. Nous le prions de tenir des audiences dignes de ce nom, de modifier le modèle de reddition de comptes, de le rendre indépendant et d'aller de l'avant.

Je crois que, si le gouvernement se décidait à prendre des mesures judicieuses qui renforceraient ses capacités et qu'au lieu de rester les bras croisés et de chercher à éliminer la bureaucratie, il essayait plutôt de la rendre efficace et de lui donner les moyens de produire les résultats économiques auxquels nous nous attendons tous, il s'apercevrait que nous sommes tout à fait disposés à l'appuyer.

• (1620)

[Français]

Mme Anne-Marie Day (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, NDP): Monsieur le Président, avant le gouvernement conservateur, c'était le gouvernement libéral qui était au pouvoir.

Pourquoi le gouvernement libéral n'a-t-il pas fait une refonte complète de l'Office national de l'énergie? Quels changements jugerait-il nécessaires pour que cela soit fait aujourd'hui et pour que le gouvernement puisse avoir des propositions concrètes?

[Traduction]

M. Adam Vaughan: Monsieur le Président, la situation a évolué. Depuis 15 ans, il a été très difficile de suivre le cours du pétrole. Les défis ne sont donc plus ce qu'ils étaient.

Prenons le transport ferroviaire. En 2011, l'équivalent de 68 000 wagons de ressources en provenance de l'Alberta sillonnaient le pays. Deux ans plus tard, il y en avait plus de 120 000, c'est-à-dire environ le double. Cette augmentation rapide, les nouvelles technologies, les produits transportés, tout change. Ce n'est pas en remontant 15 ou 20 ans en arrière qu'on pourra avoir une idée de ce qui nous attend.

Le cours du pétrole est notamment plus volatil qu'il ne l'était à l'époque. En fait, il est probablement en train de baisser ou de monter au moment où on se parle. Quant au taux d'extraction et d'expédition du produit lui-même, il a au moins doublé depuis 2010. Ça ne sert à

rien de se demander ce que nous aurions dû faire en 2008 ou en 2009.

La difficulté, c'est que beaucoup de ces ressources sont expédiées par rail. Nous pourrions les expédier par pipeline, mais la capacité actuelle du réseau est insuffisante. La volatilité actuelle appelle une réponse.

Il faut que nous nous tournions vers l'avenir. Ce n'est pas en nous tournant vers le passé que nous réglerons les problèmes qui se présentent à nous.

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, je remercie le député de ses propos fort éloquentes.

Je me demande s'il pourrait nous en dire davantage sur l'importance d'un leadership solide dans le dossier des pipelines, qu'il s'agisse de Keystone ou d'une autre société, étant donné l'importance de l'environnement et de l'économie. Je trouve qu'il y a un manque en la matière. Il est d'une importance capitale que nous travaillions avec les Premières Nations et les provinces. Il est très important d'avoir un contrat social. J'espère que le député pourra nous dire quelques mots à ce sujet.

• (1625)

M. Adam Vaughan: Monsieur le Président, le rôle du gouvernement fédéral ne se limite pas à prendre des décisions; il doit établir un consensus sur ses décisions afin de veiller à ce que les mesures qu'il prend profitent à autant de gens que possible, de la manière la plus efficace possible, tout en protégeant l'environnement. Ces démarches ne sont pas exclusives; il s'agit d'équilibrer le tout.

Une question qui nous préoccupe, c'est l'attitude « à prendre ou à laisser » du gouvernement à l'égard du pipeline. Écouter ses détracteurs et apprendre d'eux est la meilleure façon d'améliorer une politique. L'absence de consensus et de collaboration en vue de créer des partenariats fructueux est un énorme défi. C'est un défi aussi énorme que dire, arbitrairement, qu'on construira une nouvelle raffinerie sur la côte Est et qu'on créera des emplois. Si le marché est inexistant, si la capacité existe déjà et si nous essayons de reproduire cette capacité au Canada, nous faisons de fausses promesses à la côte Est. Nous ne disons pas la vérité aux gens du Centre du Canada, parce que le marché ou le moyen d'acheminer le produit vers la côte Est n'existent pas forcément. Au final, les gens ne nous donneront pas leur appui si nous nous contentons de taxer la ressource pour financer l'expansion en aval.

Initiatives ministérielles

Nous devons travailler en collaboration. L'absence de processus collaboratif et l'incapacité à écouter en comité, voilà deux caractéristiques qui distinguent le gouvernement actuel. Ce refus de collaborer est l'une des raisons pour lesquelles il ne fait aucun progrès dans ce dossier et dans de nombreux autres dossiers, surtout à l'échelle internationale. Le manque de collaboration se fait également sentir dans les villes du pays et dans les capitales du monde entier. Malheureusement, en refusant de collaborer avec qui que ce soit, le gouvernement nuit à l'économie canadienne et — comble de l'ironie — à la seule province qui n'élit que des députés conservateurs.

[Français]

Le vice-président: Conformément à l'article 38 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre les questions qu'elle abordera lors de l'ajournement ce soir, à savoir: la députée de Montcalm, La santé; le député de Thunder Bay—Superior-Nord, L'environnement; la députée de Québec, Le pont de Québec.

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): Monsieur le Président, je vais faire une petite parenthèse au début de mon discours pour souligner la Semaine québécoise de la déficience intellectuelle. Comme cela va durer toute la semaine, j'espère que nous allons en parler beaucoup et qu'il va y avoir moins de préjugés envers les personnes atteintes de déficience intellectuelle. Je voulais en profiter pour le mentionner cette semaine à la Chambre.

[Traduction]

Je prends la parole aujourd'hui pour appuyer le projet de loi C-46, Loi modifiant la Loi sur l'Office national de l'énergie et la Loi sur les opérations pétrolières au Canada, à l'étape de la deuxième lecture.

Le projet de loi C-46 modifie le régime de responsabilité relatif aux pipelines réglementés par le gouvernement du Canada et prévoit la mise en place d'un régime de responsabilité absolu pour tous les pipelines réglementés par l'Office national de l'énergie. En vertu de cette mesure, la responsabilité des entreprises en cas de fuite ou de déversement de pétrole serait augmentée à 1 milliard de dollars pour les pipelines majeurs. Cette somme permettrait de couvrir les coûts liés à une fuite de grande envergure, sans égard à la faute. Les pipelines majeurs sont ceux qui peuvent transporter, au minimum, 250 000 barils de pétrole par jour. La responsabilité des entreprises ayant commis une faute ou fait preuve de négligence serait illimitée.

L'Office national de l'énergie est sur le point d'assumer le contrôle des activités de nettoyage à la suite de déversements de pétrole. En tant que décideurs, nous avons le devoir d'analyser en profondeur toutes les dispositions du projet de loi et d'éclaircir les points obscurs. Le projet de loi prévoit des mesures importantes qui permettraient d'augmenter la limite de la responsabilité en cas de catastrophe ou de déversement de pétrole. Toutefois, il y a toujours lieu de s'inquiéter sérieusement, surtout en raison de l'absence de clarté et de certitude. Le projet de loi C-46 manque de clarté, car si les coûts de nettoyage excèdent 1 milliard de dollars, il ne dit pas clairement qui assumerait ces coûts s'il n'y a aucune preuve de faute ou de négligence. Le projet de loi manque aussi de certitude, car la mise en oeuvre de bon nombre des changements proposés serait laissée à la discrétion de l'Office national de l'énergie ou du Cabinet.

[Français]

Bien que l'identification des responsables du nettoyage est importante pour que les pollueurs paient la facture de la pollution dont ils sont les auteurs, il faut s'assurer en premier lieu que toutes les mesures de prévention sont méticuleusement élaborées et adéquatement renforcées afin que le transport des énergies fossiles se fasse dans les meilleures conditions possibles. Notre principale

priorité devrait donc être d'empêcher que les déversements de pétrole se produisent. La production et le transport de pétrole brut doivent donc être impérieusement accompagnés d'une amélioration des mesures de sécurité, et ce, peu importe le mode de transport utilisé.

Aujourd'hui, une bonne partie des Canadiens ne font pas confiance à la façon dont nous transportons le pétrole. Seulement 29 % des Canadiens pensent que le transport ferroviaire est sécuritaire. Nous pouvons penser à la tragédie de Lac-Mégantic ou au déraillement dans le Nord de l'Ontario survenu en fin de semaine. Dans mon comté, il y a beaucoup de voies ferrées et cela préoccupe les gens. Beaucoup de pétrole passe par ces voies ferrées, et les gens en sont inquiets. Voici encore quelques statistiques: au Canada, seulement 37 % des Canadiens pensent que le transport par pétroliers est sécuritaire, et seulement 47 % d'entre eux pensent que les pipelines sont un moyen sécuritaire de transporter le pétrole. Je trouve que c'est bien peu.

Ces perceptions sont influencées par le nombre croissant des accidents survenus au cours de la dernière décennie. Le plus récent rapport du Bureau de la sécurité des transports du Canada démontre que les accidents de pipeline ont connu une hausse significative, passant de 71 en 2004, à 118 en 2014. C'est une augmentation de 47 accidents par année en 10 ans. En 2011, le commissaire à l'environnement a souligné que l'Office national de l'énergie n'avait pas réussi à régler plusieurs problèmes connus et à assurer que les pipelines étaient bien entretenus. Or les conservateurs n'ont toujours pas mis en oeuvre un système de surveillance et d'inspection adéquat.

Pour contrecarrer ces problèmes, le NPD estime qu'il est impératif de mettre en oeuvre une réglementation solide, une surveillance accrue et un contrôle plus strict des infrastructures utilisées. Reconstruire un processus d'évaluation environnementale rigoureux pour réparer les dommages causés par le gouvernement conservateur est primordial pour nous. Nous avons également besoin de dispositions législatives rigoureuses en matière d'évaluations environnementales, par opposition à des règlements environnementaux qui sont sans cesse transgressés par le gouvernement conservateur. Ce processus doit être mené en collaboration avec les collectivités, les organisations gouvernementales, les provinces, les territoires et les Premières Nations, qui doivent être consultées et mobilisées de manière significative.

● (1630)

Bien que le projet de loi C-46 marque un progrès important en vue de bonifier le régime de responsabilité, notamment en renforçant le pouvoir de l'Office national de l'énergie qui, s'il est appliqué convenablement, permettrait de protéger les contribuables et appliquerait le principe de pollueur-payeur, le projet de loi demeure assez vague malgré cela et ne répond pas à des questions cruciales.

En effet, le projet de loi laisse planer le doute quant à savoir si les contribuables devront assumer les coûts de nettoyage supérieurs à 1 milliard de dollars lorsque la faute ou la négligence ne pourra être prouvée. De plus, de trop nombreuses dispositions créent de l'incertitude, parce que leur mise en oeuvre est remise soit à la discrétion de l'Office national de l'énergie soit à celle du Cabinet, d'autant plus que très peu d'éléments du projet de loi C-46 sont obligatoires, et l'application d'un bon nombre d'entre eux dépendra des mesures que le gouvernement prendra.

Dans cette perspective, le projet de loi C-46 laisse une grande marge de manoeuvre aux décisions prises pour des motifs politiques et aux ententes secrètes entre les exploitants et l'Office national de l'énergie.

Initiatives ministérielles

Plusieurs intervenants de la société civile ont déjà exprimé des réserves vis-à-vis de ce projet de loi, et ils partagent les mêmes préoccupations que le NPD.

Qu'on me permette d'en citer un exemple. Ian Miron, avocat à Ecojustice, a déclaré que le projet de loi C-46 est trop discrétionnaire en ce sens que son influence est en grande partie tributaire de la façon dont l'ONE et le Cabinet décident de mettre en œuvre certaines dispositions. Il est possible que certaines mesures puissent être mises en œuvre pour des motifs politiques ou autres raisons, ce qui enlèverait aux Canadiens la protection et la paix d'esprit que ce projet de loi aspire à leur offrir.

Un gouvernement néo-démocrate veillera à doter le Canada d'une industrie durable, à appliquer les lois environnementales et à prendre en compte les répercussions cumulatives, la sécurité du public et le respect des droits des Premières Nations, dans toutes ses décisions.

Les néo-démocrates comprennent la nécessité de ne plus nous appuyer de manière excessive sur les combustibles fossiles. Notre vision concernant le développement favorise la croissance économique et la création d'emplois, tout en assurant une durabilité sociale et environnementale.

De ce côté de la Chambre, nous accordons une importance particulière au développement des ressources d'énergies renouvelables, comme l'énergie solaire, l'hydroélectricité, l'énergie marémotrice ainsi que la biomasse. Grâce à cette approche, nous créerons un nombre important d'emplois bien rémunérés, tout en faisant du Canada le chef de file dans le domaine.

Les néo-démocrates ont déploré à maintes reprises l'inaction et le manque de leadership du gouvernement en matière d'investissement dans des solutions vertes et renouvelables. En misant sur les énergies renouvelables et l'indépendance énergétique, le Canada va non seulement réduire ses émissions de gaz à effet de serre, mais également favoriser l'innovation et les emplois verts.

Les Canadiens méritent d'être représentés par un gouvernement visionnaire, un gouvernement tourné vers l'avenir et qui a le souci de créer un équilibre entre le développement économique et la protection de l'environnement.

Le NPD s'engage à offrir une meilleure gestion de nos ressources naturelles et à investir dans des énergies renouvelables, des technologies propres et l'amélioration du rendement énergétique pour bâtir une économie plus durable. Les Canadiens savent qu'ils peuvent compter sur le NPD.

Depuis que je suis députée, les gens me disent dans plusieurs courriels et appels, en plus des personnes que je rencontre en faisant du porte-à-porte, que l'environnement est pour eux une priorité. Ils se sentent préoccupés par ce qui va se passer pour nos générations futures. Ils me disent que nous nous dirigeons actuellement vers un monde où nous dépendons tellement des énergies fossiles qu'il sera très difficile de revenir en arrière.

Je pense qu'il s'agit d'un sujet primordial et crucial. Comme mes collègues l'ont mentionné, c'est un pas dans la bonne direction. J'espère que nous pourrions bonifier le projet de loi en comité. Nous croyons au principe du pollueur-payeur, mais j'ai démontré qu'il y avait des lacunes, et il faut absolument les corriger.

J'espère que tous les partis à la Chambre voudront travailler ensemble, parce que c'est très important pour le Canada et pour l'environnement de notre planète.

● (1635)

[Traduction]

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, le débat porte à ce stade-ci sur une question intéressante en ce qui concerne nos ressources naturelles, et je pense qu'il y a lieu de le poursuivre en posant une question.

Des collègues de caucus de la députée se sont opposés vivement au projet de pipeline Keystone en disant que nous n'en avons pas besoin. Par exemple, les néo-démocrates ont tendance à dire que nous devrions examiner des façons de réduire la consommation de produits d'origine pétrolière à l'échelle mondiale. Voici ma question pour la députée: croit-elle que le Canada devrait examiner des façons de réduire ses volumes d'exportation de bitume et d'autres produits pétroliers?

[Français]

Mme Isabelle Morin: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question.

Effectivement, j'ai basé tout mon discours sur le fait que j'estime que nous utilisons actuellement trop de combustibles fossiles. Nous ne pouvons pas changer cela du jour au lendemain. Beaucoup de questions doivent certainement être posées sur l'exportation que le Canada fait du bitume.

Chaque Canadien doit se questionner individuellement sur sa consommation. En tant que gouvernement et en tant que parlementaires, c'est aussi à nous de nous demander vers où allons-nous? Que cela passe par l'exportation, par notre propre consommation ou par la façon dont on exploite nos ressources naturelles, nous sommes un pays extrêmement chanceux. Nous avons des ressources naturelles qu'il faut utiliser intelligemment, parce que ce sont les générations futures qui en souffriront si nous ne faisons pas les bons choix aujourd'hui.

M. François Choquette (Drummond, NPD): Monsieur le Président, comme je l'ai déjà mentionné, ce projet de loi est un pas dans la bonne direction. On se réveille enfin. On va mettre en place le principe du pollueur-payeur. C'est très bien. Cela fait longtemps que nous avons ce principe comme base même du développement durable et que nous voulons l'appliquer.

Par contre, il y a quelques améliorations à apporter, et l'un des plus grands problèmes, c'est ce qui manque dans ce projet de loi. Je siège au Comité permanent de l'environnement et du développement durable depuis mon élection, et ce que j'ai vu, depuis 2011, c'est qu'au lieu d'améliorer les protections environnementales, on les a affaiblies, année après année. À ce moment-là, c'est difficile d'avoir un pipeline qui aura l'acceptabilité sociale, étant donné qu'on le fait sans qu'il y ait de processus environnemental rigoureux. Les gens doutent donc de la sécurité de ces pipelines.

Je voudrais entendre ma collègue sur le fait de l'importance d'avoir ce qui manque dans ce projet de loi, c'est-à-dire des évaluations et des protections environnementales rigoureuses afin d'avoir l'acceptabilité sociale des pipelines au Canada.

● (1640)

Mme Isabelle Morin: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question, ainsi que du bon travail qu'il fait pour l'environnement. Je sais que c'est un passionné et qu'il a travaillé très fort là-dessus depuis qu'il a été élu.

Initiatives ministérielles

Le député a mentionné deux choses. L'acceptabilité sociale est très importante pour moi et, actuellement, la population fait si peu confiance au gouvernement pour ce qui est de l'environnement, elle a tant de doutes quant à l'Office national de l'énergie que c'en est alarmant. Tout le monde se questionne parce que la confiance n'est pas là. Un peu plus tôt, je parlais de la confiance des Canadiens par rapport au transport des ressources naturelles; c'est un autre aspect important.

Mon collègue a parlé des évaluations environnementales qui sont faites. Nous l'avons vu dans le cas du port pétrolier de Gros-Cacouna. Il a fallu que la population se mobilise pendant des mois pour arriver au résultat que nous avons maintenant. Il a fallu des manifestations, il a fallu que plusieurs personnes de la société civile, plusieurs groupes environnementaux et plusieurs experts en biodiversité marine se mobilisent pour que le gouvernement les entende enfin et stoppe ce projet-là.

Ce n'est pas naturel qu'il faille tout le temps se mobiliser autant et mettre autant d'efforts pour qu'un gouvernement nous entende. À la base, le gouvernement a-t-il fait son travail en faisant des évaluations environnementales adéquates pour ce projet? Je ne le pense pas, et c'est sa responsabilité de regagner la confiance du public. C'est sa responsabilité de prouver qu'il veut vraiment un environnement propice au Canada et qu'il veut faire des évaluations environnementales sur lesquelles la population va pouvoir se baser, et qu'elle va pouvoir croire et apprécier.

Mme Paulina Ayala (Honoré-Mercier, NPD): Monsieur le Président, nous sommes en train de débattre du projet de loi C-46.

Notre parti va l'appuyer à l'étape de la deuxième lecture, parce que nous voulons aller plus loin. Nous trouvons que c'est un bon pas en avant, mais il faut continuer, parce que nous rêvons d'un pays capable de vivre, comme en Suède, au Danemark et en Finlande, avec des énergies propres, qui donnent quand même de bons services aux citoyens et qui réduisent notamment les effets nocifs de la pollution.

Nous disons que le projet de loi est un pas vers l'avant, mais il faudra faire beaucoup de propositions et d'amendements pour en faire vraiment un bon projet de loi. Le projet de loi C-46 laisse une grande marge de manoeuvre aux décisions prises pour des motifs politiques ou aux ententes secrètes entre les exploitants et l'Office national de l'énergie.

Je suis membre du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation, et nous pouvons voir qu'on laisse parfois beaucoup de choses aux ministres, qui vont finir par faire des règlements. Parfois, ils ne suivent pas nécessairement l'esprit de la loi. Je préférerais donc avoir un projet de loi bien établi, qui ne laisse pas de zones vides. Toutefois, malheureusement, ce n'est pas comme cela. C'est un peu trop général à mon goût.

Ce projet de loi n'inclut pas nécessairement la responsabilité absolue pour les sociétés gazières et autres exploitants des pipelines non pétroliers ni pour les petites sociétés d'oléoducs. Cela sera aussi établi au moyen de règlements futurs ou par le Cabinet. Or le Cabinet est le pouvoir exécutif. Ce n'est pas le pouvoir législatif. Encore là, c'est la partisanerie qui va prendre la place. C'est délicat.

Pour nous, au NPD, c'est important de commencer à obliger les compagnies à devenir responsables de ce qu'elles font sur le plan de l'environnement. Nous savons très bien qu'elles transportent le matériel brut par les moyens qu'elles ont, soit les pipelines, les trains, et le reste. Il y a toujours un risque. Or la sécurité est fondamentale et il faut rassurer les citoyens. Nous estimons que le Canada doit prendre des mesures pour s'assurer que nous exploitons et

transportons les ressources naturelles, ces ressources si dangereuses, d'une façon sécuritaire, parce que nous devons protéger nos concitoyens. Les collectivités doivent être consultées et mobilisées de manière significative.

Nous avons toujours en tête ce qui est arrivé à Lac-Mégantic. La fin de semaine dernière, nous avons appris qu'il s'est produit encore un accident de transport du pétrole causant un incendie. Heureusement, cette fois-ci, personne n'est décédé. Toutefois, cela fait peur. Nous parlons beaucoup de la sécurité de notre pays, mais cela, c'est aussi de la sécurité.

Si les compagnies pétrolières veulent vraiment avoir l'approbation du public, elles doivent le considérer et l'informer. Elles ne peuvent pas faire tout cela en retrait, seulement entre groupes qui veulent faire de l'argent. Il faut vraiment informer les Canadiens et les considérer dans la prise de décision. Comme l'information n'est pas si fluide et que des choses sont traitées par derrière, les gens commencent à s'organiser contre les pipelines. Voici, par exemple, ce que dit un article du journal *Le Devoir*, qui parle de la fronde municipale contre le projet Énergie Est: « Au moins 75 villes ont manifesté leur inquiétude au sujet des pipelines de la pétrolière TransCanada ». Ce sont 75 villes seulement au Québec.

Le maire de Mascouche, Guillaume Tremblay, a dit: « On ne veut pas de ce projet chez nous. » Pour lui, plusieurs éléments militent en faveur d'un rejet pur et simple du pipeline que la pétrolière souhaite faire passer sur le territoire de la municipalité, située au Nord de Montréal.

Il s'est dit vraiment inquiet pour la protection des puits artésiens de nombreux citoyens, mais aussi pour la protection des milieux naturels. On se dit que, si les transporteurs de pétrole font des dommages, ils vont payer. Or cela ne suffit pas. Il ne suffit pas de simplement réparer les pots cassés. Il faut envisager la production de l'énergie d'une façon durable qui puisse effacer les craintes des citoyens. Les maires sont déjà contre; pas tous, mais il y en a pas mal.

D'autres groupes de citoyens s'inquiètent. Il n'y a pas seulement ceux et celles qui prennent des décisions. Voici le titre d'un autre article du journal *Le Devoir*, le mardi 3 mars: « Le projet d'Enbridge inquiète un CPE ». Dans ce cas, le Centre de la petite enfance déplore l'inversion du flux du pipeline 9B qui passe dans sa cour. On pense aux parents qui y envoient leurs petits enfants. S'il y a un déversement, ce sont les petits qui vont en payer le prix.

● (1645)

La directrice générale du CPE Gamin Gamine, à Terrebonne, s'inquiète vivement de l'inversion du pipeline, qui fera bientôt couler 300 000 barils par jour vers Montréal, car cet oléoduc traverse la cour de la garderie.

Les gens nous demandent ce qui va se passer, et nous, les politiciens, sommes obligés de leur donner de vraies réponses. Nous devons prendre cela au sérieux. Les écoles sont aussi inquiètes. Ces gens craignent pour la sécurité de nos enfants. C'est grave.

Du côté de la Communauté métropolitaine de Montréal, on estime néanmoins qu'il reste des questions sans réponse. Les gens sentent qu'ils n'ont pas été consultés et que les réponses ne sont pas claires non plus, notamment concernant les plans d'urgence. En effet, il n'y a rien dans le projet de loi à ce sujet.

Enbridge souligne toutefois que des rencontres avec les premiers intervenants des municipalités concernées doivent avoir lieu dans les prochaines semaines. C'est comme si elle disait qu'elle allait voir cela plus tard et qu'il fallait lui faire confiance. Il ne faut pas prendre les citoyens pour des marionnettes qui acceptent n'importe quoi parce qu'ils ont besoin d'essence pour leurs voitures. Cela va plus loin que cela.

Hydro-Québec a également sonné l'alarme. Elle souhaite faire entendre ses préoccupations relativement au tracé éventuel de l'oléoduc Énergie Est de la compagnie TransCanada lors des audiences publiques de l'Office nationale de l'énergie, qui vont avoir lieu plus tard cette année. Il serait question d'un phénomène prouvé de corrosion.

Dans sa lettre, la société d'État souligne que le tracé préliminaire proposé par la société albertaine longe ses lignes électriques de haute tension sur quelque 700 kilomètres. Hydro-Québec craint que le projet limite l'exploitation et la croissance de son réseau. Pourtant, l'électricité est une énergie propre.

Elle s'inquiète des conséquences que pourrait avoir un bris de l'oléoduc sur ses propres installations. Elle mentionne le risque de la présence de lignes électriques, ce qui est susceptible d'engendrer des problèmes de corrosion sur la structure du pipeline. On a vraiment besoin d'une étude plus approfondie.

TransCanada reconnaît avoir connu des ennuis semblables sur son oléoduc Keystone, dans l'Ouest du pays, après sa mise en service en 2010. Toutefois, la société, par la voix de son porte-parole, Tim Duboyce, dit avoir mis au point depuis une technique appelée protection cathodique, qui permet de protéger la structure en acier. C'est une avancée.

Tous ces enjeux ne rassurent pas les groupes écologistes, notamment Greenpeace: « Hydro-Québec est très claire: il y a des risques ».

En tant que législateurs, nous ne pouvons pas nous contenter de prôner le principe du pollueur-payeur. Il faut être plus ambitieux. Radio-Canada a publié un article à ce sujet:

Les exploitants de pipelines ont l'obligation de rapporter au Bureau de la sécurité des transports du Canada tout déversement d'hydrocarbures.

Le plus récent rapport dit que le nombre d'accidents a diminué, mais si on calcule le nombre d'accidents en fonction du volume de pétrole transporté par pipeline, on constate que le taux est en hausse constante depuis 10 ans.

J'invite maintenant tout le monde à rêver un peu. Nous allons nous comparer à des pays européens. Depuis la crise pétrolière du début des années 1970, la Suède investit massivement dans la recherche de sources d'énergie alternatives, et cela fonctionne. De ce fait même, la population suédoise est une grande consommatrice de l'énergie par habitant, soit environ 16 000 kilowatts par personne chaque année. Toutefois, ses émissions de carbone sont comparativement plus faibles. Ils utilisent principalement l'énergie éolienne ainsi que l'énergie hydroélectrique.

Nous devons continuer à rêver et aller plus loin. Ce projet de loi est un pas dans la bonne direction, mais ce n'est pas le dernier. C'est à nous de prendre cela très au sérieux. Il s'agit de notre santé, de celle de nos enfants et de celle de la planète.

• (1650)

[Traduction]

Mme Lois Brown (secrétaire parlementaire du ministre du Développement international, PCC): Monsieur le Président, j'aimerais signaler à la Chambre que, dès lors que ma collègue

Initiatives ministérielles

conduit une automobile, prend l'avion, chauffe sa maison ou mange, elle contribue à la demande des consommateurs. Nous y contribuons tous. Nous avons donc tous une responsabilité.

J'aimerais tout d'abord saluer le sens de l'innovation incroyable des ingénieurs qui conçoivent ces pipelines et qui en assurent concrètement la construction.

J'ai eu le privilège, lorsque j'étudiais à l'université, de travailler dans un bureau d'ingénieurs qui comportait une section civile et une section industrielle. Je travaillais au bureau de dessin sous les ordres du dessinateur d'études qui préparait les dessins. Nous devions sortir inspecter les pipelines mis en place pour transporter de l'eau, des eaux usées et du gaz. J'étais souvent chargée d'indiquer aux entrepreneurs où ils devaient ajouter du matériau granulaire de type B pour positionner le pipeline. Je trouve que j'ai eu de la chance de pouvoir faire cela.

Je me demande si la députée connaît les merveilles d'ingénierie auxquelles fait appel la construction d'un pipeline. Sait-elle que, lorsqu'on envoie des racleurs intelligents pour vérifier l'intégrité du pipeline, on peut détecter une tache de corrosion de la taille d'un grain de riz? Il y a là un travail incroyable d'ingénierie. Je complimente nos ingénieurs pour le travail de conception qu'ils font.

Je me demande si la députée accepterait d'entendre certains des ingénieurs qui ont travaillé à la conception dans nos universités et auprès des compagnies de construction ici au Canada pour leur demander ce qu'ils pensent de la sécurité des pipelines au Canada.

[Français]

Mme Paulina Ayala: Monsieur le Président, je remercie ma collègue de ses commentaires. Je tiens toutefois à préciser que j'utilise beaucoup les transports en commun et que je chauffe ma maison à l'électricité.

C'est sûr que beaucoup d'ingénieurs s'occupent bien des pipelines, mais il faut dire aussi que beaucoup d'ingénieurs s'occupent des énergies vertes. Nous devons mettre l'accent sur ces énergies. C'est une façon de s'occuper de notre planète et de la prendre en charge. J'aimerais que nous entendions aussi ceux et celles qui parlent de l'énergie hydroélectrique et des éoliennes; j'ai même entendu parler à Radio-Canada, l'autre jour, de l'énergie que nous pouvons soutirer des vagues, des océans. Ce sont des énergies très puissantes que nous pouvons accumuler. Nous avons énormément de possibilités. Nous avons la capacité de les utiliser. De jeunes entrepreneurs et de jeunes ingénieurs pourraient faire de très importants apports, mais nous ne leur donnons pas la place. Nous leur disons qu'il n'y a que le pétrole. Les voitures électriques existent déjà.

Cela ne veut pas dire que nous n'appuierons pas le projet de loi à l'étape de la deuxième lecture. Nous disons que c'est un premier pas. Le pétrole est une réalité, il est là. Toutefois, les autres sources d'énergie sont là aussi; il faut leur ouvrir la porte et les utiliser pour le bien-être de tous.

• (1655)

[Traduction]

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, j'avoue être un grand partisan de l'hydroélectricité. Après tout, l'hydroélectricité occupe une très grande place au Manitoba, tout comme au Québec.

La députée n'est pas la première personne à donner l'impression que le NPD ne semble pas vouloir soutenir les projets Keystone et Énergie Est. Peut-elle confirmer si c'est le cas et, dans l'affirmative, nous expliquer pourquoi?

Initiatives ministérielles

[Français]

Mme Paulina Ayala: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question.

S'il a bien écouté il saura que quand je parlais d'Énergie Est, c'était pour démontrer que nous devons écouter les citoyens. L'acceptabilité sociale est fondamentale dans le développement économique de notre pays et de la société en général. Il faut arrêter de penser qu'il n'y a qu'un petit groupe de personnes qui prend des décisions et qui a absolument tout le savoir qui permet de prendre les décisions économiques. Nous devons écouter les gens pour éviter un autre Lac-Mégantic. J'ai donné des exemples plus tôt de gens qui travaillent dans une garderie derrière laquelle la pipeline va passer. Si nos enfants ou nos petits-enfants allaient dans cette garderie, nous ferions des prières tous les jours avant qu'ils partent.

Nous n'avons pas dit un « non » absolu. Si nous voulons accepter quelque chose, il faut que les citoyens l'acceptent aussi. Nous ne sommes que les représentants de nos citoyens. Nous prenons des décisions en les écoutant. C'est cela, la vraie démocratie. Je porte ici la voix de ceux et de celles que nous n'écoutons même pas. C'est mon travail en tant que politicienne. Je porte les opinions des maires des villes. Tous ces gens font partie de la prise de décision. Ils sont plus proches des citoyens que nous-mêmes. Cela ne veut pas dire que nous opposons un « non » catégorique. C'est une réponse que nous allons tous donner ensemble, avec les citoyens canadiens.

M. François Lapointe (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, NDP): Monsieur le Président, je suis reconnaissant d'avoir l'occasion de parler d'un projet de loi fort important et qui est à l'étape de la deuxième lecture. C'est un projet de loi fort discutable pour l'instant, même si le NDP prévoit l'appuyer à l'étape de la deuxième lecture.

Je vais en donner le titre pour les gens qui ont l'amabilité de nous écouter sur CPAC. Il s'agit de la Loi modifiant la Loi sur l'Office national de l'énergie et la Loi sur les opérations pétrolières au Canada. Le projet de loi est à l'étape de la deuxième lecture. Pour que les gens nous suivent bien, l'étape de la deuxième lecture, ce n'est pas l'adoption finale d'un projet de loi. Plusieurs d'entre nous pensent appuyer un projet de loi fortement imparfait afin de pouvoir l'envoyer en comité où énormément d'amendements seront sûrement suggérés. Nous verrons comment cela va se passer en comité pour décider si le projet de loi mérite par la suite un appui à l'étape de la troisième lecture. C'est à ce moment qu'il pourrait être adopté comme loi pour le Canada.

En 2013, 1,3 million de barils de pétrole brut a été transporté dans des pipelines de juridiction fédérale au Canada. C'est dire l'importance du sujet. Dans Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, nous devons actuellement faire avec la présence de l'Office national de l'énergie, parce que pour l'instant les processus qui sont lancés sont absolument problématiques. Comme c'est connu à l'échelle nationale maintenant, il y a dans mon comté un projet de port pétrolier directement associé à un très gros projet d'oléoduc, Énergie Est. Nous sommes dans une situation complètement invraisemblable chez nous où, d'un côté, le promoteur se donne le droit de ne rien clarifier sur son projet avant la fin de mars, pendant que de l'autre côté, l'Office national de l'énergie exige que les acteurs du milieu décident maintenant s'ils vont faire partie des consultations dans quelques mois. Nous avons donc des gens très compétents qui sont en train de passer des centaines, voire des milliers d'heures, à préparer leur participation à une consultation qui va probablement porter sur quelque chose d'autre que ce qui est présenté par le promoteur actuellement. Cela fait de ce projet de loi un sujet d'actualité pour les gens que je représente.

Je vais donner quelques explications par rapport au projet de loi devant nous aujourd'hui. Le projet de loi inclut la responsabilité absolue pour tous les pipelines réglementés par l'Office national de l'énergie. Cela signifie que les compagnies seront responsables des frais et des dommages sans égard à la faute, jusqu'à concurrence de 1 milliard de dollars pour les pipelines de grande capacité, soit ceux qui transportent au moins 250 000 barils de pétrole par jour. C'est une très grande capacité. Pour quelqu'un de la classe moyenne qui est tranquillement assis à Tourville, à Longueuil ou à Trois-Pistoles, 1 milliard de dollars peut sembler un gros montant. Quelqu'un peut dire que 1 milliard de dollars, c'est merveilleux, et que s'il y arrive quelque chose, on sera sécurisé.

Je me permets de rappeler aux gens les rapports de proportionnalité. Je vais prendre Lac-Mégantic comme exemple. Les gens doivent bien comprendre que Lac-Mégantic n'aurait pas été couvert par ce projet de loi. Nous parlons exclusivement des accidents associés à des oléoducs. Dans un contexte comme celui de Lac-Mégantic, l'argent qui a été distribué aux familles des victimes comme dédommagement totalisait 200 millions de dollars. Ce n'est que l'argent qui a été accordé aux familles des victimes. Nettoyer le centre-ville a coûté 190 millions de dollars. Quatre-vingt pour cent des 7,5 millions de litres de pétrole que transportait le train ont fui en grande partie dans la rivière. Le nettoyage va s'échelonner sur des années, et nous ne savons pas encore le montant exact que cela coûtera, mais ce sera plusieurs centaines de millions de dollars. Quand nous examinons simplement la situation de Lac-Mégantic, nous réalisons qu'en ce qui concerne le rapport de proportionnalité, 1 milliard de dollars, c'est presque un minimum. Nous ne venons pas d'avoir l'assurance que le montant qui doit être là pour protéger en cas d'accident est suffisant.

Je donne un autre exemple, qui est très dur. C'est le pire exemple en Amérique du Nord en ce moment, et il a été évoqué par au moins trois de mes collègues depuis quelques heures. C'est l'accident de Kalamazoo au Michigan. Il implique la compagnie canadienne Enbridge et 4 millions de litres de brut lourd qui ont été versés dans la rivière Kalamazoo et dans des marécages. La dernière fois que j'ai vu les chiffres, les dommages s'élevaient à plus de 1 milliard de dollars et il y avait eu plus de cinq ans de nettoyage. Plus de 80 % du bitume qui a été déversé dans la rivière Kalamazoo est encore dans la nature, après des dépenses de plus de 1 milliard de dollars. Là encore, c'est un exemple qui met ce 1 milliard de dollars en proportion.

D'ailleurs, je me pose la question à savoir d'où vient le 1 milliard de dollars. Pourquoi 1 milliard de dollars?

● (1700)

Ce montant de 1 milliard de dollars, cela ressemble à un chiffre électoraliste, qu'on excuse ce terme. On semble se servir de quelque chose de facile à comprendre et qui a l'air important. Toutefois, si on avait installé des spécialistes autour de la table pour évaluer l'espèce de plancher de garantie en cas d'accident pétrolier, ils ne seraient pas arrivés à 1 milliard de dollars. Ils seraient peut-être arrivés à 1,2 milliard de dollars ou 1,3 milliard de dollars. Ce montant de 1 milliard de dollars est complètement arbitraire; c'est un chiffre rond, facile à retenir. J'espère donc que des questions seront posées de front pendant les séances du comité qui se penchera sur le projet de loi.

La responsabilité des compagnies serait illimitée seulement en cas de faute ou de négligence. Qu'arrivera-t-il dans un cas où la faute ne sera pas claire et où elle sera contestée? On parle ici de promoteurs milliardaires. Si, littéralement, ils veulent engager un régiment d'avocats pour essayer de démontrer que la faute ne relève pas d'eux, à combien d'années évalue-t-on un débouché sur un recours qui contesterait la faute avec de pareils moyens? Monsieur le Président, je pense que votre formation vous permet d'être encore meilleur juge que moi là-dessus. Cela peut être vraiment très long.

Cela va à l'encontre d'un autre aspect de la loi que je remets en question et qui plafonne à six ans après l'événement le droit de demander une compensation si on a été victime des conséquences. Cela ne fonctionne plus. À Kalamazoo, cela fait cinq ans qu'on nettoie, et il y a encore des polluants. Au cours des prochaines années, des gens vont donc devoir encore faire le bilan pour savoir si, finalement, leur propriété ou leur santé ont été affectées par cela. On n'a pas encore fini de nettoyer. Ce n'est pas que les gens ne veulent pas conclure, en six ans, s'ils ont été affectés ou non, mais c'est que le phénomène est encore en évolution. Les victimes ne font donc pas preuve de mauvaise foi. Peut-être quelqu'un va-t-il réaliser, après seulement sept, huit, neuf, dix ou douze ans, qu'il a été affecté négativement pas l'événement. Pourquoi, soudainement cela à six ans?

Le projet d'Énergie Est représente 1,1 million de barils par jour. Cela veut dire 173 millions de litres par jour. Souvenons-nous de tout le dégât que 4 millions de litres brut ont fait à Kalamazoo. Il y en a eu pour plus de 1 milliard de dollars. Maintenant, on projette d'installer un tuyau où il passera 173 millions de litres par jour, soit 120 000 litres à la minute. Les pipelines sont relativement sécuritaires au début de leur cycle de vie, mais souvent, vers la fin, il se produit plus régulièrement des événements tragiques, des événements assez sérieux. Il ne faudrait pas qu'un accident arrive, comme à Kalamazoo, où les gestionnaires du réseau prendraient un certain temps avant de fermer les valves. On se retrouverait littéralement avec des millions de litres déversés dans l'environnement. Pensons-y, c'est 173 millions de litres par jour. La même question va se poser à propos du montant de 1 milliard de dollars.

Il y a une autre question que je n'ai pas encore entendue. Peut-être un illustre collègue ministre, de l'autre côté, pourrait-il me renseigner. Ce montant de 1 milliard de dollars est-il indexé? À la vitesse où les coûts sont indexés, dans cinq ou dix ans, ces 1 milliard de dollars ne vaudront plus la même chose. Chez moi, on peut se retrouver avec un potentiel majeur d'accident, sur 40 ans, et on nous dit qu'il y aura un plancher de 1 milliard de dollars. Un accident pourrait, déjà demain matin, nous coûter plus cher, et je ne vois rien qui parle d'indexation ou de mécanisme pour garantir qu'on suivrait le rythme du coût de la vie, du coût faramineux des nettoyages de pareils accidents.

Je veux quand même finir sur un ton plus positif et parler un peu des principes clés du NPD. Ce qui nous diffère du gouvernement en place, c'est tout d'abord la durabilité. Pour nous, c'est important de s'assurer que les pollueurs paient la facture de la pollution qu'ils produisent plutôt que de la léguer à la prochaine génération.

● (1705)

Je vais donner un dernier exemple. Maintenant que les effets nocifs des mines sur l'environnement se chiffrent en milliards de dollars, des lois prévoient que le fonds pour protéger l'environnement se fasse pendant l'exploitation, pour qu'on ne se trouve jamais en fin de cycle avec une compagnie qui, entre temps, aurait fait moins de profits, serait partie à l'étranger ou aurait soudainement disparu en fin de vie pour ne pas payer les dégâts dont on doit

Initiatives ministérielles

s'occuper à la fin. C'est ce genre de mécanisme qui n'est pas présent, qui ne me rassure pas et qui ne rassure pas la plupart de mes concitoyens.

M. Raymond Côté (Beauport—Limoilou, NPD): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de la Rive-Sud de Québec de son discours très senti. Je sais à quel point il a travaillé fort dans le cas du terminal pétrolier de Gros-Cacouna. Il faut avouer que mon collègue a quand même soulevé des questions très importantes

J'aimerais revenir sur sa remarque, que certains pourraient taxer d'audacieuse, concernant l'approche électoraliste des conservateurs. Je fais référence à l'indemnité de 1 milliard de dollars qui peut paraître énorme, mais qui peut être largement insuffisante si elle est mise en proportion.

Je me rappelle tout ce qui a entouré la saga — qui se poursuit d'ailleurs — concernant le terminal pétrolier de Gros-Cacouna et la complaisance du gouvernement conservateur vis-à-vis du promoteur. Malgré les objections très sérieuses soulevées de la part des différents intervenants du milieu, scientifique entre autres, les conservateurs se contentaient de dire qu'il n'y avait aucun problème et qu'il ne fallait pas s'en faire.

Mon collègue voudrait-il en dire davantage sur le fait que cette complaisance peut, en fin de compte, représenter un prix faramineux à payer pour nous sur le plan social?

M. François Lapointe: Monsieur le Président, dans la page que j'ai dû sauter aujourd'hui, je parlais du bris de confiance, ce qui rejoint les propos de mon collègue.

En 2011, le commissaire à l'environnement disait que l'Office national de l'énergie n'avait pas réussi à garantir de meilleurs cadres pour sécuriser l'environnement et le public au sujet des pipelines. Nous sommes maintenant en 2015. Il ne s'était rien fait jusqu'à ce petit pas. Cela a pris des années avant qu'un tout petit pas extrêmement discutable ne soit fait.

Alors oui, mon collègue a raison. D'abord, le plancher de 1 milliard de dollars est hautement contestable. Ensuite, une autre des lacunes majeures dans tout ce processus du projet de loi des conservateurs est la sécurité pendant l'exploitation.

Le gouvernement a beau dire aux gens qu'il élèvera le plafond en cas d'accident majeur, ce que mes concitoyens et concitoyennes veulent véritablement savoir, c'est ce qui sera mis en place pour faire en sorte qu'il n'y aura pas d'accident majeur. Il s'agit d'une lacune incroyable.

C'est comme si on disait que c'est une grosse industrie, alors il faut que cela passe, et si cela casse, on paiera pour les dégâts. Si on parle aux producteurs agricoles de mon comté ou aux gens des municipalités inquiets au sujet de leur prise d'eau, ce n'est pas un raisonnement que nous pouvons appliquer.

Ces gens veulent savoir comment on garantit, pendant l'exploitation, la protection de leurs ressources en place, autres que pétrolières, qui peuvent être menacées par un déversement majeur.

● (1710)

[Traduction]

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, en matière de transport d'hydrocarbures, il est souvent question des pipelines. C'est le sujet du débat d'aujourd'hui. Or, lorsqu'on interroge les Canadiens à propos de la sûreté des divers moyens de transport, on découvre que, selon eux, les pipelines sont probablement les plus fiables, suivis du transport ferroviaire puis, peut-être, du camionnage à longue distance.

Initiatives ministérielles

Si le Canada élargissait globalement son marché pétrolier, que ce soit au pays, aux États-Unis ou ailleurs dans le monde, le député pense-t-il que les pipelines représenteraient la meilleure façon d'acheminer les hydrocarbures, ou qu'il faudrait plutôt envisager d'autres moyens de transport?

[Français]

M. François Lapointe: Monsieur le Président, il y a quelque chose de faux dans ce genre de paradigme par rapport au transport ferroviaire.

Actuellement, ce qui est prévu, ce sont des contrats à long terme, allant de cinq à sept ans, pour les produits à être transportés par voie ferrée. L'industrie dit aux gens qu'il faut choisir. Pourtant, dans les faits, elle n'offre pas de choix. Ce qu'elle dit, c'est qu'elle veut avancer sur les deux fronts. Il y aura plus de citernes remplies de bitume sur les voies. Par-dessus cela, l'industrie veut plus de pipelines pour transporter et probablement pour exporter en très grande partie la ressource, surtout dans le cas d'Énergie Est. C'est une invention des gens qui, j'imagine, veulent éviter de tenir un débat de fond pour savoir si, comme économie de l'avenir, on veut vraiment s'appuyer sur un maximum de transport d'une ressource non renouvelable. Il y a quelque chose qui ne fonctionne pas.

Quelque chose m'a jeté par terre, d'autant plus que c'est un collègue libéral qui vient de me poser une question. Il disait qu'un des avantages du projet de loi était que l'Office national de l'énergie pourrait maintenant se concentrer sur les gens touchés par les pipelines. Il disait que son mandat n'était pas réduit à la sécurité du pipeline lui-même. Cela veut dire que dans le temps des libéraux, la loi prévoyait seulement la protection du pipeline, et non pas celle du monde qui vivait autour. Ils ont toléré cela pendant des décennies. C'est hallucinant!

Mme Alexandrine Latendresse (Louis-Saint-Laurent, NPD): Monsieur le Président, je suis bien contente de pouvoir débattre du projet de loi C-46 aujourd'hui.

Je suis enchantée, car pour une fois, c'est un projet de loi qui contient quand même un peu de bon. Aussi, on ne peut pas nier que le transport du pétrole est un enjeu majeur et l'un de ceux qui préoccupent le plus le public. Les gens sont inquiets et ils ont raison de l'être.

Les chiffres qu'on fournit ici parlent d'eux-mêmes et répètent ce que j'ai déjà entendu dans de nombreuses conversations. La confiance du public envers les moyens de transport du pétrole est minimale: 71 % des gens croient que le transport ferroviaire est dangereux. Après ce qui s'est joué à Gogoma en fin de semaine, cette opinion risque de s'endurcir.

D'autre part, 63 % des gens jugent que le transport maritime du pétrole est trop risqué. Les Québécois sont terrifiés à l'idée qu'un navire de transport chavire dans le Saint-Laurent. Un tel incident causerait un tort profond et irréparable au Québec, le fleuve étant un milieu tellement unique et fragile et d'une importance capitale pour nous tous. Les pipelines sont jugés le moyen le moins dangereux par le public, avec 47 % d'appui.

Grosso modo, personne n'est vraiment heureux. Les gens craignent le pire. S'ils sont inquiets, c'est à juste titre, si on considère que les conséquences d'un accident sont catastrophiques et irréversibles. Le nombre de barils de pétrole par jour qui transitent par pipeline est gigantesque. Quand on parle d'une démesure de milliards de barils par jour, c'est normal que l'idée d'un déversement prenne tout de suite des dimensions incompréhensibles et terrifiantes.

Le Canada est d'abord et avant tout un pays de ressources naturelles exploitables. Depuis toujours, c'est la raison de notre bien-être et de notre affluence. La diversité de nos ressources communes positionne le Canada et ses provinces sur plusieurs fronts économiques simultanément. C'est aussi la cause de notre grand savoir technique développé au cours de décennies, en réponse aux besoins reliés à cette exploitation et qui fait notre renommée mondiale.

Bref, nous disposons d'une manne, et cette manne est la propriété de tous les Canadiens. C'est notre vrai trésor national. Toutefois, tout en étant à coup sûr une bénédiction, ce trésor a parfois les apparences d'une malédiction. Des événements tragiques ont déjà eu lieu. Les risques d'une réglementation défaillante des moyens d'acheminement du pétrole sont clairs. La catastrophe de Lac-Mégantic est si grave et si clairement reliée à l'insouciance du gouvernement fédéral que je suis surpris de la mollesse des initiatives législatives.

D'ailleurs, le public n'accorde au gouvernement qu'une confiance frileuse en ce qui concerne la capacité ou la volonté de celui-ci de réglementer le secteur de l'énergie. Si ce n'est pas le gouvernement, qui doit le faire? Est-ce l'industrie elle-même? Bien sûr que non. Nous sommes donc devant un déficit de légitimité très grave. Les Canadiens ne pensent pas que le gouvernement du Canada va ou veut les protéger. Cela fait mal.

Je considère que les gens du Canada sont en droit de s'attendre à ce que les députés prennent non seulement de bonnes décisions en ce qui concerne les pipelines, mais bien les meilleures décisions possibles. Nous tous ici avons un devoir de penser à la sécurité du public, à la durabilité de l'exploitation et à la résilience environnementale. Une exploitation responsable et scientifique, l'adjectif préféré des conservateurs, de nos ressources naturelles est la garantie de notre pérennité comme collectivité nantie. Bien sûr, encore faut-il supposer que tout le monde ici désire cette pérennité et ne s'imagine pas que le monde va se terminer la semaine prochaine avec la seconde venue du Sauveur. Toutefois, cela reste à voir.

Je sais pertinemment qu'il ne faut pas s'attendre à trop. Déjà, que le gouvernement fasse un pas vers le régime de pollueur-payeur, c'est encourageant. Cette responsabilisation de l'industrie est essentielle. Elle est en retard d'un quart de siècle et n'était pas très difficile à mettre en avant, mais on va prendre ce qu'on peut.

Le projet de loi C-46 introduit la responsabilité absolue pour tous les pipelines dont l'Office national de l'énergie a la supervision. C'est une bonne initiative et c'est la raison de notre appui. Cette responsabilité absolue en cas de faute ou de négligence signifie que l'exploitant aura une responsabilité illimitée.

En cas de tout autre incident, l'exploitant est responsable jusqu'à concurrence de 1 milliard de dollars. Avec cette approche, le gouvernement ne pense clairement qu'aux dommages matériels et aux coûts de réparation possiblement encourus. Cette initiative nous semble valable, mais deux éléments restent flous dans le projet de loi C-46. Il est important que le public sache que sa contribution financière pourrait facilement être requise en cas de catastrophe.

Initiatives ministérielles

Premièrement, si le cas de négligence ou la faute ne pouvait pas être prouvé, ce serait possiblement l'État qui épongerait les coûts. Aussi, si les coûts encourus dépassaient 1 milliard de dollars, l'excédent nous reviendrait. Dans certains cas, l'addition monte très vite et peut facilement franchir cette limite. J'aimerais moi aussi, comme plusieurs de mes collègues l'ont déjà fait, citer l'accident dû à Enbridge à Kalamazoo, au Michigan, qui a coûté presque 1,2 milliard de dollars.

Ensuite, les dommages environnementaux, on s'en doutait, ne font pas vraiment partie du calcul.

• (1715)

Le dommage possiblement irréparable à l'essence même de notre pays, chose qui n'a pas de prix, n'en aura vraiment pas, au bout du compte.

Le pari, ici, est vite expliqué: considérant la taille du Canada, le gouvernement espère que les accidents vont se produire au milieu de nulle part, où la supervision environnementale est déjà réduite à néant par les compressions budgétaires et que le public oubliera vite les contaminations lointaines; loin des yeux, loin du cœur

Si nous avons un gouvernement idéologique, nous n'avons certainement pas un gouvernement sentimental. Le projet de loi C-46 renforce certains des pouvoirs de l'Office national de l'énergie pour s'assurer que le transport du pétrole par pipeline est conforme et que le public est protégé, sauf que l'exploitant aura encore son mot à dire et le projet de loi permet les manoeuvres obscures. Ultiment, c'est le Cabinet qui pourra décider si des sanctions s'imposent.

Si la société exploitante n'obéit pas aux ordres de l'office, celui-ci n'aura pas les pouvoirs nécessaires pour sévir, sauf si le pipeline est à l'abandon. Un pipeline vide, on s'entend, c'est plutôt sécuritaire.

Je tiens à rassurer ceux qui croyaient que les conservateurs s'étaient soudain découvert un penchant pour l'écologie. Le projet de loi C-46 n'a que l'économie dans sa mire. Les accidents coûtent cher, et il est injuste que le public doive payer pour la négligence des sociétés. Naturellement, nous sommes d'accord.

Puisque les « dents » que le projet de loi C-46 donne à l'Office national de l'énergie ne sont que des molaires, si le gouvernement ne juge pas opportun de sévir contre un exploitant, l'office ne pourra que mâcher ses réprimandes.

Le gouvernement révisé, depuis l'an dernier, les régimes de responsabilités liés à l'exploitation du pétrole et du gaz naturel. Le projet de loi C-46 est un premier pas acceptable pour nous, même si nous voulons que la réglementation aille beaucoup plus loin. Nous voulons protéger l'environnement, puisque nous jugeons que l'écosystème est une valeur non négociable. D'autres pays le font et prospèrent plus que nous.

Or le gouvernement refuse d'y penser et apporte une législation qui peut très bien ne pas servir, si la preuve de faute manque ou s'il décide d'agir en faveur de la société exploitante.

Est-il surprenant que le niveau de confiance du public soit si bas en ces circonstances?

De plus, comme nous devons nous y attendre, ce projet de loi n'est pas le résultat d'une consultation en profondeur des membres constituants de la Confédération ni avec les Premières Nations. C'est encore une incarnation de la science infuse qui se manifeste régulièrement dans l'édifice Langevin.

Je suis fascinée par la vision télescopique du premier ministre, qui perçoit et comprend tout partout au pays, sans effort. Un tel sens de

direction est incroyable. C'est surhumain. Tout ce qui manque au premier ministre pour compléter son personnage, c'est une république d'Asie centrale.

Au bout du compte, ce que les gens veulent, ce sont des réglementations sévères et garanties. Les gens veulent des pipelines extra sécuritaires — pas de *loophole*, pas de mesure casse-coup — et une gestion responsable, respectueuse de l'environnement et durable.

Ce que les Canadiens veulent, c'est que nous agissions en adultes et non pas en adolescents.

Je peux donc garantir que le meilleur ministre de l'Environnement de l'histoire du Québec ne prendra pas des « si » et des « peut-être » comme barème s'il approuve des pipelines quand il sera premier ministre du Canada.

• (1720)

[Traduction]

M. Adam Vaughan (Trinity—Spadina, Lib.): Monsieur le Président, je suis assez vieux pour me souvenir de l'aile radicale du Nouveau Parti démocratique qui s'appelait, imaginez-vous, le « Waffle » — qui signifie verbiage, en anglais —, ce qui était peut-être approprié.

Voici ce que j'essaie de comprendre. Quand les députés ministériels ne comprennent pas les changements climatiques, nous leur reprochons de ne pas comprendre les données scientifiques. Cependant, quand ils se fondent soudainement sur des données scientifiques pour dire que les pipelines sont sécuritaires, nous devenons nerveux.

Parallèlement, les députés du NPD disent que nous devons croire les scientifiques en ce qui concerne les changements climatiques, mais que nous ne pouvons pas leur faire confiance pour construire de bons pipelines. Pourquoi?

[Français]

Mme Alexandrine Latendresse: Monsieur le Président, je dois avouer que je n'ai pas très bien compris la question de mon collègue.

Toutefois, évidemment, la science devrait être la base de chacune de nos initiatives comme celle-ci. Je crois au fait que c'est possible d'avoir des pipelines sécuritaires. Je pense que ce n'est pas du tout le sujet en ce moment. Il y a une chose en laquelle je ne crois pas, et c'est que ce gouvernement va mettre en application des réglementations qui ont vraiment du sens et qu'il ira vraiment écouter les scientifiques qui vont nous dire quelles mesures doivent être mises en place pour s'assurer que nos pipelines sont les plus sécuritaires possibles.

Je pense sincèrement que, si les conservateurs sont mis devant le fait que la compagnie doit dépenser davantage et que celle-ci leur explique que, finalement, les mesures sécuritaires ne sont pas si nécessaires que cela, l'avis scientifique ne primera pas forcément à ce moment-là.

Je suis parfaitement d'accord sur le fait qu'on écoute les scientifiques qui vont pouvoir nous expliquer les façons les plus sécuritaires de construire les pipelines et d'acheminer le pétrole. Cela me semble une évidence.

M. Raymond Côté (Beauport—Limoilou, NPD): Monsieur le Président, je remercie la députée de Louis-Saint-Laurent de son discours et surtout du sérieux dont elle a fait preuve pour débattre ce projet de loi.

Initiatives ministérielles

Je ne peux pas m'empêcher de faire suite à la question assez bizarre du député de Trinity—Spadina. Personne ne conteste, sauf peut-être certains éléments radicaux en face, les bases scientifiques liées à la sécurité des pipelines ou à leur potentiel sécuritaire. Toutefois, au-delà de cela, il ne faut pas oublier qu'il y a des intérêts qui les mettent en oeuvre et qu'il y a des gens qui peuvent décider, en fin de compte, de ne pas suivre les directives, le bon sens ou la science. D'ailleurs, les libéraux ont démontré un des meilleurs exemples de cela en achetant des sous-marins usagés et défectueux qui ont été très difficiles à mettre en marche. En fait, à la suite d'investissements massifs, c'étaient des sous-marins dangereux. Cela n'a donc aucun rapport avec la science.

J'aimerais que ma collègue parle du fait que peu importe la base des faits scientifiques, les décisions politiques qui peuvent être prises peuvent amener des dangers incommensurables.

• (1725)

Mme Alexandrine Latendresse: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Beauport—Limoilou de son commentaire.

Il y a quelque chose que notre gouvernement oublie souvent: nous avons la responsabilité, en tant que législateurs, d'adopter des projets de loi qui ne sont pas simplement rédigés pour se débarrasser des problèmes qui peuvent être soulevés. Nous avons la responsabilité, en étant ici, de protéger le public et de protéger notre société du mieux que nous le pouvons avec les outils que nous avons.

Présentement, il y a effectivement des conséquences absolument catastrophiques quand surviennent des problèmes avec le transport du pétrole. Est-ce qu'il faut que cela nous empêche complètement de le transporter? C'est sûr que non, ce n'est pas réaliste dans la société que nous avons présentement. Toutefois, pouvons-nous, en tant que Chambre des communes, adopter les meilleurs projets de loi possible pour s'assurer de la sécurité maximale dans le cas du transport de pétrole? Je pense que c'est notre responsabilité et c'est vraiment ce qu'il faut que nous fassions.

M. Sylvain Chicoine (Châteauguay—Saint-Constant, NPD): Monsieur le Président, je suis heureux de me lever à la Chambre aujourd'hui afin de discuter du projet de loi C-46 au nom de mes concitoyens de Châteauguay—Saint-Constant. C'est un projet de loi qui traite d'enjeux aussi importants que les ressources énergétiques et la protection de notre environnement.

Le projet de loi C-46 modifie le régime de responsabilité des pétrolières. Cela consiste donc à établir un principe selon lequel le responsable d'un déversement pétrolier paiera jusqu'à concurrence de 1 milliard de dollars pour des dommages causés. Ce projet de loi fait donc partie d'un examen plus large effectué par le gouvernement sur les régimes de responsabilité qui s'appliquent aux divers volets de l'exploitation du pétrole ainsi que du gaz.

Les Canadiens sont conscients des risques possibles de l'extraction et du transport du pétrole, et ils ont besoin de savoir que leur gouvernement va encadrer adéquatement l'industrie et protéger aussi notre environnement. Les Canadiens n'ont pas à faire le choix entre le développement économique et la protection de l'environnement. Nous devons prendre en considération ces deux aspects en tandem.

Lorsqu'il est question de projets comme Northern Gateway, Keystone XL ou Énergie Est, il est important de prendre des décisions judicieuses qui favorisent le développement économique et l'emploi au Canada, tout en minimisant les risques pour notre environnement. Nous avons besoin d'une nouvelle vision en ce qui concerne l'avenir de nos ressources énergétiques, une vision guidée par trois principes fort simples.

Le premier vise la durabilité, afin de s'assurer que les pollueurs paient la facture de nettoyage liée à un déversement et à la pollution engendrée, plutôt que de léguer la facture aux générations suivantes.

En second lieu, il s'agit du partenariat, afin de nous assurer que les Premières Nations, les provinces et les collectivités profitent véritablement du développement des ressources, et de créer ainsi des emplois fiables et à valeur ajoutée ici, au Canada.

Finalement, il s'agit d'une prospérité à long terme provenant de l'investissement des fruits de nos richesses naturelles dans des technologies modernes et écologiques, afin de garder le Canada à la fine pointe de l'innovation énergétique et de maintenir des tarifs d'énergie abordables pour tous les Canadiens.

Nous sommes déçus que, malgré tous nos appels à l'urgence, les conservateurs aient pris autant de temps pour déposer ce projet de loi. En 2011, le commissaire à l'environnement a souligné que l'Office national de l'énergie n'avait pas réussi à régler plusieurs problèmes connus et à assurer l'entretien adéquat des pipelines. Ainsi, le gouvernement n'a toujours pas mis en place un système de surveillance et d'inspection adéquat.

L'année dernière, le projet de loi C-22 a aussi été déposé. Il traitait des responsabilités liées au forage en zone extracôtière et aux déversements éventuels dans l'Arctique et dans l'Atlantique. À cause de cette vision limitée, le gouvernement n'a pas entrepris de consultations sur le régime de responsabilité applicable au transport ferroviaire. Les conservateurs n'ont pris cet enjeu au sérieux que lorsqu'ils ont dû limiter les dégâts ou les conséquences politiques à la suite de la tragédie de Lac-Mégantic.

Le projet de loi que nous étudions actuellement inclut une responsabilité absolue pour tous les pipelines réglementés par l'Office national de l'énergie. En d'autres mots, les compagnies seront responsables des frais et des dommages causés par un déversement de pipeline et, ce, sans égard à la faute, jusqu'à concurrence de 1 milliard de dollars pour les pipelines de grande capacité. Par contre, en cas de faute ou de négligence, la responsabilité sera toutefois illimitée.

J'accueille cette mesure favorablement. C'est un bon début, mais ce montant pourrait être atteint rapidement, puisque le nettoyage de certaines tragédies qui ont eu lieu dans les dernières années ont dépassé largement le seuil de 1 milliard prévu par ce projet de loi.

Le projet de loi C-46 limite également le délai que les Canadiens auront pour réclamer la réparation des dommages causés par un accident à la santé ou à l'environnement à long terme. La réclamation doit être établie dans les trois années suivant les dommages ou six ans, tout au plus, après un déversement de pétrole. Cela est discutable, puisqu'il est très probable que l'on s'aperçoive de certains dommages bien après les six années prévues par ce projet de loi.

• (1730)

Le projet de loi donne également à l'Office national de l'énergie le pouvoir d'ordonner le remboursement de tous frais de nettoyage engagés par les gouvernements, les collectivités ou les individus. Il octroie également à l'Office national de l'énergie pouvoir et ressources pour prendre en main n'importe quel incident, dans des circonstances exceptionnelles, si une compagnie ne peut ou ne veut pas le faire. Elle disposerait également de nouveaux outils pour récupérer les coûts de nettoyage, allant même jusqu'à imposer les frais à l'ensemble de l'industrie.

Initiatives ministérielles

Malheureusement, le gouvernement a laissé ici une certaine latitude avec des décisions qui reposeraient entre les mains du Cabinet et de l'Office national de l'énergie, un organisme qui, à l'occasion, a démontré un certain manque de crédibilité. Au lieu d'établir un régime responsable, avec un cadre strict, le gouvernement laisse ainsi une trop grande marge de manoeuvre aux décisions prises pour des motifs politiques, des décisions prises par le Cabinet, ou à la suite d'ententes secrètes qui ne seraient évidemment pas rendues publiques, entre les exploitants et l'Office national de l'énergie. De toute évidence, nous allons donc questionner le gouvernement à propos de ces mesures tout à fait discrétionnaires. Il est important de rendre le gouvernement imputable face aux Canadiens. Nous sommes donc déçus de la portée du projet de loi, et j'espère que les conservateurs seront ouverts aux amendements qui seront présentés en comité.

Étant donné la portée restreinte du projet de loi, nous sommes inquiets que les pollueurs ne paient pas entièrement les dommages causés et que ce sera finalement les Canadiens qui devront acquitter la facture. Si c'est le cas, cela remet en cause la portée réelle de ce projet de loi. Qu'arrive-t-il si on a de la difficulté à établir la faute ou la négligence? Dans ce genre de situation, est-ce les Canadiens qui vont payer? On parle possiblement de milliards de dollars. C'est fort important et ce n'est pas aux Canadiens à payer ces factures pour des compagnies qui auraient pu être négligentes dans leurs opérations. C'est bien beau de présenter un projet de loi qui se concentre sur l'identification des responsables, mais il faut également agir en amont afin d'empêcher le plus possible que des déversements de pétrole se produisent. C'est ce que ne fait pas ce projet de loi.

Nous devons donc avoir une meilleure réglementation et une surveillance accrue des pipelines. De plus, nous devons remettre en place un processus d'évaluation environnementale rigoureux qui a été démonté par l'actuel gouvernement au cours des dernières années. Étant donné l'importante augmentation de la production et du transport de pétrole brut, il semble évident que la sécurité doit être améliorée, et ce, peu importe le mode de transport utilisé. Pour ce faire, nous devons renforcer les inspections obligatoires, mettre en place des règlements adéquats et nous assurer également de l'application de ces normes. La sécurité du public et la protection de l'environnement doivent compter parmi nos plus grandes priorités dans ce cas-ci.

Mes collègues et moi-même croyons fortement que le Canada doit prendre des mesures pour s'assurer que nous exploitons et transportons nos ressources en toute sécurité. De cette façon, nous serons à même de servir les intérêts de tous les Canadiens. Pour ce faire, tous les projets de pipelines doivent respecter les normes les plus élevées en matière de sécurité et de protection de l'environnement. De cette façon, nous serons cohérents avec les principes de développement durable. Pour s'assurer que les pétrolières et les exploitants de pipelines obéissent aux réglementations, nous devons mettre en place des lois rigoureuses en la matière et établir des mécanismes d'évaluation environnementale crédibles.

De plus, étant donné que le transport touche les provinces, des municipalités et des collectivités, nous devons nous assurer que le gouvernement consulte et établit des partenariats avec celles-ci. Si tout le monde travaille de concert, ce sont les Canadiens qui auront l'assurance que tous ces projets seront mis en place, qu'ils respecteront le principe de développement durable et que les processus d'approbation seront les plus équitables possible, de manière à renforcer l'imputabilité de toutes les personnes impliquées. Les provinces vont continuer à exploiter leurs ressources naturelles. La question est de savoir comment exploiter ces ressources de

manière durable, tout en protégeant l'environnement et en favorisant les emplois à valeur ajoutée au Canada.

● (1735)

En conclusion, nous allons appuyer ce projet de loi à l'étape de la deuxième lecture, et nous demandons au gouvernement d'être ouvert aux amendements que nous présenterons lors de son étude en comité.

M. Marc Garneau (Westmount—Ville-Marie, Lib.): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa présentation. À la fin de son discours, il a dit que son parti allait appuyer ce projet de loi. Il a certainement décrit l'importance d'avoir des mesures musclées pour s'assurer de la sécurité de nos pipelines.

En même temps, il a mentionné que son parti allait proposer des amendements. Est-ce qu'il pourrait partager sa préoccupation avec nous de façon plus précise et nous dire quelle sorte d'amendements son parti va proposer pour améliorer ce projet de loi?

M. Sylvain Chicoine: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question. Dans mon discours, j'ai mentionné quelques éléments qui nous préoccupaient.

Dans un premier temps, il y a la responsabilité limitée de 1 milliard de dollars. Ce n'est probablement pas suffisant, compte tenu du fait que nous avons au Canada plusieurs pipelines vieillissants qui traversent nos communautés. En cas de bris de ces derniers, les dommages pourraient largement dépasser 1 milliard de dollars. C'est une inquiétude que nous avons de ce côté-ci de la Chambre. Si les dommages dépassaient largement ce montant, comme cela est déjà arrivé dans le passé dans le cadre de catastrophes environnementales dont les dommages ont dépassé les 2 milliards de dollars, ce serait aux Canadiens de payer cette facture. Nous trouvons cela aberrant. La première préoccupation concerne donc le 1 milliard de dollars.

En outre, des inspections devraient être rendues obligatoires par l'Office national de l'énergie. Ce projet de loi ne touche pas aux vérifications qui doivent être faites sur les pipelines vieillissants. Nous avons donc de sérieuses préoccupations concernant le manque d'encadrement par rapport aux pipelines vieillissants. Nous devons nous préoccuper davantage de cela.

M. Raymond Côté (Beauport—Limoilou, NPD): Monsieur le Président, avant de poser ma question à mon collègue, je ne peux m'empêcher d'évoquer quelque chose que je viens d'apprendre sur le site de Radio-Canada. Malheureusement, le bureau de circonscription de notre collègue, le député de Lotbinière—Chutes-de-la-Chaudière, a aussi été touché par l'envoi postal d'une lettre contenant une substance suspecte. Toutes mes pensées sont tournées vers l'équipe du député de Lotbinière—Chutes-de-la-Chaudière, en espérant que la police va encore là montrer que la substance n'était pas dangereuse. C'est un procédé absolument révoltant.

Mon collègue de Châteauguay—Saint-Constant parlait de la confiance du public vis-à-vis du processus, au-delà de la loi et des structures qui sont mises en place, et de la volonté politique qui doit être démontrée afin de mériter la confiance du public. C'est bien beau d'avoir encouragé le développement du transport par pipeline, qui est un moyen incontestablement sécuritaire, mais au-delà de cela, il faut que le public fasse confiance au législateur et au pouvoir exécutif et qu'il ait confiance que celui-ci sera juste et sérieux dans la mise en oeuvre de la loi. Je voudrais savoir ce que mon collègue de Châteauguay—Saint-Constant pense de la confiance que peut inspirer le gouvernement conservateur en la matière.

Initiatives ministérielles

• (1740)

M. Sylvain Chicoine: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Beauport—Limouilou de sa question. Il soulève un point crucial en ce qui concerne les évaluations environnementales, soit un processus que le gouvernement actuel a complètement escamoté. L'Office national de l'énergie avait un cadre très bien défini et très complet afin d'évaluer les nouveaux projets de pipeline qui traversent le Canada, et il y en a plusieurs.

Le gouvernement, pensant ainsi aider les compagnies pétrolières, a escamoté tout ce processus d'évaluation environnementale, si bien que la confiance des Canadiens est à son plus bas quand il s'agit des évaluations environnementales d'un tel projet. Nous nous demandons ce qu'il y a à cacher. Puisque ce processus a été escamoté, la confiance des Canadiens est à son plus bas. C'est le résultat des politiques conservatrices. Le gouvernement pensait aider les compagnies pétrolières, mais je pense qu'il leur nuit, au lieu de les aider, en ayant ainsi escamoté ce processus d'évaluation environnementale.

M. Jamie Nicholls (Vaudreuil—Soulanges, NPD): Monsieur le Président, avant d'arriver en politique, j'étais un des membres fondateurs du Conseil de bassins versants de la région de Vaudreuil-Soulanges. Cet organisme était chargé du développement d'un plan directeur de l'eau pour ma région.

Pour ceux qui ne connaissent pas bien le concept de bassin versant, il s'agit de l'ensemble du territoire drainé par un cours d'eau principal et par ses tributaires. Les limites sont l'amont et l'aval d'un territoire. Tous les cours d'eau sont liés à un cours d'eau majeur.

Si je mentionne les bassins versants, c'est parce que le territoire du bassin versant gère la qualité de nos eaux, qui est déterminée par la santé d'un bassin versant. Or l'eau est la plus importante des ressources.

C'est l'une des raisons pour lesquelles j'ai décidé de me présenter aux élections en 2011 et de me joindre à l'équipe de Jack Layton, le NPD, un parti progressiste qui prône le droit de vivre dans un milieu sain et durable.

[Traduction]

Dans sept générations, notre réussite ne sera pas mesurée en fonction du PIB, de la croissance économique, du pétrole consommé ou produit, ou de la consommation au pays. Non, notre réussite sera mesurée en fonction de notre capacité à préserver l'équilibre écologique.

Nos ressources doivent être exploitées de façon durable. Il faut mettre en place un régime fondé sur le principe du pollueur-payeur. Il faut réduire notre dépendance extrême aux combustibles fossiles. La vision du NPD, c'est que la croissance économique et la création d'emplois vont de pair avec la durabilité sociale et environnementale.

[Français]

Ma région est en aval d'ici, sur la rivière des Outaouais. Ici, en amont, on prend des décisions qui dérangent les citoyens de ma région. Ils sont inquiets et ils ont raison de l'être. Ma région est la plaque tournante des transports du pays. Le Canadien National, le Canadien Pacifique, la canalisation 9 d'Enbridge et TransCanada passent tous par Vaudreuil-Soulanges.

Pendant 16 ans, la ligne 9B était hors des normes sécuritaires. Ce problème a été ignoré par une députée libérale et par un député du Bloc. C'est seulement quand les citoyens de ma région ont élu un député du NPD qu'on a découvert qu'il y avait un problème concernant la ligne 9B. J'ai soulevé ce problème au sein du Comité

permanent des ressources naturelles après avoir lu un article à ce sujet.

Les Canadiens veulent un renforcement des inspections, des règlements adéquats et l'application des normes. La sécurité du public et la protection de l'environnement doivent être deux priorités pour n'importe quel gouvernement. Les conservateurs accusent un retard. Les libéraux, eux, ont eu 13 ans pour régler le problème, mais ils n'ont rien fait. Les risques sont trop grands.

• (1745)

[Traduction]

Par exemple, les libéraux et les conservateurs sont maintenant en faveur du projet Keystone XL.

Lorsque j'ai parlé avec David Suzuki, en 2011, je lui ai dit que les Canadiens sont très préoccupés par les pipelines. Je lui ai demandé quelle devrait être la plus grande crainte des Canadiens. Il a répondu que nous sommes souvent préoccupés par les grands déversements dont nous sommes témoins ou par les déraillements de train. Or, dans le cas des pipelines, il a dit que le plus grand problème vient des microfuites. L'un des députés conservateurs a parlé de la technologie. Il est vrai qu'il y a eu des avancées technologiques. Cependant, dans 2 % des cas, ces microfuites ne peuvent toujours pas être détectées par les instruments employés pour le pipeline Keystone. Ainsi, un déversement de pétrole causé par la corrosion et les microfuites dans un pipeline pourrait demeurer indétectable pendant des jours ou des mois. Ce déversement pourrait contaminer la nappe phréatique sans que nous le sachions, parce que nous serions incapables de le détecter.

Il y a une autre question que nous devons nous poser. Oui, la construction d'un nouveau pipeline nous permettrait d'utiliser ce nouveau procédé servant à détecter les fuites les plus minimes. Mais que fait-on des autres pipelines? Allons-nous équiper tous les pipelines d'Amérique du Nord de ce mécanisme de sécurité? La question se pose, parce que, si cette technologie vaut la peine d'être installée sur un pipeline, pourquoi ne mériterait-elle pas de l'être sur tous les pipelines? Ne devrions-nous pas mettre notre réseau de pipelines à niveau? Voilà les questions que je me pose et que se posent les gens que je représente.

Depuis des années, les gouvernements libéraux et conservateurs ont tellement malmené la politique énergétique canadienne qu'il sera difficile de réparer les pots cassés. Et c'est à cause de leur négligence que tous ces problèmes ont perduré ainsi. Je pourrais prendre n'importe quel journal au hasard, peu importe la date, et je serais certain qu'il y serait question d'au moins cinq projets énergétiques en cours qui éprouvent des problèmes pour lesquels le gouvernement ne fait rien.

Prenons l'exemple des relevés sismiques dans la rivière Clyde, où on a constaté des problèmes avec les narvals. La société responsable des travaux d'exploration veut y faire des relevés sismiques, ce qui revient à faire sauter des explosifs précisément à l'endroit où vivent les narvals. L'affaire est devant les tribunaux de Toronto. Le maire de Clyde River a obtenu une injection interdisant les relevés.

C'est toujours le même scénario qui se répète.

[Français]

On l'a vu aussi dans le cas des bélugas du Saint-Laurent. C'est la même chose.

Plusieurs feux ont été allumés. C'est à nous d'essayer de trouver tous les problèmes et de proposer des solutions.

Initiatives ministérielles

[Traduction]

Il faut consulter davantage les collectivités et les Premières Nations.

Chickadee Richard, une militante autochtone de Winnipeg, a dit ceci:

Nous, autochtones, utilisons encore les terres. Nous faisons encore la cueillette et la chasse. Nous comptons encore sur les forêts et les cours d'eau. Ce projet de pipeline pourrait donc avoir des conséquences irréversibles pour nous. Nous sommes maintenant en pleine crise et nous avons une responsabilité envers les générations futures.

Mme Richard fait partie d'une coalition de Winnipeg qui souhaite élargir les consultations de l'Office national de l'énergie. Une autre membre de la coalition, Mary Robinson, de la section de Winnipeg du Conseil des Canadiens, a dit: « Sans [...] le point de vue du peuple, tout examen du projet de pipeline demeurera incomplet et illégitime. »

Ces voix représentent une partie du Canada. J'en parle parce que j'entends la même chose dans ma région et de la part d'autres députés. Les électeurs de leurs circonscriptions ont les mêmes préoccupations. On ne cesse de soulever ces questions et il faut les résoudre.

Je me réjouis qu'un projet de loi soit présenté pour régler le problème, mais j'estime qu'il ne va pas assez loin. Il ne répond pas aux questions et aux préoccupations des électeurs de ma circonscription et d'autres circonscriptions.

Il va sans dire que le Canada regorge de ressources naturelles. Je ne fais pas partie de ceux qui pensent qu'on ne devrait pas les exploiter. Bien au contraire. Nous avons vraiment de la chance de les posséder, car elles sont une véritable bénédiction pour le pays. Nous devons toutefois adopter une autre façon d'en faire l'exploration et l'exploitation. Voilà 40 ou 50 ans que ces ressources sont gérées de manière irresponsable par les gouvernements libéraux et conservateurs qui se sont succédé.

● (1750)

[Français]

La vision du NPD comprend trois éléments. Le premier, c'est la durabilité. Nous voulons nous assurer qu'un modèle de pollueur-payeur est en place, afin que les pollueurs paient la facture pour tout déversement produit et pour la pollution qui en découle au lieu de refilet cet endettement aux générations à venir.

Le deuxième, c'est le partenariat. Nous voulons nous assurer que le développement des ressources profite aux collectivités, aux provinces et aux Premières Nations afin de créer des emplois à valeur ajoutée pour la classe moyenne du Canada.

Le troisième vise une prospérité à long terme, et non pas une prospérité à court terme qui créerait des *jobs* demain pour les perdre deux semaines plus tard. Nous visons une prospérité à long terme au moyen d'investissements et de technologies modernes pour atteindre l'équilibre entre l'économie et l'écologie.

[Traduction]

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Monsieur le Président, je félicite mon collègue de son discours. Je lui fais cependant remarquer avec autant de courtoisie que possible que le ton de son intervention m'a un peu déçu. Normalement, je ne me serais pas attendu à une telle négativité de sa part.

Le projet de loi est assez important, et je crois comprendre que le NPD l'appuiera. Il n'est pas parfait. Ce pourrait être le projet de loi le plus imparfait à avoir été présenté en dix ans et demi. Il y aurait lieu

de l'améliorer, de le renforcer et de l'amender. J'ai cru pendant un instant que le député parlait du projet de loi C-51.

Je sais que le NPD soulève d'importantes préoccupations au sujet du plafond de responsabilité de 1 milliard de dollars. Les coûts de nettoyage de la catastrophe de Lac-Mégantic ont vite atteint 600 millions de dollars, ceux du déversement dans le golfe du Mexique ont approché 40 milliards de dollars et le déversement de l'*Exxon Valdez*, qui n'a pas encore été entièrement nettoyé, a coûté des dizaines de milliards de dollars. Il y a d'importantes leçons à retenir. Cependant, il serait utile que le député en vienne à l'essentiel au lieu de tenir des propos à motivation politique ou partisane et nous indique deux éléments précis du projet de loi qu'il aimerait améliorer.

M. Jamie Nicholls: Monsieur le Président, mon collègue et moi avons siégé ensemble au comité des ressources naturelles et j'ai toujours trouvé qu'il était très raisonnable et que ses propositions étaient très judicieuses.

J'aimerais d'abord dire qu'il faut être prêt à assumer les conséquences de ses actes. On ne peut pas prendre de mauvaises décisions et essayer d'en imputer la responsabilité à d'autres. Malheureusement, pendant des années, les libéraux ont, eux aussi, approuvé d'emblée des projets de cette nature. Comme cela a été dit plus tôt, quand les libéraux étaient au pouvoir, ils n'ont pas tenu compte des gens qui vivaient près des pipelines, ils ont adopté des lois qui ne visaient qu'à protéger les pipelines. Cette approche comporte de graves problèmes.

Je dois admettre que le député soulève un bon point. Le projet de loi doit apporter des précisions en ce qui concerne la responsabilité de la pollution, qu'elle découle d'une erreur de l'exploitant ou d'un autre type d'erreur. Il y a souvent plusieurs responsables lors d'un d'accident, c'est pourquoi nous devons nous pencher sur les situations de ce genre et empêcher les exploitants de se décharger de leur responsabilité en affirmant qu'ils n'ont pas causé l'accident. Il faut que le projet de loi soit beaucoup plus clair à cet égard.

● (1755)

[Français]

Mme Anne-Marie Day (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, NPD): Monsieur le Président, ce n'est pas très compliqué ce que demande le NPD.

Nous voulons que l'accessibilité sociale et la protection de l'environnement soient respectées lorsqu'on met en avant un grand projet de pipeline ou un projet économique. Nous voulons qu'on démontre un peu plus de respect pour les Canadiens, comme le fait M. Suzuki, qui se bat corps et âme pour que nous puissions offrir aux nouvelles générations un milieu où il fait bon vivre.

Dans le projet de loi, on parle de 1 milliard de dollars lorsque la faute et la négligence ne pourront pas être prouvées. Cela veut dire que les contribuables devront encore assumer les coûts de nettoyage qui seront supérieurs à 1 milliard de dollars, lorsque la faute et la négligence ne pourront pas être prouvées. Comment peut-on prouver la faute et la négligence dans des situations comme à Lac-Mégantic. Qui paiera la facture?

Initiatives ministérielles

M. Jamie Nicholls: Monsieur le Président, c'est exactement ce pourquoi nous sommes inquiets. En cas de déversement, dans 99,9 % des cas, ce n'est pas seulement le promoteur qui est responsable. Il y a donc une responsabilité partagée. Ces statistiques sont vraiment inquiétantes, parce que cela signifie qu'une compagnie va tout faire pour éviter d'être responsable d'un déversement. Elle va essayer de refile la facture aux contribuables. Cela suscite une grande inquiétude chez mes concitoyens. Nous devons faire quelque chose dans ce projet de loi à propos de cet enjeu.

[Traduction]

Mme Jinny Jogindera Sims (Newton—Delta-Nord, NPD): Monsieur le Président, je suis toujours heureuse de pouvoir prendre la parole à la Chambre des communes au nom des électeurs de Newton—Delta-Nord. Au cours des semaines que nous passons dans nos circonscriptions, nous pouvons entendre l'opinion de beaucoup de nos électeurs. Les miens se disent très inquiets de ce qui se passe dans le dossier de l'exploitation de nos ressources naturelles.

Mais avant d'entrer dans le vif du sujet, je voudrais souligner le travail accompli par Kultarjit S. Thiara, qui préside le club Rotary de Surrey-Newton. J'ai été fortement impressionnée par la générosité de la population locale, qui a permis au club de recueillir 50 000 \$ au cours de la fin de semaine, afin de bâtir une école aux Philippines. Lorsque nous sommes dans nos circonscriptions, nous avons le grand plaisir de pouvoir assister à des événements et de rencontrer nos concitoyens. Malgré leurs difficultés économiques et la peur de perdre leur emploi, les gens donnent très généreusement à l'invitation des chefs de file locaux qui souhaitent améliorer les choses dans le monde. J'ai assisté à une vingtaine d'autres événements, mais j'en parlerai à un autre moment.

J'ai l'intention d'appuyer le projet de loi à l'étape de la deuxième lecture pour que nous puissions le renvoyer au comité.

Le projet de loi est loin d'être parfait. En tant qu'enseignante, j'aime bien féliciter les gens lorsqu'ils font du bon travail, et je crois que ce projet de loi est un pas dans la bonne direction, quoique minuscule. Je pense que la réglementation actuelle n'est tout simplement pas adéquate et que le projet de loi C-46 prévoit des mesures qui auraient dû être adoptées depuis longtemps pour établir un régime de pollueur-payeur dans le cas des pipelines, au Canada. Je dis qu'il s'agit d'un pas minuscule, car nous savons qu'il y a très loin de la coupe aux lèvres. C'est comme se rendre à la mer, mais se contenter de s'y mouiller les orteils. Il reste beaucoup de travail à faire sur ce projet de loi, et je peux donner à tout le monde l'assurance que nous allons nous retrousser les manches lors des travaux du comité.

Les néo-démocrates sont aussi très fiers du fait que leur chef défend ardemment le principe du pollueur-payeur et qu'il propose des plans très concrets pour favoriser la croissance économique, tout en protégeant l'environnement. Certains diront qu'il faut choisir entre l'environnement et les emplois. Dans ma circonscription, des jeunes brillants me disent que, selon eux, la question n'est pas de choisir entre les deux. Afin de créer des emplois et de stimuler le développement, nous devons protéger la planète et exploiter nos ressources de manière durable.

À maintes reprises, nous avons vu le gouvernement faire passer les intérêts des grandes pétrolières avant ceux des Canadiens qui, même s'ils travaillent fort, ont du mal à joindre les deux bouts. La classe moyenne se sent prise dans un étau, et diverses études nous apprennent que la qualité des emplois et, par conséquent, la qualité de vie en subissent les contrecoups.

Dans ma circonscription, j'entends dire que les membres de la classe moyenne qui triment dur estiment que le NPD est en mesure de relever certains de ces défis. Les décennies d'incurie et d'approbation automatique qui ont marqué le règne des libéraux et la grande proximité entre les conservateurs et les grandes pétrolières ont fait pâtir les membres de la classe moyenne. L'avenir de leurs enfants n'est pas pris en considération comme il se doit.

Le Canada est l'un des pays les plus riches du monde. En plus d'une diversité géographique extraordinaire, nous avons la chance, aux quatre coins du pays, de profiter d'abondantes ressources naturelles. Je le répète, il faut absolument penser autrement et cesser de ne prôner que l'extraction et l'expédition. C'est ce qui se passe dans ma province: on transporte des billes de bois hors du pays en camion — ce qui, en soi, n'est pas très respectueux de l'environnement —, puis ces matériaux reviennent au Canada sous forme de madriers que nous achetons. Lorsqu'il est question d'exploitation des ressources, il faut vraiment, quel que soit le domaine, tenir compte des emplois à valeur ajoutée.

● (1800)

Il faut vraiment commencer à créer des emplois payants pour les prochaines générations et pour les travailleurs de la classe moyenne du Canada. Je peux dire aux députés que le chef néo-démocrate a un plan très concret qui permettrait d'ajouter de la valeur à nos ressources naturelles, de penser autrement qu'en fonction seulement de l'extraction et de l'expédition, et de créer de bons emplois, ici, au Canada.

Voyons ce que contient le projet de loi. Il arrive souvent que ce dont parlent mes collègues d'en face ne corresponde pas vraiment à ce qui se trouve dans le projet de loi.

Il y est question dans une certaine mesure du principe du pollueur-payeur, mais ce qui me dérange, c'est qu'on donne à l'Office national de l'énergie et au Cabinet le pouvoir de prendre certaines décisions. Selon moi, les politiques de ce genre portent souvent à confusion. Il doit plutôt y avoir des lignes directrices très claires, et il ne faut pas laisser au Cabinet ou aux ministres le soin de décider des orientations à prendre et des aspects à mettre en oeuvre. Ces dispositions sont très inquiétantes pour les néo-démocrates.

J'habite dans l'une des provinces les plus belles qui soient. Je suis convaincue que tous les députés disent cela et qu'ils ont tout à fait raison. Toutefois, tout le monde a entendu parler des lacs et du littoral vierges de la Colombie-Britannique. Ce littoral ne fournit pas seulement une quantité incroyable de fruits de mer destinés à la consommation locale; ces produits sont aussi vendus à l'étranger. De plus, il s'agit d'une magnifique attraction touristique. Le tourisme rapporte des milliards de dollars et nous sommes très préoccupés par les répercussions que pourrait avoir un déversement de pétrole, qu'il provienne d'un pipeline ou d'un navire-citerne, sur notre littoral intact.

Je dois féliciter le député de Skeena—Bulkley Valley, l'un des députés les plus vaillants de la Chambre des communes. Il est actuellement notre porte-parole en matière de finances, mais la campagne passionnée qu'il a menée pour sauver notre littoral a été une véritable source d'inspiration. Dans l'auditoire, je voyais des gens de 90 ans ou de 14 ans qui étaient complètement galvanisés en l'écoutant dire du fond de son coeur qu'il était important de protéger nos cours d'eau, notre superbe littoral et le mode de vie de la Colombie-Britannique.

Initiatives ministérielles

Il y a un lien avec la question dont nous sommes saisis, car, comme les députés le savent, le projet Northern Gateway prévoit la construction d'un oléoduc qui traversera de nombreuses rivières importantes. Il traversera quelques-uns de nos plus magnifiques lacs, et il parcourra un vaste territoire truffé d'obstacles très dangereux pour se rendre jusqu'à l'océan. Nous sommes donc très inquiets. Cependant, le lien vient du fait que le projet d'oléoduc Northern Gateway est proposé par Enbridge.

Je vais prendre un instant pour raconter aux députés ce qui est arrivé à la rivière Kalamazoo, au Michigan. Un déversement de pétrole s'est produit le 26 juillet 2010. Ainsi, 843 444 gallons américains de pétrole but se sont échappés d'un pipeline de 30 pouces de diamètre pour se déverser dans de précieuses terres humides. Ce pipeline appartenait à Enbridge. À elles seules, les activités de nettoyage ont coûté 1,2 milliard de dollars, et cela ne couvre pas les autres dommages ni la perte de la valeur de non-usage, dont il faut aussi tenir compte. Or, dans le cas qui nous occupe, il est question d'établir une cible de 1 milliard de dollars. On peut constater que c'est inadéquat, mais cela ne tient pas compte de la perte de la valeur de non-usage et d'autres facteurs.

Par conséquent, nous sommes très préoccupés par tout type de déversement, que le pétrole soit transporté par pipeline ou par pétrolier. Nous sommes absolument favorables au principe du pollueur-payeur, et nous devons commencer à adopter des mesures législatives réalistes qui tiennent compte des véritables coûts associés au nettoyage, au lieu de laisser cela à la discrétion des ministres ou d'autres organismes.

● (1805)

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, la mesure législative comporte de nombreux autres aspects. Parmi les aspects positifs, mentionnons les améliorations visant l'Office national de l'énergie, qui aurait pour ainsi dire davantage intérêt à contribuer à la protection de l'environnement au Canada; en fait, cet aspect ferait en quelque sorte partie de son mandat. Elle comprend également une série de modifications qui donneraient à l'Office national de l'énergie la capacité d'aller plus loin.

Je crois que tous les députés voteront en faveur du renvoi du projet de loi au comité. La députée pense-t-elle que nous devrions apporter des amendements pour être en mesure de confier davantage de responsabilités à l'Office national de l'énergie en ce qui concerne la protection de l'environnement?

Mme Jinny Jogindera Sims: Monsieur le Président, j'appuierai le projet de loi à l'étape de la deuxième lecture afin qu'il soit renvoyé au comité.

Ce qui me préoccupe le plus au sujet de ce projet de loi, c'est le pouvoir discrétionnaire qui serait confié à l'Office national de l'énergie ou au Cabinet. Nous proposerons donc des amendements à cet égard.

Il y a également un autre aspect qui me préoccupe. Même si cette mesure législative est un petit pas dans la bonne direction en ce qui concerne l'établissement d'un régime fondé sur le principe du pollueur-payeur, elle ne permettra pas de couvrir la totalité des coûts. Je m'inquiète toujours des coûts énormes que les contribuables devront payer alors que les sociétés pétrolières, elles, empocheront des profits.

[Français]

M. François Lapointe (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, NPD): Monsieur le Président, je veux remercier

ma collègue de Newton—Delta-Nord de son discours fort intéressant.

Actuellement, les compagnies d'oléoducs demandent des mandats pour faire des choses qui peuvent être extrêmement inquiétantes. Par exemple, Énergie Est demande à traverser le fleuve. On n'a jamais vu un tel tuyau énorme de bitume lourd traverser un fleuve aussi large et aussi dense que le Saint-Laurent. Quant au projet d'oléoduc Northern Gateway, le lieu de transbordement, qui a pourtant été approuvé par l'Office national de l'énergie, est contesté par plusieurs spécialistes. Ils disent que c'est un endroit dangereux pour véhiculer de gros gabarits de pétroliers.

On voudrait transporter 1 million de barils par jour à travers un fleuve et choisir un lieu de transbordement hautement critiqué par les experts en sécurité maritime, alors que cela ouvre la porte à de potentiels accidents majeurs. Une responsabilité de 1 milliard de dollars est insuffisante, étant donné que les dommages causés par de telles catastrophes dépasseraient cette limite.

Comment ma collègue réagit-elle à cet aspect du problème?

● (1810)

[Traduction]

Mme Jinny Jogindera Sims: Monsieur le Président, j'aimerais remercier mon vaillant collègue. Il fait de l'excellent travail dans sa circonscription et représente les intérêts de ses électeurs avec beaucoup de passion à la Chambre.

Il soulève une excellente question qui mérite une réponse très claire. Le projet de loi vise seulement les déversements ou les accidents mettant en cause les pipelines qui ont la capacité de transporter au moins 250 000 barils de pétrole par jour. Ceux dont la capacité est moindre ne sont pas visés. Il y a certainement lieu de s'inquiéter. De plus, le coût de nettoyage des déversements passés nous apprend que le seuil de 1 milliard de dollars est tout à fait insuffisant.

Mme Kelly Block (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles, PCC): Monsieur le Président, il semble que l'opposition ait changé de refrain. Elle a eu une révélation. Elle soutient maintenant ce que nous disons depuis le début, soit que le Canada est riche en ressources naturelles et que nous pouvons stimuler l'économie tout en protégeant l'environnement.

Le projet de loi C-46 fait fond sur les mesures que le gouvernement a déjà prises pour prévenir les incidents. Entre autres, il a augmenté le nombre d'inspections annuelles et de vérifications de pipelines par l'Office national de l'énergie et renforcé ses pouvoirs d'exécution en lui donnant l'autorité d'imposer des amendes aux exploitants de pipelines en cas d'incidents mineurs. Le NPD s'est opposé à toutes ces mesures.

La députée pourrait-elle expliquer pourquoi les néo-démocrates ont voté contre ces mesures très importantes?

Mme Jinny Jogindera Sims: Monsieur le Président, depuis que je siège à la Chambre, le gouvernement a aboli de plus en plus de règlements visant à protéger l'environnement. Lorsque le gouvernement fait le ménage dans la paperasse ou qu'il accélère l'adoption de mesures législatives, il ne fait pas attention aux détails.

Nous n'avons pas eu de révélation. Même lorsque j'enseignais, je parlais de la richesse de notre pays. Nous ne sommes pas contre le développement. Nous voulons du développement durable et nous voulons du développement qui protège l'environnement et lègue une planète à nos enfants. Nous ne voulons pas du genre de développement qui met en péril la viabilité du pays et lègue un Canada en piteux état à nos enfants.

Initiatives ministérielles

Mme Lois Brown (secrétaire parlementaire du ministre du Développement international, PCC): Monsieur le Président, je suis très contente d'apprendre que l'opposition a eu une révélation.

Dans l'une de mes questions précédentes, j'ai parlé de mon respect pour les ingénieurs canadiens. J'ai grandi dans la maison d'un ingénieur chimiste qui a fait énormément de travail industriel partout au Canada. Les eaux usées étaient l'une des spécialités de mon père. J'ai également un beau-fils qui est très préoccupé par l'environnement et l'approvisionnement énergétique en Afrique. Il possède un doctorat en génie électrique et se trouve actuellement au Ghana pour construire des champs de panneaux solaires afin de fournir de l'énergie électrique à un pays où les besoins sont criants. Je n'ai jamais rencontré de gens plus préoccupés par l'environnement que les ingénieurs du Canada.

En consultant des sites Web et en m'informant sur ce que nos ingénieurs font au Canada pour préserver l'environnement, j'ai consulté le site de l'École de génie Schulich. Cette dernière est active dans la recherche qui touche tous les départements de l'école, notamment le génie civil, chimique, mécanique, géomatique et électrique, et collabore avec tous les départements des sciences de la Terre et des sciences biologiques. L'école dit être une chef de file de l'intégrité, de l'entretien et de la gestion des pipelines.

Une chose est sûre, il arrive que des problèmes surviennent par rapport aux pipelines, mais ils sont minuscules en comparaison avec ceux que causent les stations de pompage. Nous savons que les ingénieurs sont extrêmement diligents dans leur travail afin que les stations de pompage continuent à fonctionner correctement. C'est leur travail.

Un député du NPD a parlé de la pérennisation des emplois au sein de l'économie. La Pipe Line Contractors Association of Canada se compose de propriétaires d'entreprises très fiables et fort respectées au Canada. Ce sont des membres éminents de la société qui ne ménagent aucun effort pour veiller à l'intégrité des pipelines. Ils évoquent des débouchés. Ils cherchent des employés qualifiés et des gens de métier. Ils offrent des emplois dans le domaine des transports, de la logistique, de l'opération d'équipement, de la gestion ainsi que de l'inspection et de la vérification des réserves.

Voyons les débouchés qu'engendrerait à lui seul le pipeline Énergie Est: on parle de plus de 8 300 emplois directs à plein temps et 5 300 emplois indirects, strictement à l'étape du développement. La phase d'exploitation représenterait pour sa part 900 emplois directs à plein temps et des milliers d'emplois indirects. Pour l'essentiel, l'embauche se fera à l'échelle locale.

Nous avons besoin de pipelines. Nous devons veiller à ce que les gens qui ont besoin d'énergie dans leur maison, leur automobile et leur entreprise aient le carburant dont ils ont besoin pour pouvoir continuer. C'est un moteur économique pour le Canada.

Nous avons dit plus tôt que nous avons la chance de posséder d'énormes quantités de ressources. Notre pays possède des ressources comme nul autre. Ces ressources sont censées être le moteur économique de notre pays.

Le projet de loi intégrerait les considérations de sécurité à la gestion de nos pipelines. Ce faisant, il créerait des emplois pour les Canadiens, des emplois pour nos jeunes et pour nos ingénieurs. C'est une bonne chose pour nous tous.

● (1815)

Le président suppléant (M. Barry Devolin): La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote.

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

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Barry Devolin): Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

Le président suppléant (M. Barry Devolin): Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Barry Devolin): À mon avis, les oui l'emportent.

Et cinq députés ou plus s'étant levés:

Le président suppléant (M. Barry Devolin): Convoquez les députés.

● (1855)

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

(Vote n° 343)

POUR

Députés

Ablonczy	Adams
Adler	Aglukkaq
Albas	Albrecht
Alexander	Allen (Welland)
Allen (Tobique—Mactaquac)	Allison
Ambler	Anders
Anderson	Andrews
Angus	Armstrong
Aspin	Atamanenko
Ayala	Barlow
Bateman	Bélangier
Bellavance	Bennett
Benoit	Benskin
Bergen	Bernier
Bezan	Blanchette-Lamothe
Blaney	Block
Boivin	Boughen
Boutin-Sweet	Brahmi
Braid	Breitkreuz
Brisson	Brousseau
Brown (Leeds—Grenville)	Brown (Newmarket—Aurora)
Butt	Byrne
Calandra	Calkins
Cannan	Carmichael
Caron	Carrie
Casey	Cash
Charlton	Chicoine
Chisu	Chong
Choquette	Christopherson
Clarke	Cleary
Clement	Comartin
Côté	Crockatt
Cullen	Cuzner
Daniel	Davidson
Davies (Vancouver Kingsway)	Day
Dechert	Devolin

Dewar
Dionne Labelle
Dreeshen
Duncan (Vancouver Island North)
Dykstra
Eyking
Fantino
Findlay (Delta—Richmond East)
Fletcher
Fortin
Galipeau
Garneau
Genest
Glover
Goguen
Goodale
Gosal
Grewal
Harper
Harris (St. John's East)
Hayes
Hoback
Hsu
Hyer
Julian
Keddy (South Shore—St. Margaret's)
Kent
Komarnicki
Lake
Lapointe
Lauzon
LeBlanc (Beauséjour)
Lemieux
Leung
Lizon
Lukowski
MacAulay
MacKenzie
Mai
Masse
May
McCallum
McGuinty
McLeod
Michaud
Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)
Moore (Fundy Royal)
Morin (Chicoutimi—Le Fjord)
Morin (Laurentides—Labelle)
Nash
Nicholson
Nunez-Melo
O'Neill Gordon
O'Toole
Papillon
Payne
Perkins
Pilon
Preston
Raitt
Rankin
Raynault
Reid
Rickford
Saganash
Saxton
Schellenberger
Seeback
Sgro
Shipley
Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor)
Sims (Newton—North Delta)
Sitsabaiesan
Sopuck
Stanton
Stewart
Strahl
Tilson
Toone
Trost
Truppe
Uppal
Valeriotte
Van Loan
Wallace
Warkentin
Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country)
Weston (Saint John)
Wilks

Dion
Donnelly
Dubourg
Dusseault
Eglinski
Falk
Fast
Finley (Haldimand—Norfolk)
Foote
Freeland
Gallant
Garrison
Giguère
Godin
Goldring
Goodyear
Gourde
Groguhé
Harris (Scarborough Southwest)
Hawn
Hillyer
Holder
Hughes
James
Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)
Kenney (Calgary Southeast)
Kerr
Kramp (Prince Edward—Hastings)
Lamoureux
Latendresse
Lebel
LeBlanc (LaSalle—Énard)
Leslie
Liu
Lobb
Lunney
MacKay (Central Nova)
Maguire
Marston
Mathysen
Mayes
McColeman
McKay (Scarborough—Guildwood)
Menegakis
Moore (Abitibi—Témiscamingue)
Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine)
Murray
Nicholls
Norlock
Oliver
Opitz
Pacetti
Paradis
Péclet
Perreault
Poilievre
Rafferty
Rajotte
Ravignat
Regan
Richards
Rousseau
Sandhu
Scarpaleggia
Scott
Sellah
Shea
Shory
Smith
Sorenson
St-Denis
Stoffer
Sweet
Toet
Tremblay
Trottier
Turmel
Valcourt
Van Kesteren
Vaughan
Warawa
Watson
Williamson

Initiatives ministérielles

Wong
Yelich
Young (Vancouver South)
Zimmer — 251

Woodworth
Young (Oakville)
Yurdiga

CONTRE

Aucun

PAIRÉS

Aucun

Le Président: Je déclare la motion adoptée. Par conséquent, le projet de loi est renvoyé au Comité permanent des ressources naturelles.

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

* * *

[Français]

LOI SUR LE RESPECT DES COLLECTIVITÉS

La Chambre passe à l'étude du projet de loi C-2, Loi modifiant la Loi réglementant certaines drogues et autres substances, dont le comité a fait rapport (avec proposition d'amendement).

Le Président: La Chambre procédera maintenant au vote par appel nominal différé sur la motion à l'étape du rapport du projet de loi C-2.

La mise aux voix porte sur la motion n^o 1. Le vote sur cette motion s'applique également aux motions n^{os} 2 à 8.

● (1900)

[Traduction]

(La motion n^o 1, mise aux voix, est rejetée par le vote suivant:)

(Vote n^o 344)

POUR

Députés

Adams
Andrews
Atamanenko
Bélanger
Bennett
Blanchette-Lamothe
Boutin-Sweet
Brisson
Byrne
Casey
Charlton
Choquette
Cleary
Côté
Cuzner
Day
Dion
Donnelly
Dusseault
Foote
Freeland
Garrison
Giguère
Goodale
Harris (Scarborough Southwest)
Hsu
Hyer
Lamoureux
Latendresse
LeBlanc (LaSalle—Énard)
Liu

Allen (Welland)
Angus
Ayala
Bellavance
Benskin
Boivin
Brahmi
Brosseau
Caron
Cash
Chicoine
Christopherson
Comartin
Cullen
Davies (Vancouver Kingsway)
Dewar
Dionne Labelle
Dubourg
Eyking
Fortin
Garneau
Genest
Godin
Groguhé
Harris (St. John's East)
Hughes
Julian
Lapointe
LeBlanc (Beauséjour)
Leslie
MacAulay

Initiatives ministérielles

Mai	Marston
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)	Murray
Nash	Nicholls
Nunez-Melo	Pacetti
Papillon	Péclet
Perreault	Pilon
Rafferty	Rankin
Ravignat	Raynault
Regan	Rousseau
Saganash	Sandhu
Scarpaleggia	Scott
Sellah	Sgro
Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor)	
Sims (Newton—North Delta)	
Sitsabaiesan	St-Denis
Stewart	Stoffer
Toone	Tremblay
Turmel	Valeriote
Vaughan— 107	

CONTRE

Députés

Ablonczy	Adler
Aglukkaq	Albas
Albrecht	Alexander
Allen (Tobique—Mactaquac)	Allison
Ambler	Anders
Anderson	Armstrong
Aspin	Barlow
Bateman	Benoit
Bergen	Bernier
Bezan	Blaney
Block	Boughen
Braid	Breitkreuz
Brown (Leeds—Grenville)	Brown (Newmarket—Aurora)
Butt	Calandra
Calkins	Cannan
Carmichael	Carrie
Chisu	Chong
Clarke	Clement
Crockatt	Daniel
Davidson	Dechert
Devolin	Dreeshen
Duncan (Vancouver Island North)	Dykstra
Egliniski	Falk
Fantino	Fast
Findlay (Delta—Richmond East)	Finley (Haldimand—Norfolk)
Fletcher	Galipeau
Gallant	Glover
Goguen	Goldring
Goodyear	Gosal
Gourde	Grewal
Harper	Hawn
Hayes	Hillyer
Hoback	Holder
James	Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)
Keddy (South Shore—St. Margaret's)	Kenney (Calgary Southeast)
Kent	Kerr
Komarnicki	Kramp (Prince Edward—Hastings)
Lake	Lauzon
Lebel	Lemieux
Leung	Lizon
Lobb	Lukiwski
Lunney	Mackay (Central Nova)
MacKenzie	Maguire
Mayer	McColeman
McLeod	Menegakis
Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)	
Moore (Fundy Royal)	
Nicholson	Norlock
Oliver	O'Neill Gordon
Opitz	O'Toole
Paradis	Payne
Perkins	Poillievre
Preston	Raitt
Rajotte	Reid
Richards	Rickford
Saxton	Schellenberger
Seeback	Shea
Shipley	Shory
Smith	Sopuck
Sorenson	Stanton

Strahl	Sweet
Tilson	Toet
Trost	Trottier
Truppe	Uppal
Valcourt	Van Kesteren
Van Loan	Wallace
Warawa	Warkentin
Watson	Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country)
Weston (Saint John)	Wilks
Williamson	Wong
Woodworth	Yelich
Young (Oakville)	Young (Vancouver South)
Yurdiga	Zimmer— 144

PAIRÉS

Aucun

Le Président: Je déclare la motion n° 1 rejetée. Je déclare donc les motions n°s 2 à 8 rejetées.

● (1905)

L'hon. Peter Van Loan (au nom de la ministre de la Santé) propose que le projet de loi soit adopté.

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

Des voix: D'accord.

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

Des voix: Oui.

Le Président: Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

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

Et cinq députés ou plus s'étant levés:

L'hon. John Duncan: Monsieur le Président, si vous le demandez, vous constaterez qu'il y a consentement unanime pour que le résultat du vote précédent s'applique à la motion à l'étude, 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, et le NPD va voter contre.

[Traduction]

Mme Judy Foote: Monsieur le Président, les libéraux sont d'accord pour appliquer le résultat du vote précédent et ils votent non.

M. Scott Andrews: Monsieur le Président, je suis d'accord pour appliquer le résultat du vote précédent et je vote non.

[Français]

M. André Bellavance: Monsieur le Président, je vais voter non.

M. Jean-François Fortin: Monsieur le Président, je suis d'accord pour appliquer le vote en votant non.

Mme Elizabeth May: Monsieur le Président, le Parti vert aussi est d'accord pour appliquer le vote et votera non.

Mme Manon Perreault: Monsieur le Président, je vais voter contre.

[Traduction]

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

(Vote n° 345)

POUR

Députés

Ablonczy	Adler
Aglukkaq	Albas
Albrecht	Alexander
Allen (Tobique—Mactaquac)	Allison
Ambler	Anders
Anderson	Armstrong
Aspin	Barlow
Bateman	Benoit
Bergen	Bernier
Bezan	Blaney
Bloch	Boughen
Braid	Breitkreuz
Brown (Leeds—Grenville)	Brown (Newmarket—Aurora)
Butt	Calandra
Calkins	Cannan
Carmichael	Carrie
Chisu	Chong
Clarke	Clement
Crockatt	Daniel
Davidson	Dechert
Devolin	Dreeshen
Duncan (Vancouver Island North)	Dykstra
Eglinski	Falk
Fantino	Fast
Findlay (Delta—Richmond East)	Finley (Haldimand—Norfolk)
Fletcher	Galipeau
Gallant	Glover
Goguen	Goldring
Goodyear	Gosal
Gourde	Grewal
Harper	Hawn
Hayes	Hillyer
Hoback	Holder
James	Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)
Keddy (South Shore—St. Margaret's)	Kenney (Calgary Southeast)
Kent	Kerr
Komarnicki	Kramp (Prince Edward—Hastings)
Lake	Lauzon
Lebel	Lemieux
Leung	Lizon
Lobb	Lukiwski
Lunney	MacKay (Central Nova)
MacKenzie	Maguire
Mayer	McColeman
McLeod	Menegakis
Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)	
Moore (Fundy Royal)	
Nicholson	Norlock
Oliver	O'Neill Gordon
Opitz	O'Toole
Paradis	Payne
Perkins	Poilievre
Preston	Raitt
Rajotte	Reid
Richards	Rickford
Saxton	Schellenberger
Seeback	Shea
Shipley	Shory
Smith	Sopuck
Sorenson	Stanton
Strahl	Sweet
Tilson	Toet
Trost	Trottier
Truppe	Uppal
Valcourt	Van Kesteren
Van Loan	Wallace
Warawa	Warkentin
Watson	Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country)
Weston (Saint John)	Wilks
Williamson	Wong
Woodworth	Yelich
Young (Oakville)	Young (Vancouver South)
Yurdiga	Zimmer — 144

Motion d'ajournement

CONTRE

Députés

Adams	Allen (Welland)
Andrews	Angus
Atamanenko	Ayala
Bélangier	Bellavance
Bennett	Benskin
Blanchette-Lamothe	Boivin
Boutin-Sweet	Brahmi
Brisson	Brosseau
Byrne	Caron
Casey	Cash
Charlton	Chicoine
Choquette	Christopherson
Cleary	Comartin
Côté	Cullen
Cuzner	Davies (Vancouver Kingsway)
Day	Dewar
Dion	Dionne Labelle
Donnelly	Dubourg
Dusseault	Eyking
Foote	Fortin
Freeland	Gameau
Garrison	Genest
Giguère	Godin
Goodale	Groguhé
Harris (Scarborough Southwest)	Harris (St. John's East)
Hsu	Hughes
Hyer	Julian
Lamoureux	Lapointe
Latendresse	LeBlanc (Beauséjour)
LeBlanc (LaSalle—Émard)	Leslie
Liu	MacAulay
Mai	Marston
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)	Murray
Nash	Nicholls
Nunez-Melo	Pacetti
Papillon	Péclet
Perreault	Pilon
Rafferty	Rankin
Ravignat	Raynault
Regan	Rousseau
Saganash	Sandhu
Scarpaleggia	Scott
Sellah	Sgro
Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor)	
Sims (Newton—North Delta)	
Sitsabaiesan	St-Denis
Stewart	Stoffer
Toone	Tremblay
Turmel	Valeriotte
Vaughan — 107	

PAIRÉS

Aucun

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

MOTION D'AJOURNEMENT

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office conformément à l'article 38 du Règlement.

Motion d'ajournement

[Français]

LA SANTÉ

Mme Manon Perreault (Montcalm, Ind.): Monsieur le Président, c'est avec stupéfaction que les victimes de la thalidomide ont appris, vendredi dernier, que le gouvernement n'allait offrir que la moitié de la somme forfaitaire attendue en dédommagements.

Effectivement, à la suite des pourparlers entre l'Association des victimes de la thalidomide et le cabinet de la ministre de la Santé, tous semblaient d'accord pour dire que la somme forfaitaire de 250 000 \$ était juste et équitable.

Étant donné l'urgence des besoins et l'âge des victimes, les parties ont dû s'entendre sur un montant réaliste qui représentait un strict minimum acceptable. Il est malavisé d'amputer ce montant et ainsi rouvrir et faire reculer la négociation.

Il va sans dire que nous sommes reconnaissants envers le gouvernement et le cabinet de la ministre de la Santé pour les efforts déployés et pour les démarches en vue de trouver une entente dans ce dossier, mais il faut aller de l'avant.

Malheureusement, certaines victimes ont l'impression, à ce stade-ci, de faire marche arrière. L'offre actuelle de 125 000 \$ du gouvernement est clairement un outrage au processus de règlement entamé par les parties.

Le Canada a le devoir moral d'agir dans ce dossier, et l'offre de vendredi dernier constitue un recul inacceptable pour les victimes. C'est une somme insuffisante qui s'éloigne de la réalité des survivants et de la faute grave commise par les autorités canadiennes de l'époque. La suite de l'offre n'est pas suffisamment claire pour s'en faire une idée à l'heure actuelle, mais chose certaine, il y a beaucoup d'écart entre les demandes d'origine analysées par les fonctionnaires du ministère de la Santé et l'offre présentée par la ministre, vendredi dernier.

Ces personnes courageuses ont supporté de dures batailles physiques, mentales et émotionnelles. Évitions d'ajouter une couche d'inconfort à leur existence déjà assez difficile. En ce moment, c'est ce que nous entendons: les victimes nous disent que le gouvernement allonge les procédures inutilement et à son avantage. C'est un constat très dur. Il ne faut pas briser le lien de confiance.

À cette étape du processus, nous invitons les parties à retourner à la table des négociations et nous demandons formellement au gouvernement de clarifier l'offre déposée et d'expliquer de quelle manière se feront les paiements suivant les sommes forfaitaires. Nous demandons aussi au gouvernement de faire preuve de compassion dans ce dossier. Les calculs stratégiques ne sont pas appropriés.

Il faut se garder de briser le lien de confiance entre le gouvernement et les responsables du groupe de travail représentant les victimes dans ce dossier. N'oublions pas que, pour elles, c'est le combat d'une vie et que, malheureusement, le gouvernement est dans la fâcheuse position de l'adversaire.

Des membres du groupe de travail qui défend les droits des victimes sont prêts à s'asseoir avec les responsables du gouvernement aussi longtemps qu'il le sera nécessaire pour parvenir à un accord, mais plus le temps avance, plus de victimes seront décédées quand seront émis les premiers chèques.

Je crois qu'une rencontre s'impose entre la ministre et la présidente de l'Association des victimes de la thalidomide, Mme Benegbi. Des explications précises sont nécessaires pour la suite des choses. Je crois aussi que les principaux intéressés doivent avoir une franche discussion et qu'une relance efficace des négociations est nécessaire.

Une résolution positive est toujours possible, et je me permets de croire que ce léger contretemps sera temporaire. Les préjudices subis par les victimes de la thalidomide dépassent l'entendement, et le gouvernement doit faire tout en son pouvoir pour atténuer la souffrance de ces personnes. La solution est à portée de main, et je demeure convaincue qu'entre personnes de bonne volonté, les différends seront bientôt surmontés au nom de la dignité et de la justice.

Plaçons-nous du bon côté de l'histoire et cessons ces calculs froids et inhumains une bonne fois pour toutes. Je demande à la ministre de clarifier son offre et de cesser les demi-mesures qui donnent des impressions de mauvaise foi et de stratégies déplacées.

● (1910)

[Traduction]

Mme Cathy McLeod (secrétaire parlementaire de la ministre de la Santé et pour la Diversification de l'économie de l'Ouest canadien, PCC): Monsieur le Président, l'administration de la thalidomide dans les années 1960 a eu des conséquences catastrophiques pour les mères, les enfants et les familles concernés. Ces Canadiens ont vécu des épreuves que personne ne devrait avoir à endurer. La Chambre compte de nombreux députés nés dans les années 1960; l'un d'entre nous aurait très bien pu être touché.

Je ne peux qu'admirer le courage et la détermination des survivants, qui ont dû s'adapter à de sérieux handicaps pour pouvoir profiter de petites choses de la vie que nous tenons tous pour acquises. C'est pourquoi je vais commencer en soulignant les véritables changements que les gouvernements ont apportés au système de surveillance de l'innocuité des médicaments afin d'éviter qu'une tragédie semblable ne se reproduise. Ces incidents ont provoqué des modifications majeures dans les processus de surveillance et d'approbation des médicaments, en plus d'entraîner une transformation complète du système canadien de réglementation des médicaments.

Je suis très fière des efforts que déploie constamment le gouvernement pour améliorer le régime réglementaire de surveillance des médicaments au Canada. L'affaire de la thalidomide a poussé le Canada à prendre de nombreuses mesures pour améliorer le système de surveillance de l'innocuité des médicaments, mais nous admettons tous que Santé Canada avait besoin de meilleurs outils pour protéger les patients contre les médicaments déjà commercialisés qui s'avèrent dangereux. Au fil des ans, nous avons pris des mesures énergiques pour améliorer le système canadien de surveillance de l'innocuité des médicaments.

Encore récemment, la Loi de Vanessa a été appuyée par tous les partis et a reçu la sanction royale le 6 novembre 2014. Cette loi donne de nouveaux outils à Santé Canada pour détecter les possibles risques liés à l'innocuité des médicaments, et lui accorde des pouvoirs lui permettant d'agir plus rapidement et plus efficacement lorsque des médicaments s'avèrent dangereux. Les mesures de surveillance du système de réglementation des médicaments évoluent constamment, ce qui contribue beaucoup à éviter que de telles tragédies se reproduisent.

Nous continuerons d'améliorer le système de surveillance de l'innocuité des médicaments pour qu'une tragédie comme celle-là ne se produise plus jamais. En plus de prévenir de telles catastrophes, nous sommes toujours résolus à soutenir les victimes de la thalidomide et à faire en sorte qu'elles vivent dignement leur vie. Voilà vraiment ce que les députés d'en face veulent entendre aujourd'hui.

Motion d'ajournement

En ce moment même, la ministre de la Santé est en réunion avec les représentants de l'Association canadienne des victimes de la thalidomide pour parler de leurs difficultés, comme elle l'a déjà fait, au besoin, dans le passé. En fait, la réunion d'aujourd'hui fait suite à un appel que la ministre a passé à la directrice générale de l'association vendredi dernier pour la remercier de ses efforts inlassables et pour l'informer des nouvelles mesures d'aide financière qui seront offertes par le gouvernement.

Le programme d'aide financière en trois volets s'élève à près de 180 millions de dollars et s'adresse à moins de 100 survivants. D'abord, un montant forfaitaire non imposable de 125 000 \$ sera versé à chaque survivant pour l'aider à répondre à ses besoins urgents. Une somme pouvant atteindre 168 millions de dollars est également prévue pour offrir une aide continue aux survivants. Ce soutien financier sera administré par une tierce partie pendant toute leur vie. Cet engagement financier comprend un fonds d'aide médicale pour les frais extraordinaires.

Cet important programme d'aide financière sera géré aussi efficacement que possible pour que nous puissions subvenir aux besoins de tous les survivants, jusqu'au dernier. Il faut toutefois reconnaître qu'aucun regret, aucune compassion et aucun montant d'aide financière ne pourra jamais effacer ce qui est arrivé. L'incidence sur la vie des survivants a été considérable, et c'est pourquoi je pense que ce qui importe le plus aujourd'hui, c'est que le gouvernement tienne compte de leurs besoins et agisse concrètement pour les satisfaire.

Nous avons travaillé fort avec l'association tout au long de ce processus, et nous continuerons de veiller à ce que les survivants puissent vivre dans la dignité.

• (1915)

[Français]

Mme Manon Perreault: Monsieur le Président, il faut comprendre qu'à la suite de l'offre quelque peu décevante faite la semaine passée par le gouvernement, les victimes de la thalidomide qui appellent au bureau de comté ont peur de voir leurs indemnités promises être reportées aux calendes grecques.

Pourtant, à la suite de l'apparence d'ouverture et aux démarches du gouvernement, les victimes avaient l'espoir de recevoir un dédommagement dans de plus brefs délais. L'offre du montant forfaitaire de 125 000 \$ donne l'impression que le gouvernement ne veut pas régler le dossier et qu'il souhaite gagner du temps pour repousser l'émission des chèques.

L'opacité des termes de l'entente devra être corrigée et des éclaircissements devront se faire. En ce moment, l'incertitude est à son comble et nous souhaitons des explications précises quant aux spécificités financières de l'entente, mais aussi quant aux raisons qui ont abouti au calcul du montant de 125 000 \$, qui semble avoir été choisi de manière arbitraire.

La secrétaire parlementaire de la ministre de la Santé peut-elle rassurer les victimes de la thalidomide du comté de Montcalm et de partout au Canada et confirmer son implication personnelle, tout autant que son intention d'en finir rapidement avec ce dossier?

[Traduction]

Mme Cathy McLeod: Monsieur le Président, je tiens à rappeler à la députée l'importance des nouvelles mesures d'aide. L'offre, qui compte trois volets, prévoit une somme pouvant atteindre 180 millions de dollars pour les survivants, qui sont moins de 100. Elle comprend un paiement forfaitaire non imposable immédiat de 125 000 \$ versé à chacun des survivants afin d'aider à payer les coûts

associés à leurs besoins urgents, ainsi que l'engagement de verser jusqu'à 168 millions de dollars pour l'aide médicale permanente aux survivants. Cette aide sera fournie par une tierce partie tout au long de la vie des survivants. Cet engagement financier comprend aussi un fonds d'aide médicale destiné à assumer des dépenses extraordinaires.

Toutefois, de nouveau, on ne peut oublier que ni le regret, ni la compassion, ni l'aide financière ne pourront jamais changer ce qui est arrivé. Cette tragédie a eu des répercussions sur la vie des survivants, et nous saluons leur courage et leur détermination.

L'ENVIRONNEMENT

M. Bruce Hyer (Thunder Bay—Superior-Nord, PV): Monsieur le Président, l'écart entre les riches et les pauvres continue de croître à un rythme alarmant au Canada. Au moins trois millions de Canadiens vivent actuellement dans la pauvreté, soit environ un Canadien sur dix. Nous occupons le dixième échelon à partir du bas dans le classement des pays de l'OCDE.

La pauvreté est un problème qui touche tous les Canadiens, et non uniquement les pauvres eux-mêmes. Selon les estimations, la pauvreté coûte à l'État canadien entre 72 milliards et 86 milliards de dollars par année.

À l'instar de la pauvreté, les émissions de CO₂ connaissent une hausse depuis des années au Canada. Les conservateurs n'ont pris aucune mesure sérieuse pour inverser ces deux tendances. Les changements climatiques constituent un problème très grave. Nous devons commencer à préparer un plan visant à réduire à la fois les émissions de gaz carbonique et la pauvreté. Comme la pauvreté, les changements climatiques constituent un problème d'ordre moral, mais c'est aussi un problème économique. Chaque année les incendies de forêt, les inondations et les autres conséquences des changements climatiques coûtent des milliards de dollars au Canada.

Ce sont deux problèmes d'ordre moral ayant aussi des incidences économiques énormes pour les Canadiens. Or, même si ces deux problèmes semblent être de nature très différente, il serait possible de s'y attaquer au moyen d'une seule et même politique: un régime de redevances et de dividendes sur le carbone. Un tel régime est un système où l'on fixe le prix du carbone en vue de réduire les émissions sans augmenter le fardeau fiscal. Ce n'est pas une taxe, mais bien un système n'ayant aucun effet sur les recettes de l'État, qui ne sont aucunement augmentées.

Au lieu, l'ensemble des redevances sur le carbone seraient réparties également entre l'ensemble des Canadiens. Les exploitants des mines de charbon et des puits de pétrole et de gaz paieront une redevance déterminée en fonction du potentiel de production de CO₂. Les revenus générés par ces paiements seront répartis à parts égales entre les consommateurs. Ainsi, les Canadiens à faible ou moyen revenu recevront de l'argent sous forme de redevances et de dividendes sur le carbone. Le système de dividendes sur le carbone se servira du marché pour lutter à la fois contre les changements climatiques et contre les écarts de revenus.

Les conservateurs disent croire aux forces du marché. Tous les partis politiques devraient être en faveur d'un système de redevances et de dividendes sur le carbone parce qu'il se sert du libre marché pour combattre l'augmentation des émissions de carbone et de la pauvreté sans qu'un système de taxation soit mis en place ou que de l'argent soit versé à l'État.

Motion d'ajournement

À l'heure actuelle, les conservateurs n'ont aucune stratégie de lutte contre les changements climatiques. Les libéraux comptent refiler le problème à quelqu'un d'autre en renvoyant la balle aux provinces. Le NPD s'entête à proposer un système de plafonnement et d'échange, une solution coûteuse, bureaucratique et inefficace.

La Commission de l'écofiscalité, récemment mise sur pied par Chris Ragan, vise à trouver des solutions écofiscales pour les Canadiens. La commission regroupe d'éminents libéraux, comme Paul Martin, et d'éminents conservateurs, y compris Preston Manning. Ils ont déterminé qu'il était temps de fixer le prix du carbone.

La création d'un système de redevances et de dividendes sur le carbone est une stratégie efficace qui réduira les émissions de carbone au Canada ainsi que l'écart entre les riches et les pauvres, sans imposer de taxe aux Canadiens ni ralentir la croissance économique.

Quand les trois principaux partis commenceront-ils à envisager sérieusement la création d'un système de redevances et de dividendes sur le carbone?

● (1920)

M. Colin Carrie (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Environnement, PCC): Monsieur le Président, je tiens à remercier mon collègue de sa question.

Le gouvernement a été on ne peut plus clair: il n'a pas l'intention de lutter contre les émissions de gaz à effet de serre en imposant une taxe sur le carbone.

Le bilan du gouvernement est clair. Nous avons pris des mesures fermes dans le domaine de l'environnement, tout en protégeant l'économie. Nous avons déjà commencé à mettre en oeuvre notre approche sectorielle, en commençant par deux des principales sources d'émissions de gaz à effet de serre au Canada, c'est-à-dire les secteurs des transports et de la production d'électricité.

[Français]

L'année passée, le gouvernement a également annoncé de nouvelles mesures de réglementation afin de limiter la croissance des hydrofluorocarbones et de réduire davantage les émissions dans le secteur des transports.

Dans le secteur des transports, le Canada a collaboré avec les États-Unis aux fins d'élaboration de normes pour la réglementation des émissions de gaz à effet de serre des nouvelles automobiles à passagers et des nouveaux camions légers. Nous faisons de même pour les véhicules lourds.

En prenant appui sur la réglementation existante pour les véhicules légers, nous avons publié des règlements qui mèneront à la mise en oeuvre progressive de normes plus rigoureuses, mais aussi harmonisées avec celles des États-Unis pour les années de modèle 2017 à 2025. On prévoit qu'avec ce règlement, les véhicules de l'année de modèle 2025 consommeront jusqu'à 50 % moins de carburant et produiront 50 % moins de gaz à effet de serre que les véhicules de l'année de modèle 2008.

● (1925)

[Traduction]

En ce qui concerne le secteur de l'électricité, le Canada peut se vanter d'avoir l'un des systèmes d'approvisionnement les plus propres du monde: plus des trois quarts de notre production d'électricité proviennent de sources qui n'émettent pas de gaz à effet de serre. Et nous avons pris des mesures pour rendre le secteur encore plus propre. En fait, le Canada est devenu le premier grand

consommateur de charbon à interdire la construction de centrales thermiques au charbon traditionnelles.

En plus de contribuer à l'atteinte des objectifs du Canada en matière de changements climatiques, cette mesure favorisera l'amélioration de la qualité de l'air pour les Canadiens.

Le 11 avril 2014, Environnement Canada a publié le rapport d'inventaire national, qui dresse un tableau cohérent des émissions à l'échelle du pays. Le rapport indique qu'entre 2005 et 2012, l'économie a connu une croissance de 10,6 %, alors que les émissions de gaz à effet de serre, elles, ont diminué de 5,1 % pendant la même période. Nos émissions par personne sont à leur plus bas niveau depuis 1990, année où nous avons commencé à les mesurer. Ce sont de véritables résultats.

M. Bruce Hyer: Monsieur le Président, la réglementation, c'est une taxe, une taxe qui nécessite un appareil gouvernemental énorme et de plus en plus lourd. Par contre, un régime de redevances et de dividendes sur le carbone, ce n'est pas une taxe. Un régime de redevances et de dividendes sur le carbone permettrait de résorber nos taux d'émissions dangereusement élevés tout en comblant l'écart entre les riches et les pauvres au Canada, qui s'élargit sans cesse.

La réponse du secrétaire parlementaire de la ministre vient prouver ce que les Canadiens attentifs savent déjà: en matière de réduction des émissions de gaz carbonique, les conservateurs refusent d'adopter une politique étayée par des preuves, lui préférant plutôt des politiques néfastes, mais conformes à leurs principes idéologiques et à leurs intérêts politiques. Ils rejettent constamment les idées qui vont à l'encontre de ces principes et de ces intérêts.

Les députés ont l'obligation de transcender les lignes de parti pour proposer des politiques dont les retombées rejailliront sur tous les Canadiens; un régime de redevances et de dividendes sur le carbone en serait une.

M. Colin Carrie: Monsieur le Président, comme le sait le député de Thunder Bay—Superior-Nord, l'environnement est une compétence partagée entre les provinces et le gouvernement fédéral. Nous avons toujours clairement dit que tous les ordres de gouvernement, l'ensemble de l'industrie et la population en général doivent mettre la main à la pâte pour lutter contre les changements climatiques. Les provinces et les territoires se sont dotés de programmes et de mesures visant à réduire davantage les émissions de gaz à effet de serre.

[Français]

LE PONT DE QUÉBEC

Mme Annick Papillon (Québec, NPD): Monsieur le Président, c'est toujours un plaisir pour moi de me lever à la Chambre pour parler des enjeux de la ville de Québec. Je peux dire qu'aujourd'hui, c'est un plaisir pour moi de parler d'un enjeu important à Québec et non le moindre: le pont de Québec.

Le gouvernement conservateur a promis 75 millions de dollars pour une nouvelle peinture, mais cette offre est conditionnelle à la participation du CN. C'est un véritable jeu auquel les conservateurs sont en train de jouer avec le pont de Québec. Ils disent qu'ils ont de l'argent et qu'ils vont être capables de passer à l'action, mais ils passent la rondelle au CN. Si le CN ne bouge pas, ils ne vont rien dépenser. Finalement, c'est une bonne façon de dire que les conservateurs ne feront rien avec le pont de Québec. Même s'ils annoncent de l'argent, ils passent la rondelle au CN et ils disent qu'ils vont attendre. Ils vont être inactifs, comme ils le sont depuis de nombreuses années, à attendre que cela se règle tout seul. C'est absolument déplorable.

Le pont de Québec présente de la rouille sur 60 % de sa surface et, à terme, la corrosion pourra affecter l'intégrité de sa structure. C'est l'image de la ville de Québec, ce pont. C'est son image et c'est une fierté. Nous nous affichons sur le plan international avec ce pont. Si le pont de Québec tombe à l'eau parce que nous ne nous sommes pas occupés de l'intégrité de sa structure, j'espère que le gouvernement conservateur va en prendre le blâme.

Il ne sera pas le seul à pouvoir prendre ce blâme car, bien sûr, c'est une erreur historique d'avoir laissé le pont de Québec dans le portefeuille du CN, nouvellement privatisé en 1995. Pour la petite histoire, en 1995, un gouvernement libéral précédent a décidé de vendre le pont. Il l'a vendu au CN au prix de un dollar. Encore une fois, ce n'est pas nouveau, c'est une façon pour le fédéral de se déresponsabiliser de ses priorités et de dire aux municipalités et aux provinces de s'occuper de leurs affaires elles-mêmes parce qu'il n'en a rien à faire. Cela a même été envoyé au privé, ce qui fait qu'année après année, même après que ce dossier ait été devant les tribunaux, il traîne de la patte et rien n'est réglé. Pendant ce temps, le pont de Québec est englobé par la rouille. Le pont a perdu son charme de jadis.

Il est temps pour les conservateurs d'agir et d'assumer leurs responsabilités. Il est temps que le gouvernement canadien admette qu'il est responsable de ce gâchis, qu'il doit payer la note et qu'il doit trouver une solution à long terme, car la peinture sera toujours à recommencer. Partout, sur tous les ponts du monde, il y a un plan de match pour les peinturer d'un bout à l'autre, quels qu'ils soient, et pour s'assurer qu'ils ne rouillent pas. Le pont de Québec est malheureusement l'exemple flagrant de l'inaction des conservateurs et de leur laisser-aller. Ils laissent des infrastructures aussi importantes que le pont de Québec se désagréger. C'est complètement inadmissible.

Je dois avouer que ce n'est pas la première fois que nous voyons un dossier à Québec être complètement abandonné par les conservateurs. Je peux citer le Manège militaire de Québec. Il aura fallu près de six ans avant qu'un premier appel d'offres soit lancé pour sa reconstruction, après qu'il ait brûlé en avril 2008. L'appel d'offres vient à peine d'être lancé. Le gouvernement vient tout juste de dire qu'il faudrait peut-être le reconstruire. La façon dont le gouvernement traite les enjeux de la ville de Québec est absolument abominable.

Nous sommes en attente à Québec. La Ville de Québec souhaite accueillir une quarantaine de grands voiliers en 2017 dans le cadre du 150^e anniversaire de la Confédération canadienne. La Ville a présenté son projet en mai 2013 et deux ans plus tard nous attendons toujours. Nous voulons des réponses!

• (1930)

[Traduction]

M. Jeff Watson (secrétaire parlementaire de la ministre des Transports, PCC): Monsieur le Président, si j'ai bien compris ce qu'a dit l'interprète, la députée estime que c'est au responsable du

Motion d'ajournement

pont de payer pour son entretien. Le CN est responsable du pont. Cela étant, le gouvernement a malgré tout annoncé qu'il allait prendre une part active au partenariat qui va faire repeindre le pont de Québec, et dont font aussi partie la Ville de Lévis, la Ville de Québec et le gouvernement provincial.

Nous avons pris nos responsabilités. Au CN de prendre les siennes, désormais.

[Français]

Mme Annick Papillon: Monsieur le Président, malheureusement, avec ce gouvernement conservateur, nous ne verrons jamais les 75 millions de dollars qu'il a promis pour le pont de Québec. Il attend que le CN fasse quelque chose et le CN ne bougera pas. Nous le savons. Tout le monde le sait.

Nous savons que lorsqu'il est temps de passer à l'action, il faut, bien sûr, un gouvernement néo-démocrate. Ce ne sont certainement pas les conservateurs qui vont passer à l'action. Ils agissent comme des Séraphin et ne mettent pas l'argent là où il devrait aller, comme pour le pont de Québec, qui est vraiment important. C'est l'emblème de la ville de Québec.

Qu'est-ce que vous allez faire? Vous allez attendre, encore une fois, les six ans qu'il a fallu pour le manège militaire? Vous allez attendre encore? Franchement, cela n'a pas de bon sens. Vous devez agir maintenant, vous devez assumer vos responsabilités et ne pas laisser la Ville avec un tel problème.

[Traduction]

Le président suppléant (M. Barry Devolin): Je rappelle aux députés qu'ils doivent s'adresser à la présidence, et non directement à leurs collègues.

Le secrétaire parlementaire de la ministre des Transports a la parole.

M. Jeff Watson: Monsieur le Président, le pont Ambassador relie Windsor et Detroit. Il appartient à des intérêts privés et c'est le propriétaire qui est responsable de le repeindre lorsque c'est nécessaire. Il en va de même pour le pont de Québec. Le CN possède ce pont et est responsable de le peindre.

Cela dit, toutefois, le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et leurs partenaires municipaux ont quand même présenté un modèle de partenariat pour couvrir la moitié des coûts des travaux de peinture, fondés sur les estimations préliminaires du CN. Nous nous attendons à ce que le CN, le propriétaire du pont, assume ses responsabilités et s'associe au partenariat afin de réaliser les travaux.

[Français]

Le président suppléant (M. Barry Devolin): La motion portant que la Chambre s'ajourne est maintenant réputée adoptée. La Chambre demeure donc ajournée jusqu'à demain, à 10 heures, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 19 h 34.)

TABLE DES MATIÈRES

Le lundi 9 mars 2015

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

M. Dusseault	11819
Motion	11819
M. Watson	11821
M. McGuinty	11821
M. Watson	11821
Amendement	11822
M. Dusseault	11822
M. McGuinty	11823
M. Rousseau	11824
M. Opitz	11825
Mme Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine)	11826

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Loi sur la sûreté des pipelines

Projet de loi C-46. Deuxième lecture	11827
M. Sandhu	11827
Mme Block	11828
M. Masse	11828
Mme May	11828
Mme Block	11828
Mme May	11830
Mme Brown (Newmarket—Aurora)	11830
M. Donnelly	11830
M. Masse	11830
M. Lamoureux	11831
M. Scott	11831
Mme May	11832
Mme Crockatt	11832
Mme Day	11833
M. Lamoureux	11834
M. Lamoureux	11834
Mme Crockatt	11835
M. Scott	11835
M. Pilon	11836
M. Scott	11837
M. Choquette	11837
Mme Ayala	11837
Mme Day	11837
M. McGuinty	11839
M. Pilon	11839
M. Angus	11839
Mme May	11839
M. Scott	11841

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

Ivan Messmer

M. Albas	11841
----------------	-------

La Coupe Telus 2015

M. Lapointe	11841
-------------------	-------

Les Grands Frères et les Grandes Soeurs de Carleton-York

M. Allen (Tobique—Mactaquac)	11842
------------------------------------	-------

La Journée internationale de la femme

Mme Duncan (Etobicoke-Nord)	11842
-----------------------------------	-------

La Journée internationale de la femme

Mme Truppe	11842
------------------	-------

CBC/Radio-Canada

M. Scott	11842
----------------	-------

L'envoyé spécial de l'ONU pour la lutte contre l'Ebola

M. Allison	11843
------------------	-------

Les dons d'organes

M. Albrecht	11843
-------------------	-------

L'événement pour l'acceptation de l'autisme d'Espanola

Mme Hughes	11843
------------------	-------

Le projet pilote de stages de la nation Gwich'in

M. Leef	11843
---------------	-------

Les chargés de cours de l'Université de Toronto

M. Harris (Scarborough-Sud-Ouest)	11844
---	-------

La fiscalité

M. Butt	11844
---------------	-------

Andrew Doiron

M. LeBlanc (Beauséjour)	11844
-------------------------------	-------

Andrew Doiron

M. Gourde	11844
-----------------	-------

Andrew Doiron

M. Allen (Welland)	11844
--------------------------	-------

Andrew Doiron

M. Goguen	11845
-----------------	-------

QUESTIONS ORALES

La défense nationale

Mme Leslie	11845
M. Kenney	11845
Mme Leslie	11845
M. Kenney	11845
Mme Leslie	11845
M. Kenney	11845

Le transport ferroviaire

Mme Hughes	11846
Mme Raitt	11846
Mme Hughes	11846
Mme Raitt	11846

L'emploi

M. Gameau	11846
M. Poilievre	11846
M. Brison	11846
M. Poilievre	11846
M. Brison	11846
M. Poilievre	11847

L'éthique

Mme Péclet	11847
M. Calandra	11847

M. Angus.....	11847
M. Calandra.....	11847
M. Angus.....	11847
M. Calandra.....	11847
L'emploi	
Mme Sims.....	11847
M. Poilievre.....	11848
Mme Groguhé.....	11848
M. Poilievre.....	11848
M. Morin (Chicoutimi—Le Fjord).....	11848
M. Rickford.....	11848
Mme Mathysen.....	11848
M. Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam).....	11848
Mme Nash.....	11848
M. Poilievre.....	11848
Mme Nash.....	11848
M. Poilievre.....	11849
Les affaires autochtones	
Mme Bennett.....	11849
Mme Truppe.....	11849
L'emploi	
M. McCallum.....	11849
M. Poilievre.....	11849
La citoyenneté et l'immigration	
M. McCallum.....	11849
M. Poilievre.....	11849
La défense nationale	
M. Harris (St. John's-Est).....	11849
M. Kenney.....	11849
Mme Michaud.....	11849
M. Kenney.....	11850
La sécurité publique	
Mme Boivin.....	11850
Mme James.....	11850
M. Garrison.....	11850
Mme James.....	11850
La défense nationale	
Mme Ambler.....	11850
M. Kenney.....	11850
L'agriculture	
M. Davies (Vancouver Kingsway).....	11850
M. Keddy.....	11850
Mme Brosseau.....	11851
M. Keddy.....	11851
La santé	
Mme Moore (Abitibi—Témiscamingue).....	11851
Mme McLeod.....	11851
M. Rankin.....	11851
Mme McLeod.....	11851
L'infrastructure	
M. Vaughan.....	11851
M. Lebel.....	11851
CBC/Radio-Canada	
M. Dion.....	11852
Mme Glover.....	11852

Le développement économique régional	
M. Lapointe.....	11852
M. Lebel.....	11852
M. Choquette.....	11852
M. Lebel.....	11852
La citoyenneté et l'immigration	
M. Carmichael.....	11852
M. Alexander.....	11852
Les affaires étrangères	
M. Dubourg.....	11853
M. Nicholson.....	11853
La citoyenneté et l'immigration	
M. Genest.....	11853
M. Alexander.....	11853
Les anciens combattants	
M. Chisu.....	11853
M. O'Toole.....	11853
La défense nationale	
M. Hyer.....	11853
M. O'Toole.....	11853
CBC/Radio-Canada	
M. Fortin.....	11853
Mme Glover.....	11854
Le transport ferroviaire	
M. Bellavance.....	11854
Mme Raitt.....	11854
L'assurance-emploi	
M. Andrews.....	11854
M. Poilievre.....	11854

AFFAIRES COURANTES

Réponse du gouvernement à des pétitions	
M. Lukiwski.....	11854
Pétitions	
L'agriculture	
Mme Davidson.....	11854
Le logement	
M. Stewart.....	11854
L'agriculture	
M. Lamoureux.....	11855
La sélection en fonction du sexe	
M. Shipley.....	11855
La conduite avec facultés affaiblies	
M. Shipley.....	11855
Les bélugas du Saint-Laurent	
Mme LeBlanc (LaSalle—Émard).....	11855
Le transport ferroviaire	
M. Hyer.....	11855
La conduite avec facultés affaiblies	
M. Rajotte.....	11855
Les organismes génétiquement modifiés	
Mme May.....	11855
Les espèces en péril	
Mme May.....	11855
L'agriculture	
M. Aspin.....	11855

Questions transformées en ordres de dépôt de documents

M. Lukiwski 11856

Recours au Règlement**Le Comité permanent de la sécurité publique et nationale**

M. Van Loan 11856

M. Julian 11857

INITIATIVES MINISTÉRIELLES**Loi sur la sûreté des pipelines**

Projet de loi C-46. Deuxième lecture 11857

M. Hyer 11857

Mme May 11857

M. Côté 11858

M. Scott 11858

M. Lamoureux 11859

Mme Day 11860

M. Angus 11860

M. Lamoureux 11861

M. Nicholls 11862

M. Côté 11862

M. Lamoureux 11863

M. Choquette 11863

M. Vaughan 11864

Mme Day 11865

M. Lamoureux 11865

Mme Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine) 11866

M. Lamoureux 11867

M. Choquette 11867

Mme Ayala 11868

Mme Brown (Newmarket—Aurora) 11869

M. Lamoureux 11869

M. Lapointe 11870

M. Côté 11871

M. Lamoureux 11871

Mme Latendresse 11872

M. Vaughan 11873

M. Côté 11873

M. Chicoine 11874

M. Gameau 11875

M. Côté 11875

M. Nicholls 11876

M. McGuinty 11877

Mme Day 11877

Mme Sims 11878

M. Lamoureux 11879

M. Lapointe 11879

Mme Block 11879

Mme Brown (Newmarket—Aurora) 11880

Adoption de la motion 11881

Deuxième lecture du projet de loi; renvoi à un comité... 11881

Loi sur le respect des collectivités

Projet de loi C-2. Étape du rapport 11881

Rejet des motions n^{os} 1 à 8 11882

M. Van Loan (au nom de la ministre de la Santé) 11882

Motion d'adoption 11882

Adoption de la motion 11883

MOTION D'AJOURNEMENT**La santé**

Mme Perreault 11884

Mme McLeod 11884

L'environnement

M. Hyer 11885

M. Carrie 11886

Le pont de Québec

Mme Papillon 11886

M. Watson 11887

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>