



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 147 • NUMÉRO 218 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le mercredi 27 mai 2015

—
Présidence de l'honorable Andrew Scheer

TABLE DES MATIÈRES

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Le mercredi 27 mai 2015

La séance est ouverte à 14 heures.

Prière

• (1405)

[Traduction]

Le Président: Puisque nous sommes mercredi, nous allons maintenant chanter l'hymne national, qui sera entonné par le député de Bourassa.

[*Les députés chantent l'hymne national.*]

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

LE PRIVILÈGE PARLEMENTAIRE

M. Brent Rathgeber (Edmonton—St. Albert, Ind.): Monsieur le Président, le recours aux projets de loi omnibus d'exécution du budget est antidémocratique et injuste. Ces projets de loi portent sur des questions litigieuses et empêchent les députés de faire leur travail. Lundi soir, la Chambre a dû se prononcer sur le projet de loi C-59, le dernier projet de loi omnibus d'exécution du budget présenté par le gouvernement, dont l'adoption reposait sur un simple vote. Le projet de loi a 157 pages, il est divisé en trois parties, et la partie 3 comporte 20 sections. Il y a donc une vaste gamme de sujets disparates: certaines propositions doivent être appuyées, mais ce n'est pas le cas de la plupart d'entre elles.

J'appuie la majeure partie des crédits d'impôt et des mesures qui sont réellement liées au budget. Toutefois, je m'oppose fermement à la modification rétroactive de la Loi sur l'accès à l'information, qui autorise la destruction hâtive de certaines données. J'étais en faveur de l'abolition du registre des armes d'épaule, mais le fait de modifier rétroactivement la loi concernant le traitement des données qui était en vigueur alors que le débat sur le projet de loi d'abolition était toujours en cours crée un précédent dangereux et antidémocratique.

Si notre système parlementaire fonctionnait comme il se doit, ce projet de loi omnibus aurait été divisé et il y aurait eu des votes distincts sur chacune des parties et des sections. Il est impossible de se prononcer sur un ensemble de mesures disparates par un simple oui ou non.

Si le gouvernement ne respecte pas suffisamment le Parlement pour nous laisser faire notre travail, le Président doit intervenir et défendre le privilège parlementaire. C'est de cette façon qu'une démocratie parlementaire qui se respecte devrait fonctionner.

LES JOURNÉES DU BÉNÉVOLAT DE TELUS

Mme Stella Ambler (Mississauga-Sud, PCC): Monsieur le Président, les Canadiens sont extrêmement généreux. Aujourd'hui, je tiens à remercier tous les Canadiens de leur travail bénévole et à souligner tout particulièrement les efforts d'une société qui joue un rôle de premier plan dans la promotion du bénévolat au sein de son effectif.

Chaque année, à l'occasion des Journées du bénévolat de Telus, des employés se dévouent corps et âme pour contribuer de façon concrète et durable au mieux-être des collectivités où ils vivent, travaillent et servent. Depuis que Telus a lancé les Journées du bénévolat, en 2006, elle a mobilisé plus de 94 000 membres de l'équipe, retraités, parents et amis de partout au pays, qui, jusqu'ici, ont participé bénévolement à plus de 3 000 activités. Au total, ces personnes ont effectué plus de six millions d'heures de bénévolat.

L'équipe de Telus a une incidence sociale très positive dans des collectivités partout au Canada. Pour souligner le 10^e anniversaire de ses Journées du bénévolat, Telus a organisé des activités pour que nous puissions tous poser des gestes concrets pour enrichir la collectivité. Tous mes collègues qui ont participé à l'événement aujourd'hui devraient être fiers de savoir que les sacs à dos d'écoliers qu'ils ont aidé à remplir trouveront preneurs chez de nombreux jeunes qui, autrement, ne pourraient pas commencer l'année sur un pied d'égalité avec leurs camarades.

J'invite mes collègues à inciter d'autres personnes à se joindre aux efforts de Telus en vue de poser un million de bonnes actions pendant ses Journées du bénévolat.

* * *

[Français]

LAVAL—LES ÎLES

M. François Pilon (Laval—Les Îles, NP): Monsieur le Président, je voudrais profiter de la chance qui m'est offerte aujourd'hui pour remercier de leur soutien mes concitoyens et mes concitoyennes, les organismes de mon comté, Laval—Les Îles, ainsi que de la confiance qu'ils m'ont accordée afin d'être leur voix, ici, au cours des quatre dernières années.

Aux organismes communautaires, à leurs employés et à leurs bénévoles, je dis que leur détermination, leur compassion et leur implication ont été une véritable source d'inspiration pour moi, ce qui m'a poussé à me dépasser pour aider mes concitoyens à avoir une vie meilleure, jour après jour.

À mes concitoyens et à mes concitoyennes, je dis merci de leur appui. Qui qu'ils soient, je veux leur dire que j'entends continuer à me battre jour après jour pour bâtir un meilleur Canada pour tout un chacun. C'est la promesse que j'ai faite il y a quatre ans, et j'entends bien la tenir encore au cours des quatre prochaines années.

Déclarations de députés

Cependant, cette fois, ce sera au sein d'un gouvernement néo-démocrate qui travaillera pour les Canadiens et leurs intérêts. Je serai au sein d'un gouvernement à leur image, d'un gouvernement où ils auront un véritable mot à dire.

Ensemble, nous reviendrons ici le 20 octobre, prêts à changer le monde.

* * *

[Traduction]

LA VENTE DE CHARITÉ MENNONITE

M. Harold Albrecht (Kitchener—Conestoga, PCC): Monsieur le Président, j'invite aujourd'hui les députés et tous les Canadiens à participer, en fin de semaine, à la vente de charité annuelle des mennonites, à New Hamburg, dans la circonscription de Kitchener—Conestoga. Ils pourront notamment participer à une vente aux enchères de courtelines. Cette vente de charité a été organisée pour la première fois en 1967. Elle permet de recueillir des fonds pour lutter contre la faim et la pauvreté et offrir du secours en cas de catastrophe naturelle. Les marchandises mises en vente ont été données et les services sont offerts bénévolement, de sorte que tous les fonds recueillis pendant la vente de charité vont directement au Comité central mennonite, un service et organisme d'aide au développement de la Mennonite Brethren in Christ Church d'Amérique du Nord.

Le Comité central mennonite a été créé en 1920 pour lutter contre la faim en Ukraine. Il défend aujourd'hui la paix, la justice et la dignité pour tous. Bien des gens contribuent au succès de cette vente de charité: les donateurs de biens et de services, les congrégations religieuses partenaires, les encanteurs, les organisateurs de l'activité, les milliers de bénévoles dévoués ainsi que les visiteurs, qui viennent parfois de très loin. Cette activité a permis de recueillir plus de 14 millions de dollars depuis 1967.

Je remercie tous les vaillants bénévoles et les organisateurs de l'excellent travail qu'ils font.

* * *

MAX YALDEN

L'hon. Mauril Bélanger (Ottawa—Vanier, Lib.): Monsieur le Président, je rends aujourd'hui hommage à Max Yalden, un champion de la dualité linguistique au Canada et un ardent défenseur des droits de la personne.

En tant que diplomate de carrière, il a été envoyé à Moscou et à Paris, puis à Bruxelles comme ambassadeur. De 1977 à 1984, il a occupé le poste de commissaire aux langues officielles du Canada et il n'a ménagé aucun effort pour que la langue française connaisse un essor au sein du gouvernement fédéral et partout au Canada. Il a également exhorté le Québec à faire davantage pour protéger les communautés anglophones.

Max Yalden a ensuite dirigé la Commission canadienne des droits de la personne de 1987 à 1996, exigeant des comptes de la part de gouvernements et de ministères pour des attitudes discriminatoires. Il s'est attaqué à diverses questions, dont les écarts salariaux entre les sexes, la discrimination dans les pratiques de recrutement, les préjugés liés à l'orientation sexuelle, la propagande haineuse sur Internet et le traitement réservé aux peuples autochtones par le Canada. Après avoir occupé ce poste au Canada, il a siégé pendant huit ans à la Commission des droits de l'homme des Nations Unies. Il a été nommé officier de l'Ordre du Canada en 1988 et compagnon de l'Ordre en 1999.

Max Yalden est décédé plus tôt cette année à l'âge de 84 ans. Nous nous souviendrons toujours de ce Canadien exceptionnel, tant pour ses nombreuses réalisations que pour ses activités de défense des droits de la personne.

* * *

[Français]

TOBIQUE—MACTAQUAC

M. Mike Allen (Tobique—Mactaquac, PCC): Monsieur le Président, ce Parlement ajournera ses travaux dans les prochaines semaines. J'aimerais remercier tous les résidents de Tobique—Mactaquac de leur confiance et de leur appui au cours des neuf dernières années.

[Traduction]

Il n'est pas possible d'être un député sans l'appui de sa famille, de son personnel et de remarquables bénévoles. Je tiens à remercier mon épouse, Jennifer, mes frères Dale et Paul, ainsi que leurs épouses, Lorraine et Gail, de leur appui et de m'avoir aidé à garder les deux pieds sur terre. Je remercie infiniment mes beaux-parents, Carlene et John, de tous les repas qu'ils ont préparés et des fois où ils ont tondu ma pelouse afin que je puisse assister à des événements.

Je suis reconnaissant du travail remarquable effectué par les bénévoles et mon équipe de campagne pour m'aider à franchir la ligne d'arrivée dans trois élections. Je remercie également mon personnel, à mon bureau de circonscription et sur la Colline, de tous les efforts qu'ils ont déployés auprès des électeurs et qui ont contribué dans une large mesure à notre réussite.

Maintenant que ma carrière en politique fédérale tire à sa fin, je me rends bien compte du très grand honneur qu'on m'a conféré en me permettant d'accéder au cercle restreint des 4 200 personnes ayant été élues à la Chambre depuis la Confédération. Bien que je quitte la Chambre des communes, j'emporterai avec moi de nombreuses amitiés et de bons souvenirs. Peu importe ce qui arrive, c'est quelque chose que je conserverai toute ma vie.

* * *

● (1410)

[Français]

LE LOGEMENT

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Monsieur le Président, voilà plus de quatre ans que ma collègue de Berthier—Maskinongé et moi-même menons le combat pour que les victimes de la pyrrhotite reçoivent une aide financière du gouvernement fédéral. Cependant, force nous est de reconnaître qu'à chacune de nos interventions, nous nous sommes heurtés à un gouvernement qui fait la sourde oreille en prétextant des demi-vérités, et au mutisme des autres partis de l'opposition dont l'insensibilité à l'égard des victimes est notoire.

Samedi prochain, par une grande marche de solidarité, c'est toute la population qui prendra la rue pour démontrer haut et fort leur exaspération face à l'inaction d'un gouvernement totalement insensible au malheur qui les frappe. Je me fais donc le porte-voix de la Coalition d'aide aux victimes de la pyrrhotite pour inviter toute la population à descendre dans la rue et à venir participer à cette démonstration de solidarité en notre compagnie.

Dans une vision d'espoir, je rappelle à tous mes concitoyens que depuis le début de la bataille, un seul leader, le député Outremont, a reconnu que le gouvernement fédéral devait faire partie de la solution. Or il n'est pas loin le jour où le gouvernement fédéral répondra présent, puisque, en octobre, nous nous offrirons un gouvernement sensible et à l'écoute de ses concitoyens, un gouvernement néo-démocrate.

* * *

[Traduction]

LES JOURNÉES DU BÉNÉVOLAT DE TELUS

M. Dean Allison (Niagara-Ouest—Glanbrook, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour souligner le 10^e anniversaire des Journées du bénévolat de Telus, anniversaire qui me ramène à mes premiers jours à la Chambre des communes.

Nous qui siégeons en cette enceinte avons l'honneur de participer à une extraordinaire variété d'activités de bienfaisance dans nos circonscriptions et à Ottawa. Je veux aujourd'hui féliciter la société Telus qui, depuis 10 ans, contribue à améliorer le sort de personnes de tous les coins du pays grâce à l'engagement bénévole communautaire.

Depuis 2006, plus de 94 000 Canadiens ont donné au-delà de 6 millions d'heures dans le cadre des Journées du bénévolat de Telus pour changer les choses dans leur localité.

Aujourd'hui, sur la Colline du Parlement, mes collègues et moi avons montré, une fois de plus, qu'en quelques heures à peine, un petit groupe peut améliorer considérablement le sort de jeunes Canadiens. En constituant des trousseaux scolaires pour des enfants de partout au Canada, nous avons contribué à faire en sorte que des enfants qui entreprennent l'année scolaire sans avoir les effets requis disposent maintenant de ce qu'il leur faut pour apprendre et réussir.

C'est avec une grande fierté que je félicite aujourd'hui Telus et que j'invite les députés à utiliser le mot-clic #donnons pour inciter leurs collègues et leurs concitoyens à s'engager de la même façon.

* * *

LA MISSION D'AMITIÉ DES ÎLES TURKS ET CAICOS

M. Peter Goldring (Edmonton-Est, PCC): Monsieur le Président, aujourd'hui, j'aimerais souhaiter la bienvenue à la délégation des îles Turks et Caicos, qui participe à une mission d'amitié, ici à Ottawa.

Au début des relations entre le Canada et les îles Turks et Caicos, il y a presque 150 ans, des moulins à vent en bois pompaient l'eau de mer dans de grands bacs d'évaporation pour recueillir le sel de l'océan. Les pêcheurs canadiens achetaient ce sel en grande quantité pour leur flotte de bateaux de pêche hauturière afin de conserver le poisson à bord des bateaux.

Aujourd'hui, les intérêts économiques sont fort différents. Le Canada, qui a ouvert à Turks et Caicos des bureaux régionaux pour le développement économique et le transbordement afin de mieux servir les pays de la région des Caraïbes, pourrait aussi offrir aux îles de grands avantages quant à la diversification de leur économie touristique.

Cette mission d'amitié qui nous rend visite, entreprise par le bureau du premier ministre des îles Turks et Caicos, est de bon augure pour intensifier les relations sociales et économiques, ce qui serait mutuellement avantageux pour nos deux pays. Nous espérons tous que les relations entre nos deux pays deviendront, par conséquent, beaucoup plus étroites.

Déclarations de députés

Je souhaite bonne chance aux membres de la mission dans leurs travaux.

* * *

[Français]

SAINT-HYACINTHE—BAGOT

Mme Marie-Claude Morin (Saint-Hyacinthe—Bagot, NPD): Monsieur le Président, c'est un réel plaisir pour moi de me lever aujourd'hui pour faire ma dernière déclaration.

Ayant choisi de ne pas être candidate aux prochaines élections, je tiens à remercier personnellement chaque personne que j'ai côtoyée durant mon mandat. Je remercie mon équipe extraordinaire qui est toujours là, même dans les moments les plus difficiles, mes collègues députés qui font, je dois le dire, un travail rempli de défis. Je remercie aussi les employés de la Chambre des communes; en effet, que ferions-nous sans eux?

Bien évidemment, je remercie les citoyens et citoyennes de Saint-Hyacinthe—Bagot. Les quatre dernières années, j'ai travaillé pour eux et surtout avec eux. Ils m'ont permis de travailler à une foule de dossiers, tous plus intéressants les uns que les autres. Ce fut un honneur de les représenter. Je les remercie d'avoir cru en moi.

Finalement, je désire souligner l'apport tout particulier de mon conjoint, ma famille, mes parents et mes amis. Ils sont restés à mes côtés tout au long de cette belle aventure, je leur en serai toujours reconnaissante. Je les remercie tous d'avoir contribué à mon rôle de députée de Saint-Hyacinthe—Bagot pendant quatre belles années.

* * *

● (1415)

[Traduction]

LES FORCES ARMÉES CANADIENNES

M. Pierre Lemieux (Glengarry—Prescott—Russell, PCC): Monsieur le Président, nous ne connaissons que trop bien les dangers que pose le terrorisme dans un monde incertain. Au total, 220 membres des Forces armées canadiennes collaborent avec les organismes d'application de la loi et 10 pays partenaires dans le cadre d'un exercice international de neutralisation d'explosifs et de munitions qui a lieu à la BFC Esquimalt et dans le Grand Victoria, en Colombie-Britannique.

L'exercice ARDENT DEFENDER a lieu tous les ans. Les Forces armées canadiennes, des pays alliés ainsi que des partenaires y participent pour partager leurs pratiques exemplaires relatives à cette menace en constante évolution.

Comme j'ai déjà servi dans les Forces armées canadiennes, et au nom de tous les gens de ma circonscription, Glengarry—Prescott—Russell, je tiens à remercier nos valeureux militaires, hommes et femmes, qui exercent une vigilance constante au pays et à l'étranger.

*Déclarations de députés***LA VIOLENCE FAITE AUX FEMMES**

Mme Niki Ashton (Churchill, NPD): Monsieur le Président, la violence faite aux femmes constitue un obstacle fondamental à l'égalité. Nous connaissons tous les statistiques. Nous savons qu'une femme sur trois sera victime d'une agression sexuelle au cours de sa vie, et nous savons aussi que très peu de femmes signaleront ces agressions aux policiers. Nous savons que 70 % des refuges pour femmes indiquent que leur plus grand problème est le manque de soutien du gouvernement. Nous savons que les femmes et les filles autochtones sont quatre fois et demie plus susceptibles d'être assassinées que les femmes et les filles non autochtones. Nous savons également que ces chiffres ne disent pas tout.

Tous les députés connaissent des femmes qui ont été victimes de violence, qui sont des survivantes, et nous connaissons aussi des femmes qui veulent des changements. C'est pour cette raison que la motion M-444 est nécessaire; nous avons besoin d'un plan d'action national visant à mettre fin à la violence faite aux femmes.

J'espère que tous les parlementaires sont conscients qu'ils ont le pouvoir de changer les choses, dès maintenant en fait, et de donner aux femmes l'espoir d'un avenir plus sûr.

Nous ne devons pas laisser tomber les femmes canadiennes. Aujourd'hui, écrivons une page d'histoire, de l'histoire des femmes, et changeons les choses. Il est grand temps de le faire.

* * *

LE CHEF DU PARTI LIBÉRAL DU CANADA

M. Parm Gill (Brampton—Springdale, PCC): Monsieur le Président, « ce qui est juste, ce n'est pas de faire profiter toutes les familles de ces mesures. » Qui a prononcé ces paroles? Le chef du Parti libéral. Il a déclaré qu'il abolirait l'allègement fiscal pour les familles, la prestation universelle pour la garde d'enfants et le fractionnement du revenu, afin d'instaurer des combines assorties d'impôts élevés et mettre la main sur l'argent des travailleurs de la classe moyenne.

De ce côté-ci de la Chambre, nous travaillons en faveur, et non contre, les intérêts de la classe moyenne canadienne.

* * *

LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Mme Chrystia Freeland (Toronto-Centre, Lib.): Monsieur le Président, la sécurité ferroviaire suscite une vive inquiétude chez les habitants de la circonscription de Toronto-Centre. Le gouvernement projette des changements au système de sécurité ferroviaire en place, mais ceux-ci sont loin d'être suffisants.

En effet, la nouvelle limite de vitesse qui a été proposée est plus élevée que celle que le CN et le CP s'imposent eux-mêmes dans les zones urbaines. Étant donné l'échéancier prévu pour remplacer et mettre à niveau le parc vieillissant des dangereux wagons-citernes DOT-111, ceux-ci demeureront en circulation bien trop longtemps.

[Français]

L'approche fragmentée des conservateurs par rapport à la sécurité ferroviaire frustre nos communautés et leur cause des dangers. Dans ma circonscription, deux lignes de chemin de fer sur lesquelles est transporté du pétrole brut passent au travers de quartiers résidentiels. Les résidents et les organismes communautaires sont inquiets et veulent de meilleures règles de sécurité, mais la Direction de la sécurité ferroviaire à Transports Canada manque de personnel, de fonds et de formation.

[Traduction]

Il faut en faire beaucoup plus pour améliorer la sécurité ferroviaire dans nos collectivités.

* * *

LE CHEF DU PARTI LIBÉRAL DU CANADA

M. Leon Benoit (Vegreville—Wainwright, PCC): Monsieur le Président, le premier ministre et le gouvernement conservateur ont mis en place un plan pour aider les familles de la classe moyenne afin qu'elles puissent continuer à garder plus d'argent dans leurs poches. Nous bonifions la Prestation universelle pour la garde d'enfants et nous instaurons la baisse d'impôt pour les familles afin d'aider toutes les familles ayant des enfants.

Je pense qu'il est aussi important de signaler que nous sommes allés encore plus loin pour aider tous les Canadiens à joindre les deux bouts. En fait, le fardeau fiscal fédéral n'a jamais été aussi bas en 50 ans.

Il est décevant que le chef libéral ait choisi l'approche opposée. Son plan consiste à éliminer ces mesures d'économie et à les remplacer par une hausse d'impôt pour les familles. C'est ce qu'il a dit. Il a exprimé très clairement son point de vue quand il a affirmé que « ce qui est juste, ce n'est pas de faire profiter toutes les familles de ces mesures ». Il s'agit là de ses paroles.

Le gouvernement conservateur, lui, croit qu'il est juste d'aider toutes les familles et tous les Canadiens, et c'est exactement ce que nous continuerons de faire.

* * *

● (1420)

[Français]

L'ÉTHIQUE

M. Alexandre Boulerice (Rosemont—La Petite-Patrie, NPD): Monsieur le Président, il est époustoufflant de constater à quel point le gouvernement conservateur s'entête à s'entourer de gens qui contournent et abusent du système.

Mike Duffy est en procès pour fraude, corruption et abus de confiance. Brazeau est accusé de dépenses additionnelles au Sénat. Dean Del Mastro, ancien secrétaire parlementaire du premier ministre, est trouvé coupable d'avoir enfreint la Loi électorale du Canada. Peter Penashue, ancien ministre conservateur également, a lui aussi violé la Loi électorale du Canada, et c'est sans oublier le scandale des *robocalls* ou celui des « in-and-out », qui a provoqué une visite de la GRC.

Maintenant, un ancien candidat et employé plaide coupable pour abus de confiance et fraude. En passant, va-t-on l'envoyer aussi au Sénat, celui-là?

Pour un gouvernement qui promettait d'être redevable et transparent et d'apporter du changement à Ottawa, c'est un échec total, un gros zéro.

Toutefois il y a de l'espoir. Dans moins de six mois, les électeurs auront la chance d'avoir un gouvernement qui va apponter du vrai changement, qui sera transparent et ouvert, un gouvernement du NPD.

Questions orales

[Traduction]

LE CHEF DU PARTI LIBÉRAL DU CANADA

Mme Joyce Bateman (Winnipeg-Centre-Sud, PCC): Monsieur le Président, l'emploi de premier ministre n'est pas un emploi de débutant et le chef du Parti libéral a prouvé à maintes reprises qu'il n'est tout simplement pas à la hauteur de la tâche. Il veut abolir tous les avantages que nous avons mis en oeuvre pour la classe moyenne et les remplacer par un plan d'impôts et d'endettement élevés, lequel éliminera des emplois et nuira aux familles.

Les budgets ne s'équilibrent pas d'eux-mêmes, et c'est accorder des avantages à toutes les familles qui est équitable. La classe moyenne canadienne sait qu'elle peut compter sur l'actuel gouvernement et qu'il ne la laissera pas tomber.

QUESTIONS ORALES

[Français]

L'ÉTHIQUE

L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD): Monsieur le Président, le premier ministre a affirmé à la Chambre que Mike Duffy était un résident de l'Île-du-Prince-Édouard parce que Mike Duffy lui-même avait signé une déclaration à cet effet avant d'être nommé au Sénat.

Est-ce que cette déclaration écrite de Mike Duffy existe encore? Est-ce qu'elle a déjà existé?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, encore une fois, les actions de M. Duffy sont devant les tribunaux. Le gouvernement aide la GRC et la Couronne dans ce processus. Je ne peux pas faire de commentaire à la Chambre des communes.

L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD): Monsieur le Président, effectivement, les affaires de Mike Duffy sont devant les tribunaux, où il doit lui-même répondre. Ici, à la Chambre, c'est le premier ministre qui, normalement, doit répondre. Il peut nous répondre maintenant ou pendant les débats.

[Traduction]

Le rapport de vérification sur l'affaire Duffy a été modifié à sept reprises par le personnel du premier ministre. Cinq ébauches distinctes ont été concoctées. Maintenant, ils essaient d'empêcher la publication de tous les détails. Ils maquillent le rapport. Ils essaient maintenant de camoufler leur camouflage.

Quand le premier ministre ordonnera-t-il la publication de la version intégrale du rapport de vérification sur l'affaire Duffy?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, je le répète, le gouvernement a fourni toute l'information à sa disposition à la GRC et à la Couronne. Nous continuerons de les assister dans leur enquête. Cette affaire porte uniquement sur les actions de M. Duffy et nous laisserons les tribunaux rendre leurs décisions.

L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD): Monsieur le Président, les tribunaux se penchent évidemment sur ce qu'a fait M. Duffy, toutefois, les Canadiens comptent sur la Chambre des communes pour savoir ce qu'a fait le premier ministre. Je répète que le premier ministre a le pouvoir de leur répondre, ce qu'il peut faire maintenant ou pendant les débats.

Avant d'être trafiqué, le rapport du Sénat sur les dépenses de M. Duffy indiquait noir sur blanc que l'affirmation voulant qu'il ait sa

résidence principale à l'Île-du-Prince-Édouard ne correspondait pas au sens évident du mot « principal ». Rien d'étonnant à ce qu'on l'ait modifié. À vrai dire, c'est le cabinet du premier ministre qui a communiqué à Mike Duffy l'échappatoire relative à la résidence principale qu'il invoque maintenant dans l'espoir de se protéger.

Quel était le fond de l'entente que le cabinet du premier ministre a conclue en catimini avec Mike Duffy?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, les Canadiens suivent bien sûr l'affaire dont les tribunaux sont saisis relativement aux agissements de M. Duffy.

En ce qui concerne la Chambre des communes, les Canadiens suivent la manière dont nous gérons les deniers publics. Les Canadiens se demandent pourquoi le chef du NPD s'entête à justifier le fait d'avoir employé tout à fait abusivement, à des fins partisans, près de 3 millions de dollars puisés à même les fonds parlementaires, et à refuser de rembourser cette somme, de présenter des excuses ou de faire machine arrière. Voilà les réponses que réclament les Canadiens.

* * *

● (1425)

LES PENSIONS

L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD): Peter Pena, Saulie Zajdel, Michael Sona, Dean Del Mastro, tous conservateurs, tous reconnus coupables. Voilà ce qui arrive lorsqu'ils se retrouvent devant un vrai tribunal, monsieur le Président.

Le bilan du premier ministre dans le domaine des pensions est clair. Il a fait opposition à tous les efforts des provinces pour bonifier le RPC. Il a même rejeté nos appels à prendre des mesures concrètes. Le premier ministre a dit que, s'il est réélu, il fera passer l'âge de l'admissibilité à la Sécurité de la vieillesse de 65 à 67 ans, privant toutes les personnes âgées de 14 000 \$. Plutôt que de se convertir à la dernière minute, pourquoi ne pas simplement ramener tout de suite l'âge d'admissibilité à la retraite à 65 ans?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, notre gouvernement a fait adopter la plus grosse augmentation du Supplément de revenu garanti en un quart de siècle. C'est notre gouvernement qui a créé et bonifié les comptes d'épargne libre d'impôt pour les Canadiens âgés. C'est notre gouvernement qui a permis le fractionnement du revenu des retraités dans notre pays. Nous avons pris des mesures avantageuses pour tous les Canadiens âgés. Tous en bénéficient. Oui, nous leur donnerons plus de possibilités.

Ce que nous ne ferons pas, c'est ce que le NPD et les libéraux veulent faire: imposer le revenu des aînés et des travailleurs canadiens. Ce n'est pas ce qu'ils veulent.

L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD): Monsieur le Président, voyons voir ce qui a été dit à propos de l'idée du premier ministre de créer un nouveau Régime de pensions du Canada à participation volontaire. Je cite:

[...] une sorte de nouveau RPC à participation volontaire [...] ne fonctionnerait pas et [...] le RPC ne serait pas en mesure d'administrer ce nouveau volet.

Qui a dit cela? C'est Jim Flaherty, qui était à l'époque le ministre des Finances.

Questions orales

[Français]

Alors que 60 % de nos jeunes vont être plus pauvres que nous le sommes aujourd'hui, plutôt que d'étudier des demi-mesures à la veille d'une élection, pourquoi le gouvernement ne modifie-t-il pas maintenant le budget pour que les gens puissent avoir une retraite digne à 65 ans plutôt qu'à 67 ans?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, ce gouvernement a augmenté le Supplément de revenu garanti pour les aînés. C'est la plus grande augmentation depuis un quart de siècle. Nous avons créé le compte d'épargne libre d'impôt et instauré le fractionnement du revenu pour les aînés. Cela profite à tous les aînés.

Nous rejetons complètement l'idée des libéraux et du NPD qui vise à augmenter les taxes pour les aînés et les travailleurs.

M. Justin Trudeau (Papineau, Lib.): Monsieur le Président, depuis 10 ans, le premier ministre bloque le dossier des régimes de pension et refuse de collaborer avec ses partenaires provinciaux.

Hier, après une décennie d'inaction, et sans avoir consulté ses homologues provinciaux, le premier ministre a soudainement annoncé qu'il souhaitait ouvrir ce dossier.

À quelques mois des élections, est-ce que le premier ministre pense vraiment que les Canadiens vont le croire?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, l'approche de ce gouvernement en ce qui concerne les régimes de retraite est claire depuis longtemps: nous favorisons les options volontaires pour les Canadiennes et les Canadiens.

La position du Parti libéral vise à augmenter les taxes pour les Canadiennes et les Canadiens. Ces derniers rejettent cette option et vont la rejeter.

[Traduction]

M. Justin Trudeau (Papineau, Lib.): Monsieur le Président, les Canadiens connaissent les idées passées du premier ministre concernant le Régime de pensions du Canada. Dans les années 1990, il disait qu'il fallait se débarrasser du régime et laisser les Canadiens se débrouiller tout seuls. Quelques années plus tard, il voulait qu'on taille le régime en morceaux. Alors, pourquoi les Canadiens le croiraient-ils aujourd'hui, lorsqu'il dit tout à coup qu'il veut élargir le Régime de pensions du Canada?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, cette question comporte beaucoup de faussetés, mais il est tout à fait juste de dire que le gouvernement préfère offrir aux gens un éventail de possibilités pour épargner. Et en épargnant, ils pourront du même coup réduire leurs impôts.

Le Parti libéral, lui, veut obliger les Canadiens à épargner en les taxant. Il veut leur prendre leur argent. Les Canadiens n'acceptent pas cette option maintenant et ne l'accepteront pas non plus demain.

M. Justin Trudeau (Papineau, Lib.): Monsieur le Président, les députés libéraux, les experts et les provinces réclament tous un renforcement du système de sécurité de la retraite et du RPC. Mais, depuis 10 ans, le premier ministre s'y oppose. Il a dit à maintes reprises qu'il ne voyait pas de raison d'élargir le Régime de pensions du Canada ou de l'améliorer. Il a même affirmé qu'agir ainsi nuirait à l'économie, alors pourquoi les Canadiens devraient-ils le croire aujourd'hui, lorsqu'il prétend vouloir améliorer le sort des personnes âgées?

• (1430)

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, c'est tout à fait le genre du Parti libéral de

citer de prétendus experts sortis de son imagination au lieu de demander aux Canadiens eux-mêmes ce qu'ils veulent et ce qu'ils ne veulent pas.

Je remarque aujourd'hui que le chef du Parti libéral affirme vouloir agir en véritable chef de file, contrairement à nous. Effectivement, c'est lui le chef des hausses d'impôts, tandis que nous sommes les champions des allègements fiscaux.

Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NPD): Monsieur le Président, parlons-en, des Canadiens. Les conservateurs ont passé 10 ans à éroder la sécurité de retraite des Canadiens. Sept travailleurs sur dix n'ont pas accès à un régime de pension offert par l'employeur, et moins du quart d'entre eux peuvent se permettre de cotiser à un REER chaque année. Pire encore, les conservateurs ont l'intention de hausser l'âge de la retraite, une mesure qui coûtera jusqu'à 30 000 \$ à chaque aîné canadien. Avec un aussi piètre bilan en matière d'aide aux aînés, le ministre croit-il vraiment que l'on fera maintenant confiance aux conservateurs en ce qui a trait au RPC?

L'hon. Kevin Sorenson (ministre d'État (Finances), PCC): Monsieur le Président, soyons clairs. Le Parti libéral et le Nouveau Parti démocratique ne veulent donner aucun choix aux Canadiens. Ils veulent forcer les Canadiens à payer des impôts et des charges sociales plus élevés qui sont nuisibles à l'emploi. En revanche, le gouvernement croit que les Canadiens veulent des impôts moins élevés et être libres de prendre leurs propres décisions financières. C'est pourquoi nous sommes prêts à donner aux Canadiens la possibilité de contribuer de façon volontaire au Régime de pensions du Canada.

Nous n'allons pas prendre de l'argent dans les poches des Canadiens en les forçant à payer des charges sociales plus élevées.

Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NPD): Monsieur le Président, quand il s'agit de sécurité de la retraite, les Canadiens ont besoin de mesures concrètes, et non de paroles creuses.

Les conservateurs voudraient faire croire qu'ils sont prêts à intervenir pour éviter la crise qui pourrait ébranler la sécurité de la retraite, mais la réalité est tout autre. Après avoir promis de collaborer avec les provinces afin de bonifier le RPC pour tous les Canadiens, ils bloquent depuis des années toute amélioration alors que la population réclame des changements haut et fort.

Après une décennie de règne conservateur, la situation des Canadiens est plus précaire que jamais. Pourquoi le ministre n'appuie-t-il pas une réelle bonification des prestations du RPC, afin que tous les Canadiens puissent prendre leur retraite dans la dignité?

L'hon. Kevin Sorenson (ministre d'État (Finances), PCC): Monsieur le Président, les Canadiens souhaitent un allègement concret de leur fardeau fiscal. L'option que nous proposons, celle d'encourager les Canadiens à épargner davantage de façon volontaire, s'inscrit dans la foulée d'autres mesures prises par notre gouvernement. Nous tiendrons des consultations sur l'ajout éventuel d'une cotisation volontaire au régime d'épargne du Canada.

Le gouvernement conservateur sait que les Canadiens souhaitent payer peu d'impôt et avoir la liberté de prendre les décisions financières qui les mèneront à une retraite digne et sécuritaire.

Nous n'irons pas piger dans les poches des Canadiens. Grâce au gouvernement conservateur, les Canadiens ont plus d'argent dans leurs poches.

Questions orales

[Français]

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): Monsieur le Président, les Canadiens connaissent le mauvais bilan des conservateurs: ils bloquent l'expansion des régimes de pension du Canada et du Québec et forcent les Canadiens à travailler deux ans de plus pour pouvoir prendre leur retraite. De plus, chaque aîné devra se passer de plus de 13 000 \$, à cause des conservateurs.

Les conservateurs ont eu 10 ans pour aider les Canadiens à mieux se préparer pour la retraite.

Lancer une étude, est-ce vraiment leur solution miracle, à minuit moins une?

[Traduction]

L'hon. Kevin Sorenson (ministre d'État (Finances), PCC): Monsieur le Président, j'aimerais citer Mme Susanna Cluff-Clyburne, de la Chambre de commerce du Canada, qui a dit ceci:

Le gouvernement fédéral a annoncé hier qu'il entend permettre aux Canadiens de verser volontairement des cotisations supplémentaires au Régime de pensions du Canada [...] C'est une bonne nouvelle pour les travailleurs et les employeurs.

À l'opposé, le NPD et les libéraux voudraient instaurer une augmentation obligatoire des charges sociales, ce qui nuirait à l'emploi. Ils iraient prendre de l'argent dans les poches des travailleurs canadiens.

Les Canadiens savent qu'ils sont mieux servis par le gouvernement conservateur.

* * *

LA CITOYENNETÉ ET L'IMMIGRATION

M. Andrew Cash (Davenport, NPD): En réalité, monsieur le Président, une retraite plus sûre financièrement, voilà ce que méritent les Canadiens. Et c'est ce qu'ils vont avoir — et plus encore — en octobre.

Le Canada a toujours accueilli les nouveaux arrivants à bras ouverts afin qu'ils contribuent à la stabilité et à la prospérité de leur nouveau milieu de vie, mais les conservateurs ont tout bousillé: le processus de réunification des familles accuse un important retard, les immigrants qui veulent obtenir la citoyenneté doivent surmonter toutes sortes de nouveaux obstacles et les services d'installation s'en vont à vau-l'eau. Rien d'étonnant à ce que le Canada ne figure plus parmi les cinq meilleurs pays du monde au chapitre de l'installation des nouveaux immigrants.

Quand les conservateurs vont-ils cesser d'utiliser les néo-Canadiens comme toile de fond pour leurs séances photos et vont-ils chercher sérieusement à les aider à s'intégrer pleinement à la société canadienne?

• (1435)

L'hon. Chris Alexander (ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, PCC): Monsieur le Président, rien d'étonnant à voir le député et son parti dénigrer les changements que nous avons apportés au régime d'immigration, puisqu'ils ont voté contre chacun d'eux. Ils ont voté contre la réforme de la procédure d'octroi de l'asile. Ils ont voté contre les mesures visant à rattraper les retards. Ils ont aussi voté contre celles visant à ne pas faire perdre sa valeur à la citoyenneté canadienne.

De ce côté-ci, nous sommes fiers de ce que, l'an dernier, un nombre record de nouveaux arrivants ont obtenu la citoyenneté canadienne et nous sommes fiers d'accueillir plus d'immigrants que depuis des dizaines d'années.

Ça c'est de l'action, et c'est à nous qu'on la doit.

[Français]

Mme Lysane Blanchette-Lamothe (Pierrefonds—Dollard, NPD): Monsieur le Président, bien sûr que nous avons voté contre les mesures des conservateurs! Aujourd'hui, pour la première fois en sept ans, le Canada a chuté dans un palmarès international sur l'intégration des immigrants. C'est la conséquence directe des mauvaises politiques des conservateurs.

Seulement 26 % des immigrants arrivés en 2008 sont devenus des citoyens, et on observe le même constat désolant en matière de réunification familiale. Le Canada n'est plus le modèle qu'il a été autrefois.

Alors, qu'est-ce que les conservateurs attendent pour redonner à notre pays, le Canada, le statut qu'il avait en matière d'intégration des immigrants?

L'hon. Chris Alexander (ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, PCC): Monsieur le Président, c'est pitoyable d'écouter une néo-démocrate qui prétend que le bilan libéral en matière d'immigration était un modèle. C'était un bilan d'arriérés, d'abus et d'ambitions frustrées d'immigrants qui voulaient venir dans ce pays.

Contrairement à tout cela, nous sommes fiers d'accueillir, cette année, 280 000 nouveaux immigrants et d'avoir accueilli 260 nouveaux citoyens l'année passée. C'est le chiffre le plus important de l'histoire du Canada.

* * *

LA SÉCURITÉ PUBLIQUE

Mme Rosane Doré Lefebvre (Alfred-Pellan, NPD): Monsieur le Président, le projet de loi C-51 est tellement mal ficelé que même l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe a jugé nécessaire de publier une étude juridique démontrant que ce projet de loi allait à l'encontre de la Déclaration universelle des droits de l'homme.

De plus, on a appris hier que les fournisseurs canadiens de services de télécommunications distribuaient déjà de vastes quantités d'informations personnelles aux autorités, et ce, sans aucune surveillance. C'est tout simplement inacceptable.

Est-ce que les conservateurs vont enfin entendre raison et abandonner leur dangereux projet de loi?

L'hon. Steven Blaney (ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, PCC): Monsieur le Président, on se rappellera que les 20 et 22 octobre derniers, ici même au pays, nous avons été victimes d'actes terroristes. C'est une réalité que les néo-démocrates refusent de voir et d'accepter. C'est la raison pour laquelle nous mettons en place des mesures responsables et que nous travaillons avec nos partenaires français, britanniques, néo-zélandais et australiens, ensemble, contre la menace terroriste.

Quand les néo-démocrates vont-ils se joindre à nous et donner des moyens pour lutter contre le terrorisme?

[Traduction]

M. Randall Garrison (Esquimalt—Juan de Fuca, NPD): Disons les choses telles qu'elles sont, monsieur le Président: c'est ce même gouvernement qui oblige divers programmes policiers tout à fait efficaces, comme le projet Condor, à cesser leurs activités, qui coupe dans les budgets destinés aux enquêtes sur la criminalité financière et le crime organisé et qui refuse de protéger les renseignements personnels des Canadiens contre une surveillance en ligne comme on n'en avait encore jamais vue.

Questions orales

Au lieu de tout cela, il fait la promotion du projet de loi C-51, qui est tellement bourré de défauts que nos alliés de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe estiment qu'il viole la Déclaration universelle des droits de l'homme.

Quand le ministre va-t-il renoncer à faire adopter ce mauvais projet de loi et va-t-il plutôt s'intéresser aux mesures qui protégeraient réellement les Canadiens?

L'hon. Steven Blaney (ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, PCC): Voici plutôt la vraie question que l'on doit se poser, monsieur le Président: quand le NPD va-t-il accepter que le Canada doit bel et bien faire face à la menace terroriste, comme ses alliés les Britanniques, les Français, les Néo-Zélandais, les Australiens et nos amis les Américains?

Voilà pourquoi nous prenons toutes ces mesures, lesquelles ont été applaudies pas plus tard que lundi par le commissaire Paulson, qui estime qu'elles vont aider les policiers à traquer les terroristes et à protéger les Canadiens.

* * *

LE DÉVELOPPEMENT DU NORD

M. Dennis Bevington (Territoires du Nord-Ouest, NPD): Monsieur le Président, le vérificateur général a démontré que les critères associés au programme Nutrition Nord sont injustes et difficiles à remplir. Ils ne sont même pas basés sur les besoins actuels.

Quarante-six collectivités isolées du Nord seulement accessibles par avion sont laissées pour compte, incapables de se ravitailler en aliments nutritifs et abordables. Le gouvernement prendra-t-il l'engagement de travailler avec tous les habitants du Nord à l'élaboration d'une solution durable au problème de l'insécurité alimentaire?

Je conseille au ministre de commencer par inclure ces 46 collectivités dans le programme Nutrition Nord.

● (1440)

L'hon. Bernard Valcourt (ministre des Affaires autochtones et du développement du Nord canadien, PCC): Monsieur le Président, je ne peux m'empêcher d'ajouter que si le parti du député avait la chance d'imposer sa taxe sur le carbone, ces collectivités seraient encore plus laissées pour compte. Le coût des aliments grimperait et les coûts associés à la chasse dans le Nord augmenteraient tous également.

Nous avons accepté les recommandations du vérificateur général, et nous examinons les critères d'admissibilité actuels. Nous recueillons des données auprès des collectivités du Nord et réviserons ensuite les critères d'admissibilité en conséquence.

* * *

[Français]

LES AFFAIRES AUTOCHTONES

M. Romeo Saganash (Abitibi—Baie-James—Nunavik—Eeyou, NPD): Monsieur le Président, ce qui fait pitié, c'est quand on commence à être de plus en plus perdu dans son poste.

On voit qu'un autre programme des conservateurs est un échec. Le Fonds pour les logements du marché destinés aux Premières Nations, depuis sa création il y a 8 ans, n'a même pas créé 1 % des 25 000 logements qu'il devait créer d'ici 2018.

Est-ce cela, la réponse des conservateurs à la crise du logement dans les communautés autochtones, un programme inefficace qui a surtout servi à financer une autre bureaucratie?

[Traduction]

L'hon. Candice Bergen (ministre d'État (Développement social), PCC): Monsieur le Président, le but du programme est d'améliorer l'accès à la propriété des membres des Premières Nations dans les réserves. Nous voulons que ceux-ci puissent connaître la fierté, la sécurité et la stabilité financière qui viennent avec le fait de posséder sa propre maison.

Nous révisons nos programmes en tout temps pour veiller à ce qu'ils atteignent les objectifs que nous leur avons fixés, mais nous pensons qu'il est important que les membres des Premières Nations dans les réserves puissent posséder leur propre maison. C'est pour cette raison que nous avons créé ce fonds.

L'hon. Carolyn Bennett (St. Paul's, Lib.): Monsieur le Président, la ministre devrait savoir que le gouvernement, avec une pointe de cynisme, a promis de construire 25 000 logements grâce à ce fonds de 300 millions de dollars. Sept ans plus tard, on constate qu'il en a fait construire 99.

Les estimations du gouvernement confirment qu'il y a bel et bien une crise du logement dans les réserves. Les besoins sont criants: il faut de 20 000 à 35 000 nouveaux logements et 5 200 logements doivent être remplacés.

La construction d'un nombre suffisant de logements sécuritaires dans les réserves stimulerait l'économie locale et créerait des emplois. Le gouvernement a échoué lamentablement dans ce dossier.

Où sont les 25 000 logements promis par le gouvernement?

L'hon. Candice Bergen (ministre d'État (Développement social), PCC): Monsieur le Président, la députée ne comprend pas à quoi sert ce programme. Nous voulons encourager et aider les gens qui vivent dans les réserves à construire et à posséder leur propre logement.

Cela n'a rien d'étonnant de la part de l'opposition, qui ne croit pas que les femmes qui vivent dans les réserves devraient avoir des droits relatifs aux biens immobiliers et qui a d'ailleurs voté contre cette idée. Il semble que l'opposition ne croie pas non plus que les autochtones devraient avoir le droit d'acquiescer les droits de propriété d'une résidence située dans une réserve.

Nous croyons que ce droit leur revient, et c'est pourquoi nous avons créé ce programme. Nous examinons toujours nos programmes afin de nous assurer qu'ils respectent les objectifs que nous nous sommes fixés.

* * *

[Français]

LES PENSIONS

L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.): Monsieur le Président, hier le ministre des Finances a eu une conversation de mourant en suggérant une augmentation des contributions volontaires au Régime de pensions du Canada. Il n'a même pas mentionné les provinces, même si les deux tiers de celles-ci doivent être d'accord.

Au lieu de faire de la politique cynique, pourquoi ce gouvernement ne s'engage-t-il pas à travailler avec les provinces pour améliorer le Régime de pensions du Canada?

Questions orales

[Traduction]

L'hon. Kevin Sorenson (ministre d'État (Finances), PCC): Monsieur le Président, encore une fois, nous savons que les libéraux ne veulent pas donner aux Canadiens la liberté de choisir. Ils veulent les forcer à payer des charges sociales plus élevées qui seront néfastes pour l'emploi.

Le gouvernement, de son côté, croit que les Canadiens veulent payer moins d'impôt. Ils veulent aussi avoir la liberté de prendre leurs propres décisions financières, et c'est pourquoi nous sommes ouverts à l'idée de donner aux Canadiens la possibilité de cotiser davantage, de manière volontaire, au Régime de pensions du Canada. Nous donnons aux Canadiens la possibilité d'épargner de façon à ce que leur retraite soit empreinte de sécurité et de dignité.

L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.): Monsieur le Président, le premier ministre a passé neuf longues années au pouvoir et d'innombrables années auparavant à s'opposer à la moindre réforme du Régime de pensions du Canada. En clair, le premier ministre déteste le Régime de pensions du Canada. Or il nous arrive maintenant, à la onzième heure, avec un plan qui ne figure même pas dans le budget.

Pourquoi les Canadiens devraient-ils croire même une seconde que le premier ministre désire sincèrement faire quoi que ce soit du Régime de pensions du Canada, si ce n'est le réduire à néant?

• (1445)

L'hon. Kevin Sorenson (ministre d'État (Finances), PCC): Monsieur le Président, nous sommes fiers que le gouvernement ait consacré neuf années à alléger le fardeau fiscal des Canadiens et à leur proposer des moyens d'épargner pour leur retraite.

Au cours de l'été, nous entendons consulter des experts et des parties intéressées pour trouver des moyens de laisser les Canadiens cotiser davantage, s'ils le désirent, au Régime de pensions du Canada. Le gouvernement a conscience que les Canadiens veulent payer des impôts bas et avoir la liberté de prendre les décisions qui leur conviennent. Pour leur part, les libéraux imposeraient une charge sociale nocive pour l'emploi.

Nous savons que les libéraux mettraient un terme aux comptes d'épargne libre d'impôt. Nous savons qu'ils aboliraient le fractionnement du revenu, y compris pour les retraités. Nous ne les laisserons pas faire.

* * *

POSTES CANADA

Mme Irene Mathyssen (London—Fanshawe, NPD): Monsieur le Président, partout au Canada, on ne cesse d'entendre parler de gens mécontents de la décision de Postes Canada de mettre fin à la livraison du courrier à domicile. Ce n'est pas seulement cette décision qui les contrarie, c'est aussi la façon dont la société d'État les traite. Quand une résidente de ma circonscription a téléphoné pour exprimer une préoccupation légitime au sujet de l'emplacement d'une boîte aux lettres communautaire dans son quartier, elle a eu l'impression qu'on s'en fichait injustement. Elle nous a dit qu'elle était souverainement outrée.

Quand la ministre se décidera-t-elle à écouter les Canadiens et cessera-t-elle d'excuser Postes Canada?

M. Jeff Watson (secrétaire parlementaire de la ministre des Transports, PCC): Monsieur le Président, la députée sait que Postes Canada a livré en 2014 1,4 milliard de lettres de moins qu'en 2006 et qu'à l'heure actuelle, les deux tiers des Canadiens ne reçoivent pas

leur courrier à domicile. Postes Canada se doit d'équilibrer ses finances sans être un fardeau pour les contribuables canadiens.

Le prétendu plan du NPD pour Postes Canada coûterait un demi-milliard de dollars par année aux contribuables, ce qui signifie qu'il alourdirait le fardeau fiscal de tous les Canadiens. Nous ne l'adopterons pas.

[Français]

Mme Anne Minh-Thu Quach (Beauharnois—Salaberry, NPD): Monsieur le Président, j'aimerais simplement rappeler que Postes Canada a fait presque 200 millions de dollars de profit juste l'an passé.

Plus de 3 000 citoyens dans ma circonscription ont signé une pétition contre la fin de la livraison du courrier à domicile. Les Villes de Salaberry-de-Valleyfield, Huntingdon et Saint-Louis-de-Gonzague ont adopté une résolution demandant un moratoire sur l'installation des boîtes postales communautaires. C'est maintenant près de 600 villes qui dénoncent ce qui se passe chez Postes Canada.

Le gouvernement va-t-il écouter les citoyens de chez nous ou bien va-t-il continuer à forcer l'installation des boîtes postales communautaires?

[Traduction]

M. Jeff Watson (secrétaire parlementaire de la ministre des Transports, PCC): Monsieur le Président, la députée devrait consulter le rapport annuel de 2014 de Postes Canada. À la page 70, on peut lire ce qui suit:

Sans l'allègement de la capitalisation du régime, la société aurait été tenue d'effectuer des paiements spéciaux d'environ 1,3 milliard de dollars en 2014. Les paiements spéciaux sans allègement des paiements s'élèveraient à 1,4 milliard de dollars en 2015 [...]

Ils devraient arrêter de botter en touche. Les Canadiens ne veulent pas que Postes Canada constitue un fardeau financier pour eux, et nous non plus. C'est pourquoi nous souhaitons que la société mette en oeuvre son plan en cinq points.

* * *

[Français]

LA FONCTION PUBLIQUE DU CANADA

M. Mathieu Ravignat (Pontiac, NPD): Monsieur le Président, il est de plus en plus difficile de séparer les faits de la fiction dans le budget conservateur.

Les conservateurs prétendent qu'ils vont économiser 900 millions de dollars en sabrant les congés de maladie des employés de la fonction publique et en créant un régime privé de congés d'invalidité à court terme, tout comme Postes Canada l'a fait pour le régime de ses employés. Cependant, Postes Canada ne rapporte même pas avoir réalisé des économies.

Pourquoi les conservateurs bafouent-ils les conventions collectives pour réaliser des économies fictives?

L'hon. Tony Clement (président du Conseil du Trésor, PCC): Monsieur le Président, le système d'accumulation de congés de maladie date d'environ 40 ans. Il est désuet et ne répond pas aux besoins de la majorité de nos employés. Il faut avoir un système équitable et raisonnable pour les employés, bien sûr, mais aussi pour les contribuables. C'est notre plan. Nous serons équitables et raisonnables lors des négociations. Il faut en arriver à un accord si cela est possible.

Questions orales

[Traduction]

Les chiffres du budget sont éloquent. Les choses ont déjà été mieux.

M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Monsieur le Président, le ministre des Finances conservateur doit s'être inspiré de la vieille tactique libérale lorsqu'il prétend avoir équilibré le budget.

Il se trouve que les prétendues économies de 900 millions de dollars que le ministre affirme pouvoir obtenir en sabrant dans les congés de maladie des fonctionnaires n'existent tout simplement pas. Les génies de la gestion chez Postes Canada ont tenté de faire la même chose il y a deux ans. Combien ont-ils économisé? Pas un sou. Ces gens pensent faire des économies de 900 millions, mais cela relève de la pure fiction.

Pourquoi les conservateurs sont-ils en train de bafouer les droits à la négociation collective pour un plan horrible, simplement dans le but de duper les Canadiens?

● (1450)

L'hon. Tony Clement (président du Conseil du Trésor, PCC): Monsieur le Président, le plan de Postes Canada est différent de celui que nous proposons. Nous négocions de bonne foi avec les syndicats à ce sujet.

Si le NPD souhaite défendre les intérêts des grands patrons des syndicats à la Chambre, libre à lui de le faire. Pour notre part, nous préférons défendre les intérêts des contribuables.

* * *

LA SÉCURITÉ PUBLIQUE

Mme Joan Crockatt (Calgary-Centre, PCC): Monsieur le Président, la GRC vient de procéder à l'arrestation de 10 personnes qui se sont radicalisées à Montréal et qui prévoyaient se rendre à l'étranger pour adhérer au mouvement djihadiste international.

Le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile pourrait-il dire aux Canadiens ce que fait le gouvernement pour lutter contre cette menace?

L'hon. Steven Blaney (ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, PCC): Monsieur le Président, voici ce qu'a déclaré Louise Vincent, la soeur de l'adjudant Patrice Vincent, qui a été assassiné: « Si le projet de loi C-51 avait existé le 19 octobre [...] Martin Couture-Rouleau aurait [...] été en prison et mon frère ne serait pas mort. » Voilà pourquoi nous avons présenté ce projet de loi, malgré l'opposition, les commentaires et l'attitude du NPD.

La GRC a déclaré qu'elle accueillait favorablement l'abaissement des seuils prévu dans le projet de loi C-51. Pourquoi? Parce que la police sera en mesure de mettre les terroristes derrière les barreaux et d'assurer la sécurité des Canadiens.

* * *

[Français]

LES RESSOURCES NATURELLES

Mme Laurin Liu (Rivière-des-Mille-Îles, NPD): Monsieur le Président, les conservateurs ne sont pas des visionnaires et ils ne construiront pas l'économie de demain.

Selon un rapport d'Analytika, l'industrie canadienne des technologies propres perd des parts du marché, passant de la 14^e à la 19^e place à l'échelle mondiale. C'est à cause du manque de bonne volonté politique du gouvernement et du manque d'investissement dans les technologies innovatrices.

Pourquoi le gouvernement dort-il au gaz en ce qui concerne les appuis pour le secteur des technologies vertes?

[Traduction]

Mme Kelly Block (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement investit dans les infrastructures écologiques, l'efficacité énergétique et les technologies énergétiques non polluantes et renouvelables qui donnent des combustibles et des sources d'énergie produisant moins de gaz à effet de serre. Nous sommes fiers que le Canada ait l'un des systèmes d'approvisionnement en électricité les moins polluants du monde, puisque 79 % de notre production d'électricité provient de sources non émettrices.

Je rappelle que la députée s'est opposée à ce qu'on augmente les investissements dans les technologies non polluantes. Nous, nous continuerons de soutenir le développement de ces technologies.

Mme Megan Leslie (Halifax, NPD): Monsieur le Président, nous ne voulons pas des paroles en l'air, mais bien de l'énergie non polluante.

Hier, les fonctionnaires de la ministre de l'Environnement ont admis qu'ils ne pouvaient pas faire les calculs nécessaires dans le dossier des changements climatiques. Il semble que le gouvernement ne puisse pas non plus faire le compte dans le dossier des exportations et des emplois du secteur des technologies non polluantes.

Les investissements mondiaux dans les technologies non polluantes s'élevaient l'an dernier à 300 milliards de dollars, mais selon un nouveau rapport, la part canadienne de ce marché a chuté de 41 %. Pourquoi? Parce que les conservateurs ne soutiennent pas le secteur canadien des technologies non polluantes et les exportations relatives à ce secteur.

À quand un plan de soutien du secteur canadien des technologies non polluantes et de stimulation des exportations?

Mme Kelly Block (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles, PCC): Monsieur le Président, la députée veut imposer une taxe sur le carbone. Au contraire, le gouvernement a adopté une approche sectorielle qui donne des résultats et qui lui permet de maintenir un faible taux d'imposition.

Le gouvernement a fait des investissements considérables pour favoriser les projets de production d'énergie propre qui protègent l'environnement, créent des emplois et stimulent l'économie. Nous sommes fiers que 79 % du parc électrogène du Canada provient de sources non émettrices. Ce parc est l'un des moins polluants du monde.

* * *

LE COMMERCE INTERNATIONAL

M. Don Davies (Vancouver Kingsway, NPD): Monsieur le Président, les résultats sont éloquent. Ils révèlent que le bilan des conservateurs en matière de commerce est lamentable, que le secteur en plein essor des technologies propres se fait supplanter sur les marchés mondiaux...

Des voix: Oh, oh!

M. Don Davies: Ça les fait rire, monsieur le Président.

Les pourparlers commerciaux avec le Japon sont au point mort, et les conservateurs sont même incapables de fixer une date pour les négociations. Le Canada a chuté du 15^e au 23^e rang au chapitre des exportations vers les principaux marchés asiatiques et accuse un déficit commercial sans précédent en 2015.

Questions orales

Les néo-démocrates savent que l'avenir économique du Canada passe par un rendement commercial solide. Comment le ministre défend-il son bilan lamentable qui fait perdre du terrain au Canada?

M. Parm Gill (secrétaire parlementaire du ministre du Commerce international, PCC): Monsieur le Président, le NPD s'est constamment opposé aux mesures que nous avons prises pour ouvrir de nouveaux marchés aux entreprises canadiennes. D'ailleurs, son bilan en matière commerciale est pitoyable. L'idéologie du NPD fait en sorte qu'il s'oppose à toute forme de commerce. Le NPD ne comprend pas et n'aime pas le commerce.

Seul le gouvernement conservateur se concentre sur les priorités des Canadiens lorsqu'il s'agit de créer des emplois et des débouchés.

* * *

• (1455)

LES RELATIONS INTERGOUVERNEMENTALES

M. Ryan Cleary (St. John's-Sud—Mount Pearl, NPD): Monsieur le Président, c'est plutôt le gouvernement qui met en péril les accords commerciaux du Canada avec l'intransigeance et le manque de respect absolus dont il fait preuve en refusant de joindre le geste à la parole.

Les conservateurs ont promis à ma province, Terre-Neuve-et-Labrador, qu'ils allaient établir un fonds pour les activités de commercialisation et de recherche dans le secteur des pêches si la province acceptait de renoncer à ses exigences concernant la transformation du poisson à l'échelle locale. Ils ont ensuite changé les règles en cours de route et sont revenus sur leur promesse.

Les conservateurs vont-ils enfin tenir parole et accorder à Terre-Neuve-et-Labrador le fonds de transition qui lui a été promis?

L'hon. Rob Moore (ministre d'État (Agence de promotion économique du Canada atlantique), PCC): Monsieur le Président, le problème avec le député, c'est qu'il s'oppose à un accord commercial qui a l'appui du gouvernement, des industries et de la population de sa province.

Le gouvernement demeure prêt à collaborer avec Terre-Neuve-et-Labrador en ce qui a trait à ses propositions concernant le fonds relatif aux exigences minimales en matière de transformation. Depuis le début, nous avons indiqué au gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador que nous sommes disposés à établir un fonds comportant une aide pour les travailleurs déplacés ainsi que pour la recherche, le développement et l'innovation.

Cependant, ce fonds a toujours été conçu pour indemniser les Terre-Neuviens pour les pertes subies en renonçant aux exigences minimales de transformation. Il n'a jamais été question d'établir une caisse noire au détriment des autres provinces.

* * *

L'ENVIRONNEMENT

L'hon. John McKay (Scarborough—Guildwood, Lib.): Monsieur le Président, hier, pendant une réunion du comité, j'ai posé une question très simple à la ministre de l'Environnement: Peut-elle indiquer quelles sont les nouvelles cibles de 2030 en mégatonnes? Chose incroyable, la ministre a bondi et a répondu que c'était très compliqué.

Pourtant, 30 % de 731 mégatonnes, ce n'est pas compliqué, et il incombe à la ministre d'être au courant du dossier et d'avoir un plan pour nous permettre d'atteindre ces cibles.

La ministre a eu 24 heures pour faire des calculs. Peut-elle indiquer quelles sont les cibles de 2030 en mégatonnes?

L'hon. Leona Aglukkaq (ministre de l'Environnement, ministre de l'Agence canadienne de développement économique du Nord et ministre du Conseil de l'Arctique, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement a annoncé pour le Canada des cibles justes et ambitieuses qui s'alignent sur celles des autres grands pays industrialisés.

Le Canada joue un rôle de premier plan dans le dossier des changements climatiques. D'ici 2030, nous prévoyons réduire les émissions de gaz à effet de serre de 30 % par rapport aux niveaux de 2005. Cela correspond à 225 mégatonnes. Nous continuerons d'adopter une approche responsable et équilibrée.

Pour poursuivre dans cette voie, nous réduisons les émissions de méthane du secteur pétrolier et gazier, nous réglementerons la production de produits chimiques et d'engrais azotés, et nous encadrerons les émissions provenant de la production d'électricité à partir du gaz naturel.

[Français]

M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.): Monsieur le Président, hier, en comité parlementaire, la ministre de l'Environnement a encore une fois fait preuve d'une attitude dédagée en ce qui concerne la stratégie fédérale pour combattre les changements climatiques.

La ministre a-t-elle consulté les provinces avant d'annoncer une réduction des GES de 30 % d'ici 2030? A-t-elle consulté les secteurs pétroliers et gaziers? Pourquoi assiste-t-on à une improvisation si flagrante et si gênante de la part de la ministre et de ce gouvernement?

[Traduction]

L'hon. Leona Aglukkaq (ministre de l'Environnement, ministre de l'Agence canadienne de développement économique du Nord et ministre du Conseil de l'Arctique, PCC): Monsieur le Président, nous continuerons de travailler en collaboration avec les provinces et les territoires. J'ai rencontré à maintes reprises les ministres provinciaux et territoriaux. Par ailleurs, tous les ministres des provinces et des territoires se sont réunis à Ottawa au mois de décembre. Les provinces ont fixé leurs propres cibles. Elles détiennent l'autorité de prendre des mesures dans les domaines qui relèvent de leur compétence.

Nous respectons les compétences des provinces, contrairement à Justin Trudeau, qui a promis de...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: Je pense que la ministre voulait dire le député de Papineau. Elle voudra bien se rappeler qu'elle doit utiliser les noms de circonscription et les titres, et pas les noms propres.

Le député de Brossard—La Prairie a la parole.

* * *

LE TRANSPORT

M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD): Monsieur le Président, Dany Dubuc-Marquis a été victime d'un accident mortel causé par le défaut d'allumage de sa voiture, mais il a fallu huit mois avant que le gouvernement réagisse. C'est seulement une fois que GM a émis un avis de rappel que le problème a retenu l'attention. On constate maintenant un manque de supervision semblable dans le cas du rappel de coussins gonflables Takata.

Quand la ministre se décidera-t-elle à autoriser Transports Canada à émettre des avis de rappel?

Questions orales

• (1500)

M. Jeff Watson (secrétaire parlementaire de la ministre des Transports, PCC): Monsieur le Président, nous attachons évidemment une importance prioritaire à la sécurité des Canadiens. En 2014, nous avons présenté des mesures destinées à renforcer le système de rappel, mesures auxquelles le député s'est opposé. Le gouvernement s'est aussi engagé, dans le budget de 2015, à apporter d'autres améliorations qui lui donneront le pouvoir d'ordonner des rappels et d'imposer des amendes.

Dans le cas des coussins gonflables, Transports Canada n'a reçu aucune plainte de la part de Canadiens et n'a été informé d'aucun incident qui serait survenu au Canada. Pour déterminer si leur véhicule fait l'objet d'un rappel, les Canadiens peuvent bien sûr consulter le site Web de Transports Canada ou communiquer avec le constructeur de leur véhicule ou un concessionnaire.

[Français]

M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD): Monsieur le Président, c'est incroyable! On dirait qu'ils attendent des décès avant d'agir.

Malheureusement, les décès dus à la lenteur des rappels des véhicules chez GM s'accumulent. À ce jour, à la suite du problème des commutateurs d'allumage, GM a reconnu sa responsabilité dans 107 décès et 199 cas de blessures. C'est maintenant que le gouvernement doit prendre ses responsabilités, avant que d'autres drames ne se produisent.

Je répète ma question: quand Transports Canada aura-t-il enfin les pouvoirs d'émettre des rappels?

[Traduction]

M. Jeff Watson (secrétaire parlementaire de la ministre des Transports, PCC): Monsieur le Président, je n'accepte pas le préambule et les affirmations absurdes du député concernant le peu de cas que le gouvernement ferait de la vie des gens. Je rejette catégoriquement ces idées.

Il va sans dire que la sécurité des Canadiens est une priorité absolue du gouvernement. C'est pourquoi nous avons adopté, en 2014, des mesures visant à renforcer le système de rappel, des mesures auxquelles le député s'y est opposé, je le rappelle. Si ce dossier lui tient vraiment à coeur, il devrait appuyer les démarches du gouvernement.

* * *

LA FISCALITÉ

M. Jay Aspin (Nipissing—Timiskaming, PCC): Monsieur le Président, la Prestation universelle pour la garde d'enfants et l'allègement fiscal pour les familles mis en place par le gouvernement profitent à toutes les familles canadiennes qui ont des enfants.

Est-ce que le ministre de l'Emploi et du Développement social pourrait dire à la Chambre combien d'argent les familles canadiennes économisent?

L'hon. Pierre Poilievre (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre de la Réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, elles n'économisent pas seulement grâce à l'allègement fiscal et aux prestations pour les familles, mais aussi grâce au compte d'épargne libre d'impôt. Nous avons un plan d'allègement fiscal pour l'épargne-retraite.

Aujourd'hui, le chef libéral a annoncé qu'il présenterait un plan prévoyant des impôts et des taxes élevés. Il frapperait les travailleurs et les petites entreprises avec une hausse radicale de cotisations qui forcerait les petites entreprises à mettre à pied des milliers de

Canadiens. Cette politique aurait des répercussions sur toute l'économie. C'est très risqué. Voilà qui montre encore que le chef libéral n'est tout simplement pas prêt à gouverner.

* * *

LES PÊCHES ET LES OCÉANS

L'hon. Lawrence MacAulay (Cardigan, Lib.): Monsieur le Président, la ministre des Pêches et des Océans connaît mieux que quiconque les difficultés que doivent affronter les pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard. Le début de la saison de la pêche au homard a été retardé dans les deux zones...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: Je pense que le député de Cardigan n'avait pas fini de parler et je demanderais aux députés d'attendre qu'il ait terminé avant d'applaudir. Ils s'apercevront peut-être qu'ils n'ont pas envie de l'applaudir une fois qu'il aura posé sa question.

Le député de Cardigan a la parole.

L'hon. Lawrence MacAulay: Monsieur le Président, il est désolant de voir qu'elle ne veut pas les aider à surmonter leurs difficultés.

Le début de la saison de la pêche au homard a été considérablement retardé à cause de la glace, et les pêcheurs des deux zones ont demandé que la saison soit prolongée.

La ministre écouterait-elle les pêcheurs qui perdent des revenus? A-t-elle l'intention de répondre à l'association des pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard et d'accorder à ces pêcheurs la prolongation dont ils ont besoin?

L'hon. Gail Shea (ministre des Pêches et des Océans, PCC): Monsieur le Président, je rencontre régulièrement l'association des pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard ainsi que d'autres associations de pêcheurs. Je me permets de donner de l'information au député puisqu'il dit que nous n'aidons pas les pêcheurs. Voici des statistiques éloquentes: en 2009, la valeur du homard vendu était de 507 millions de dollars. En 2013, elle a atteint 680 millions de dollars.

Quant à l'éventuelle prolongation de la saison, la décision sera prise à partir des données scientifiques.

* * *

[Français]

LE PONT DE QUÉBEC

M. Denis Blanchette (Louis-Hébert, NPD): Monsieur le Président, le pont de Québec a été ajouté à la liste des 10 sites les plus menacés au pays. C'est tout à fait lamentable. Dix ans au pouvoir, et les conservateurs laissent à la ville de Québec un pont patrimonial dans un état critique.

Le NPD a présenté une solution concrète pour faire bouger le CN. Le gouvernement va-t-il enfin entendre raison et appuyer mon projet de loi?

• (1505)

M. Jeff Watson (secrétaire parlementaire de la ministre des Transports, PCC): Monsieur le Président, notre gouvernement conservateur est le seul à avoir mis en avant une mesure concrète afin de repeindre le pont de Québec.

La proposition du NPD est un mirage politique. Les néo-démocrates savent très bien qu'il est trop tard pour faire adopter ce projet de loi. Le CN doit respecter immédiatement son engagement envers les gens de Québec de redonner au pont de Québec toutes ses lettres de noblesse.

Questions orales

[Traduction]

LA JUSTICE

Mme Stella Ambler (Mississauga-Sud, PCC): Monsieur le Président, la police de Toronto a déposé pour la première fois des accusations aux termes de la loi sur la cyberintimidation. Le ministre de la Justice peut-il faire le point sur les mesures prises par le gouvernement dans ce domaine?

L'hon. Peter MacKay (ministre de la Justice et procureur général du Canada, PCC): Monsieur le Président, je tiens à remercier la députée de Mississauga-Sud pour l'intérêt qu'elle manifeste à cet égard et son travail acharné au nom des habitants de sa circonscription, et je félicite la police de Toronto pour ses remarquables efforts. Nous savons que l'intimidation et la cyberintimidation ont des répercussions néfastes et d'une portée considérable sur les Canadiens, tout particulièrement les jeunes.

Le gouvernement a pris des mesures concrètes en adoptant la Loi sur la protection des Canadiens contre la cybercriminalité, afin de protéger encore davantage les personnes les plus vulnérables. Cette loi interdit la distribution non consensuelle d'images intimes au Canada. Le gouvernement continuera de protéger les Canadiens respectueux des lois et veillera à ce que ceux qui commettent de tels crimes soient tenus responsables.

* * *

LE PATRIMOINE CANADIEN

M. Paul Dewar (Ottawa-Centre, NPD): Monsieur le Président, au cas où le gouvernement n'avait pas encore compris, le conseil municipal d'Ottawa a voté formellement aujourd'hui en faveur de demander aux conservateurs de remettre à sa place initiale le monument à la mémoire des victimes du communisme.

La consultation est la pierre angulaire de notre démocratie, et un processus de consultation nécessite une écoute attentive. Le ministre daignera-t-il faire honneur à notre démocratie en écoutant et en respectant les représentants élus? En d'autres termes, les conservateurs remettront-ils le monument à sa place initiale?

L'hon. Shelly Glover (ministre du Patrimoine canadien et des Langues officielles, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement a fourni un terrain fédéral où sera érigé un monument national à la mémoire de plus de 100 millions d'innocents qui ont perdu la vie sous les régimes communistes. Nous serons très fiers d'ériger ce monument dans un emplacement de premier plan, comme nous avions promis de le faire.

J'aimerais corriger des renseignements erronés véhiculés par certains députés de l'opposition. Le monument ne sera pas érigé devant la Cour suprême. Il sera érigé un peu plus loin dans le voisinage sur un terrain distinct.

* * *

LE COMMERCE INTERNATIONAL

M. Scott Andrews (Avalon, Ind.): Monsieur le Président, l'avenir de l'Accord économique et commercial global est menacé parce que le gouvernement, dans une manoeuvre ignoble, est revenu sur sa parole concernant le Fonds d'investissement dans les pêches de Terre-Neuve-et-Labrador. Ce serait dans l'avantage de tous si nous allions de l'avant.

Ma question s'adresse au ministre du Commerce international. Ses fonctionnaires ont-ils calculé combien il en coûterait aux contribuables si cet accord devait être contesté parce que la province décidait de ne pas supprimer les exigences minimales de transformation? Si

oui, à quel chiffre sont-ils arrivés, et pourrait-il aussi nous dire quelles seraient les conséquences commerciales si les dispositions du futur accord sur ces mêmes exigences minimales de transformation devaient être contestées?

L'hon. Rob Moore (ministre d'État (Agence de promotion économique du Canada atlantique), PCC): Monsieur le Président, cet accord constitue une occasion sans précédent pour les Ténéliens.

Voici ce qu'en pense le directeur général de l'association des producteurs de fruits de mer, Derek Butler: « Comme nous l'avons dit en décembre, nous nous battons depuis des années contre les droits de douane européens, alors il ne faudrait surtout pas remettre leur disparition en question. Ce n'est pas en compromettant l'AECG — ou le libre-échange en général — que l'on parviendra à une solution. »

Nous demeurons ouverts aux discussions et sommes disposés à trouver un terrain d'entente avec Terre-Neuve-et-Labrador.

* * *

[Traduction]

RECOURS AU RÈGLEMENT

QUESTIONS ORALES

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, je suis convaincu que vous connaissez les procédures relatives à la prise de photos dans cette enceinte, et tous les députés devraient aussi les connaître. Vous avez d'ailleurs donné l'occasion aux députés d'obtenir une photo en s'adressant à des personnes désignées.

Aujourd'hui, lors de la période des questions, pendant que la députée de St. Paul's posait sa question, le député d'York-Centre semblait prendre une photo à l'aide d'un téléphone. Je ne sais pas combien de photos ont été prises.

Nous vous demandons de vous pencher sur la question. Cela dit, étant donné que le député est assis à sa place, il voudra peut-être nous expliquer pourquoi il prenait des photos et combien il en a pris.

● (1510)

M. Mark Adler (York-Centre, PCC): Monsieur le Président, je ne sais pas du tout de quoi le député parle. Je n'ai pris aucune photo pendant la période des questions, ni à aucun autre moment d'ailleurs lorsque j'étais assis à ma place ici, à la Chambre.

M. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, d'autres députés libéraux ont aussi vu que le député avait un appareil dans les mains, dont le flash s'est déclenché. Lorsqu'on voit la lumière du flash, cela indique généralement qu'une photo a été prise.

Je demande à la présidence de se pencher sur la question. Le député pourrait quant à lui réfléchir à ses commentaires et vérifier le bon fonctionnement du flash qui se trouve sur son téléphone.

Le Président: Le point soulevé par le député de Winnipeg-Nord nous rappelle qu'il faut faire très attention avec les appareils qui sont apportés à la Chambre, surtout durant les débats.

Bien entendu, nous devrions tous écouter les échanges attentivement, sans nous laisser distraire par des gadgets électroniques. De nos jours, de nombreux appareils électroniques sont dotés d'une caméra et j'ose espérer que les députés en demeurent conscients lorsqu'ils s'en servent ici. Nous ne voulons pas contrarier nos collègues.

Affaires courantes

Le député de York-Centre affirme qu'il n'a pas pris de photo. Je vais le croire sur parole et considérer l'affaire comme close. Peut-être pourrait-il avoir une brève conversation avec le député de Winnipeg-Nord, afin de dissiper ses craintes et lui expliquer ce qui s'est produit. Pour l'instant, étant donné les faits qui ont été présentés, nous allons passer à autre chose.

AFFAIRES COURANTES

[Traduction]

LES DÉLÉGATIONS INTERPARLEMENTAIRES

M. Mike Wallace (Burlington, PCC): Monsieur le Président, conformément au paragraphe 34(1) du Règlement, j'ai l'honneur de présenter à la Chambre, dans les deux langues officielles, le rapport de la délégation canadienne du Groupe interparlementaire Canada-Japon concernant sa participation à la visite annuelle des coprésidents au Japon, qui s'est tenue à Tokyo, au Japon, du 23 au 26 avril 2014.

Mme Irene Mathyssen (London—Fanshawe, NDP): Monsieur le Président, conformément au paragraphe 34(1) du Règlement, je suis heureuse de présenter à la Chambre, dans les deux langues officielles, le rapport de la délégation canadienne du Groupe canadien de l'Union interparlementaire concernant sa participation à la 132^e assemblée de l'UIP et aux réunions connexes, tenues à Hanoi, au Vietnam, du 28 mars au 1^{er} avril 2015.

M. Gordon Brown (Leeds—Grenville, PCC): Monsieur le Président, conformément au paragraphe 34(1) du Règlement, j'ai l'honneur de présenter à la Chambre, dans les deux langues officielles, deux rapports de la délégation canadienne du Groupe interparlementaire Canada-États-Unis.

Le premier concerne la 54^e réunion annuelle, tenue ici, à Ottawa, du 6 au 9 juin 2014.

Le deuxième concerne la réunion annuelle de la Southern Governors' Association, tenue à Little Rock, en Arkansas, aux États-Unis, du 14 au 17 août 2014.

* * *

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

SANTÉ

M. Ben Lobb (Huron—Bruce, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, une étude du Comité permanent de la santé sur le rôle du gouvernement fédéral dans les champs de pratique des professionnels de la santé au Canada.

PROCÉDURE ET AFFAIRES DE LA CHAMBRE

M. Joe Preston (Elgin—Middlesex—London, PCC): Monsieur le Président, conformément aux articles 104 et 114 du Règlement, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le 37^e rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, qui porte sur la composition des comités de la Chambre, et si la Chambre donne son consentement, je proposerai l'adoption du rapport plus tard aujourd'hui.

CITOYENNETÉ ET IMMIGRATION

M. David Tilson (Dufferin—Caledon, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le sixième rapport du Comité permanent de la citoyenneté

et de l'immigration concernant son étude du Budget principal des dépenses 2015-2016.

● (1515)

ENVIRONNEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

M. Harold Albrecht (Kitchener—Conestoga, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le neuvième rapport du Comité permanent de l'environnement et du développement durable concernant son étude du Budget principal des dépenses 2015-2016.

OPÉRATIONS GOUVERNEMENTALES ET PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES

M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NDP): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le 10^e rapport du Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires concernant son étude du Budget principal des dépenses 2015-2016.

* * *

LES DÉPUTÉS QUI NE SOLLICITENT PAS UN NOUVEAU MANDAT

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC): Monsieur le Président, la législature tire à sa fin et plusieurs de nos collègues ont déjà annoncé qu'ils ne solliciteront pas un nouveau mandat. Par conséquent, il y a eu des discussions entre les partis pour donner à ces députés l'occasion de faire un discours d'adieu ou de départ résumant leurs contributions importantes à notre pays. Je pense donc que vous constaterez qu'il y a un consentement unanime à l'égard de la motion suivante.

Je propose:

Qu'un débat exploratoire sur la question des députés qui ne souhaitent pas solliciter un nouveau mandat pour la 42^e législature ait lieu, conformément à l'article 53.1 du Règlement, le mardi 9 juin 2015;

Que, nonobstant tout article du Règlement ou usage habituel de la Chambre, au moment où la Chambre entreprendra ledit débat et tout au long de celui-ci:

- aucun député ne puisse prendre la parole pendant plus de dix minutes, et que les discours ne soient pas assujettis à une période de questions et commentaires, pourvu que tout député qui prendra la parole puisse indiquer à la présidence qu'il partagera son temps de parole avec un autre député;
- la présidence ne reçoive ni demande de quorum, ni motion dilatoire, ni demande de consentement unanime;
- au bout de quatre heures ou lorsque plus aucun député ne demandera la parole, selon la première de ces occurrences, le débat soit interrompu plutôt que conclu;
- le débat soit repris à l'heure ordinaire de l'ajournement quotidien le mercredi 10 juin 2015, et qu'il soit conclu à minuit ou lorsque plus aucun député ne demandera la parole.

Le Président: Le leader du gouvernement à la Chambre a-t-il le consentement unanime de la Chambre pour présenter cette motion?

Des voix: D'accord.

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

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

* * *

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

PROCÉDURE ET AFFAIRES DE LA CHAMBRE

M. Joe Preston (Elgin—Middlesex—London, PCC): Monsieur le Président, si la Chambre donne son consentement, je propose:

Affaires courantes

Que le trente-septième rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre présenté à la Chambre aujourd'hui, soit adopté.

Le Président: Le député a-t-il le consentement unanime de la Chambre à l'égard de cette motion?

Des voix: D'accord.

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

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

* * *

PÉTITIONS

LA CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES

L'hon. Ron Cannan (Kelowna—Lake Country, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole pour présenter une pétition qui rappelle la triste histoire de Kendra Cole, âgée de 19 ans, qui a tragiquement perdu la vie parce qu'une personne ivre a choisi de conduire malgré ses facultés affaiblies. Évidemment, les proches de Kendra sont dévastés. Nos pensées et nos prières les accompagnent.

La pétition a été présentée par l'entremise de Families for Justice, une organisation qui regroupe des Canadiens ayant perdu un être cher à cause de l'alcool au volant. Les pétitionnaires estiment que les lois canadiennes en matière de conduite avec facultés affaiblies sont beaucoup trop clémentes et ils veulent que l'on appelle les choses par leur nom: cet acte criminel est un homicide commis au volant d'un véhicule automobile. Il s'agit de la principale cause de décès attribuable à un acte criminel au Canada.

Chaque année, plus de 1 200 Canadiens sont tués par des conducteurs en état d'ébriété. Families for Justice réclame des peines obligatoires pour l'homicide commis au volant d'un véhicule automobile et demande au Parlement d'appuyer le projet de loi C-652, la loi de Cassandra.

LES SOINS DE SANTÉ

M. Claude Gravelle (Nickel Belt, NPD): Monsieur le Président, c'est un honneur pour moi de prendre la parole afin de présenter une pétition signée par des habitants du Nord qui appuient notre système de santé universel. Ils veulent s'assurer que tous les résidents du Nord de l'Ontario bénéficient des mêmes services de grande qualité, sans égard à l'endroit où ils vivent ou à leur situation financière.

POSTES CANADA

Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapusksing, NPD): Monsieur le Président, j'ai le plaisir de déposer quelques pétitions.

La première pétition porte sur les coupes à Postes Canada et elle a été signée par des électeurs d'Elliot Lake.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement du Canada de mettre fin aux compressions dévastatrices dans les services postaux. Comme les députés le savent et comme cela a été dit un peu plus tôt, Postes Canada a enregistré des profits de 200 millions de dollars l'année dernière.

• (1520)

[Français]

L'AGRICULTURE

Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapusksing, NPD): Monsieur le Président, la deuxième pétition que je présente est signée par mes concitoyens de Hearst. Elle concerne le respect du

droit des petits agriculteurs familiaux de conserver, d'échanger et d'utiliser les semences. Elle demande aussi que les petits agriculteurs soient consultés, et que les politiques et les programmes soient bénéfiques pour les femmes aussi.

[Traduction]

LA FISCALITÉ

Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapusksing, NPD): Monsieur le Président, la dernière pétition demande au gouvernement du Canada de cesser de prélever la TPS sur les produits d'hygiène menstruelle.

POSTES CANADA

M. Fin Donnelly (New Westminster—Coquitlam, NPD): Monsieur le Président, j'aimerais présenter deux pétitions. La première a été signée par des milliers de Canadiens qui s'inquiètent des compressions à Postes Canada. Les pétitionnaires demandent au gouvernement du Canada d'annuler les réductions de services annoncées par Postes Canada et de trouver plutôt des façons d'innover, notamment en instaurant des services bancaires postaux.

LA JOURNÉE NATIONALE DES FRUITS DE MER DURABLES

M. Fin Donnelly (New Westminster—Coquitlam, NPD): Monsieur le Président, la deuxième pétition a été signée par des milliers de Canadiens qui s'inquiètent de la surpêche et des méthodes de pêche destructives qui mettent en péril la vie maritime et la santé des océans. Ils disent que, dans le monde, plus de 120 millions de personnes tirent un revenu de la pêche et souhaitent que l'on puisse choisir des fruits de mer durables.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement du Canada de faire du 18 mars la Journée nationale des fruits de mer durables.

[Français]

POSTES CANADA

Mme Mylène Freeman (Argenteuil—Papineau—Mirabel, NPD): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter une pétition demandant au gouvernement de rejeter le plan de réduction des services de Postes Canada. Entre 6 000 et 8 000 travailleurs de Postes Canada perdront leur emploi et ce sont les aînés, les personnes à mobilité réduite, les travailleurs autonomes et les petites entreprises qui souffriront le plus de ces coupes.

LA FISCALITÉ

Mme Élane Michaud (Portneuf—Jacques-Cartier, NPD): Monsieur le Président, je présente une pétition de la part de centaines de citoyens de partout au pays, qui demandent l'élimination de la taxe fédérale sur les produits d'hygiène féminine.

[Traduction]

L'ENVIRONNEMENT

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

La première a été signée par des résidents de la région de Victoria, y compris Salt Spring Island et d'autres localités de ma circonscription, Saanich—Gulf Islands, qui demandent au Parlement et à la Chambre d'adopter un plan concret de réduction des émissions de gaz à effet de serre, qui s'inspirerait du projet de loi adopté lors de la session précédente, mais rejeté au Sénat.

Initiatives ministérielles

LES PESTICIDES

Mme Elizabeth May (Saanchi—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, la deuxième pétition a été signée par plus de 225 résidents de Calgary, qui demandent au gouvernement de prendre exemple sur l'Europe et d'adopter des mesures visant à protéger les insectes pollinisateurs au Canada en interdisant les pesticides de la catégorie des néonicotinoïdes.

LA VIOLENCE FAITE AUX FEMMES

M. Matthew Kellway (Beaches—East York, NPD): Monsieur le Président, je suis heureux de présenter une pétition qui vise à éradiquer la violence faite aux femmes. Les signataires désirent attirer l'attention du gouvernement sur les faits suivants: les femmes sont 11 fois plus susceptibles que les hommes d'être victimes de violence sexuelle et trois fois plus, de subir du harcèlement criminel; les Canadiennes autochtones risquent sept fois plus d'être assassinées que les Canadiennes non autochtones; près de 1 200 femmes autochtones sont portées disparues ou ont été assassinées au Canada; et le Canada a des obligations nationales et internationales très claires concernant la violence envers les femmes, dont celles découlant de la demande des Nations Unies pour un plan d'action national visant à mettre fin à la violence faite aux femmes.

Par conséquent, les signataires demandent au gouvernement du Canada de mettre en oeuvre un plan d'action national exhaustif et coordonné pour lutter contre la violence faite aux femmes et de lancer une enquête nationale indépendante sur la mort et la disparition de femmes des Premières Nations, métisses et inuites.

L'AMIANTE

M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD): Monsieur le Président, j'ai deux groupes de pétitions à présenter.

Le premier groupe de pétitions demande à la Chambre des communes et au Parlement de prendre bonne note que l'amiante est le produit industriel le plus meurtrier que le monde ait connu et que l'amiante tue plus de Canadiens que toutes les autres maladies professionnelles ou causes industrielles confondues.

Les pétitionnaires demandent donc au Parlement d'interdire toutes les formes d'amiante, de mettre fin à toutes les subventions gouvernementales liées à l'amiante, tant au Canada qu'à l'étranger, et de cesser de faire obstacle aux conventions internationales en matière de santé et de sécurité qui visent à protéger les travailleurs contre l'amiante, notamment la Convention de Rotterdam.

LA SYRIE

M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD): Monsieur le Président, dans la deuxième série de pétitions que j'aimerais déposer, on demande à la Chambre de prendre note que le Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés a demandé de l'aide supplémentaire pour installer 100 000 réfugiés syriens.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement du Canada de faire plus de place au Canada pour les réfugiés syriens, peu importe leur religion, et d'accélérer le temps de traitement des demandes afin qu'un plus grand nombre de réfugiés puissent trouver asile chez nous.

[Français]

L'AGRICULTURE

M. Marc-André Morin (Laurentides—Labelle, NPD): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter une pétition signée par plusieurs centaines de citoyens de Laurentides—Labelle. Ces citoyens demandent à la Chambre de s'assurer que les politiques et les programmes mis en place par le Canada protègent le droit des

petits agriculteurs du Sud d'utiliser et d'échanger leurs propres semences.

* * *

• (1525)

[Traduction]

QUESTIONS AU FEUILLETON

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

Le Président: D'accord?

Des voix: D'accord.

* * *

DEMANDES DE DOCUMENTS

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

Le Président: D'accord?

Des voix: D'accord.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LOI SUR LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS NUMÉRIQUES

PROJET DE LOI S-4 — AVIS DE MOTION D'ATTRIBUTION DE TEMPS

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC): Monsieur le Président, je voudrais signaler qu'il a été impossible d'arriver à un accord en vertu des dispositions des paragraphes 78(1) et 78(2) du Règlement concernant les délibérations à l'étape du rapport et de la deuxième lecture et à l'étape de la troisième lecture du projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques et une autre loi en conséquence.

En vertu des dispositions du paragraphe 78(3) du Règlement, je donne avis qu'un ministre de la Couronne présentera des motions d'attribution de temps, lors d'une prochaine séance de la Chambre, afin d'allouer un nombre précis de jours ou d'heures aux délibérations à ces étapes et aux décisions requises pour disposer de ces étapes.

* * *

LOI SUR L'AMÉLIORATION DE LA RÉGLEMENTATION AU YUKON ET AU NUNAVUT

PROJET DE LOI S-6 — AVIS DE MOTION D'ATTRIBUTION DE TEMPS

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC): Monsieur le Président, je dois informer la Chambre qu'il n'a pas été possible d'arriver à un accord visé aux paragraphes 78(1) ou 78(2) du Règlement en ce qui concerne l'étape du rapport et de la troisième lecture du projet de loi S-6, Loi modifiant la Loi sur l'évaluation environnementale et socioéconomique au Yukon et la Loi sur les eaux du Nunavut et le Tribunal des droits de surface du Nunavut.

En vertu du paragraphe 78(3) du Règlement, je donne avis que, à une prochaine séance de la Chambre, un ministre proposera une motion prévoyant, pour les délibérations à cette étape de l'étude du projet de loi, un certain nombre de jours ou d'heures.

* * *

LOI SUR LA SÉCURITÉ ET L'IMPUTABILITÉ EN MATIÈRE FERROVIAIRE

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 12 mai, de la motion portant que le projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire, soit lu pour la troisième fois et adopté.

M. Robert Goguen (secrétaire parlementaire du ministre de la Justice, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole au sujet du projet de loi qui nous est soumis, la Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire. C'est une loi qui porte bien son titre puisqu'elle aurait pour effet de renforcer la sécurité en améliorant davantage les systèmes de gestion de la sécurité dans l'industrie ferroviaire. Une telle amélioration est essentielle pour réduire les risques avant qu'ils ne deviennent de gros problèmes et que des accidents n'arrivent.

Les chemins de fer constituent un élément vital du système de transport du Canada, et en assurer la sécurité est un objectif qui concerne tout le monde. L'industrie ferroviaire et le gouvernement doivent collaborer pour protéger la santé et la sécurité des Canadiens et pour établir bien solidement les conditions qui engendreront la prospérité économique.

Dans le passé, les chemins de fer et beaucoup d'autres industries où la sécurité est primordiale s'acquittaient de leurs obligations en matière de sécurité en se contentant de se conformer aux règles établies. Cependant, au cours des années 1990, des études portant sur la sécurité ont révélé que le respect des règles ne suffisait pas pour atteindre le plus haut degré de sécurité. Il était nécessaire de soumettre les compagnies à un vrai régime de sécurité efficace avec une approche systémique proactive qui permettrait de détecter les dangers et d'atténuer les risques, afin de prévenir les accidents. Cette approche a en outre permis d'intégrer au système les leçons tirées des accidents mineurs et des activités courantes, ce qui a engendré une multitude d'améliorations en matière de sécurité et une réduction des risques d'accident.

Quant le Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire est entré en vigueur en mars 2001, c'était le premier du genre dans le secteur des transports de compétence fédérale. L'industrie a apporté une contribution considérable à l'élaboration du règlement, qui insistait sur les responsabilités des sociétés ferroviaires en matière de sécurité. Le règlement a été créé pour favoriser l'épanouissement d'une culture axée sur la sécurité à tous les échelons des entreprises et pour veiller à ce qu'on tienne compte de la sécurité dans toutes les décisions.

Le système de gestion de la sécurité aide les entreprises à mieux respecter les exigences réglementaires et à démontrer leur engagement à l'égard de la sécurité de leurs employés. Parmi les éléments principaux du système de gestion de la sécurité, on compte notamment les objectifs en matière de sécurité et de rendement, les évaluations des risques, les responsabilités et les pouvoirs, les procédures et les processus, ainsi que la surveillance et l'évaluation. Le but ultime des systèmes de gestion de la sécurité est de créer une culture efficace axée sur la sécurité. Dans une entreprise, une telle culture peut contribuer à réduire le nombre de victimes et de blessés parmi le public et les employés, les dommages matériels découlant

Initiatives ministérielles

des accidents ferroviaires et l'incidence de ces accidents sur l'environnement.

Depuis l'entrée en vigueur du Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire, en 2001, il s'est fait beaucoup de choses et il y a eu beaucoup de changement. Plusieurs facteurs caractérisent notre réseau ferroviaire et exercent une pression sur celui-ci: une clientèle croissante, de vastes distances, des infrastructures nouvelles ou vieillissantes et une hausse importante du transport de pétrole par rail. Les systèmes de gestion de la sécurité réglementés ont beaucoup évolué depuis leur instauration. On en trouve maintenant dans les secteurs ferroviaire, maritime et aérien au Canada et ils sont devenus une norme internationale en matière de gestion de la sécurité.

L'importance des systèmes de gestion de la sécurité et de leur mise en place dans le réseau ferroviaire canadien est l'un des plus importants sujets ayant fait l'objet de recherches lors du dernier examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire et de l'étude sur la sécurité ferroviaire au Canada faite concurremment par le Comité des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Bien que les systèmes de gestion de la sécurité aient fait l'unanimité, les deux études ont conclu que leur mise en place par les compagnies était inégale et que les compagnies et les responsables de la réglementation devaient en faire plus pour assurer leur mise en place complète dans tout le secteur. Transports Canada a donc apporté plusieurs modifications à la Loi sur la sécurité ferroviaire en mai 2013 pour améliorer la sécurité ferroviaire en accroissant la capacité de surveillance et la capacité de faire respecter la loi et en étendant les systèmes de gestion de la sécurité aux chemins de fer. Dans la foulée de ces modifications, Transports Canada a accéléré l'élaboration du nouveau règlement, le Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire, qui est entré en vigueur le 1^{er} avril.

Le nouveau règlement améliore la mise en place des systèmes de gestion de la sécurité en intégrant plus d'exigences détaillées afin de préciser les attentes du secteur et du ministère. Le nouveau règlement accroît aussi l'uniformité et la qualité des systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire par l'uniformisation de la terminologie et l'ajout de dispositions exigeant des preuves de la mise en place d'un système et de l'obligation de désigner un cadre responsable et de créer une politique mettant à l'abri des représailles les employés qui signalent des infractions de même qu'en étendant son application aux compagnies de chemin de fer locales.

Toutefois, le gouvernement ne s'arrête pas là. Le projet de loi propose une modification qui garantirait non seulement que des systèmes d'évaluation de la sécurité ferroviaire sont en place, mais aussi qu'ils fonctionnent et sont efficaces. À l'heure actuelle, en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire, le ministre des Transports peut prendre des mesures pour faire respecter la loi, y compris entamer des poursuites, pour non-conformité au Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire.

● (1530)

Le ministre peut même ordonner à la société ferroviaire de prendre des mesures correctives s'il est d'avis que son système de gestion de la sécurité a des faiblesses qui pourraient compromettre la sécurité des services ferroviaires. Cependant, la Loi sur la sécurité ferroviaire ne permet pas actuellement de régler les problèmes relatifs à la façon dont les sociétés ferroviaires mettent en oeuvre leur système de gestion de la sécurité. Le projet de loi dont nous sommes saisis comblera cette lacune en conférant un nouveau pouvoir au ministre: celui d'ordonner à la société dont le système de gestion de la sécurité risque de compromettre la sécurité des services de prendre des mesures correctives.

Initiatives ministérielles

Ce nouveau pouvoir permettra au ministre d'ordonner à la société de prendre des mesures correctives si celle-ci, en ne suivant pas les procédures et les politiques de son système de gestion de la sécurité, compromet la sécurité des services ferroviaires.

Pour renforcer les systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire, il est primordial que la modification législative proposée soit équitable. Tout comme le pouvoir actuel relativement aux faiblesses des systèmes des sociétés ferroviaires, l'arrêté pris en vertu du nouveau pouvoir pourra faire l'objet d'une révision du Tribunal d'appel des transports du Canada à la demande expresse de la société visée.

Au cours de la dernière décennie, les efforts considérables du secteur ferroviaire et du gouvernement ont permis d'améliorer énormément la sécurité du réseau ferroviaire et les pratiques des sociétés en matière de sécurité. Nous devons toutefois poursuivre nos efforts pour rendre les voies ferrées plus sûres. La sécurité des transports est essentielle pour le bien-être des familles et des collectivités canadiennes, mais aussi pour la croissance économique à long terme du Canada. Dans l'intérêt de tous les Canadiens, il faut continuer d'unir nos efforts afin de rendre le réseau ferroviaire plus sûr et responsable et de garantir aux marchés mondiaux que nos systèmes de transport sont à la fois efficaces et sûrs.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Monsieur le Président, je remercie mon collègue d'en face de ses observations. Il a notamment soutenu que le système deviendrait plus sécuritaire parce que le ministre aurait le pouvoir d'ordonner à une société ferroviaire de se conformer aux règles s'il détermine que le système de gestion de la sécurité n'est pas mis en oeuvre de façon appropriée. Or, comme l'a révélé le rapport du vérificateur général, Transports Canada a lamentablement omis de se pencher sur les systèmes de gestion de la sécurité des sociétés ferroviaires. Le vérificateur général a donc dressé un constat d'échec au chapitre de la vérification de ces systèmes de gestion de la sécurité.

Comment le ministre peut-il prendre un arrêté si le personnel de Transports Canada ne peut même pas examiner les systèmes de gestion de la sécurité pour déterminer s'ils sont appropriés?

M. Robert Goguen: Monsieur le Président, évidemment, les directives ou les arrêtés du ministre se fonderaient sur les résultats d'une inspection adéquate effectuée par le personnel du ministère. Nous savons tous que nous avons accru notre capacité à faire ce genre d'inspections. Nous avons redoublé d'efforts en matière de sécurité en raison des événements tragiques qui sont survenus. Évidemment, nous allons avant tout veiller à prévenir le plus possible les événements tragiques et les accidents au moyen d'un examen minutieux de toutes les règles de sécurité.

Le ministre serait en mesure de donner des directives lorsque des lacunes seraient décelées. Le principal objectif du projet de loi est évidemment de rendre le réseau ferroviaire plus sécuritaire pour tous les Canadiens tout en renforçant l'économie canadienne.

L'hon. Geoff Regan (Halifax-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, j'ai été ravi d'entendre les observations de mon collègue. J'aimerais qu'il me dise comment le gouvernement justifie le fait que les exigences en matière d'assurance responsabilité civile s'appliquent seulement aux sociétés ferroviaires plutôt qu'aux expéditeurs ou aux deux à la fois. J'aimerais connaître la réponse du député à ce sujet. Les sociétés ferroviaires font valoir qu'elles n'exercent pas toujours un contrôle sur le contenu des wagons qu'elles transportent.

• (1535)

M. Robert Goguen: Monsieur le Président, évidemment, aucun système n'est parfait, mais il ne fait aucun doute que le principe de l'utilisateur-payeur a fait ses preuves. Il y a de plus en plus de

problèmes liés à l'indemnisation et à la responsabilité, mais le gouvernement a mis en place des mesures pour protéger la population. Nous poursuivrons dans cette voie. Bien sûr, nous continuerons de renforcer le système lorsque nous jugerons que c'est nécessaire.

M. Matthew Kellway (Beaches—East York, NPD): Monsieur le Président, je signale que le titre du projet de loi est Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire. J'ai entendu le député dire dans son discours qu'il est possible de faire beaucoup plus pour garantir la sécurité ferroviaire au Canada. De ce côté-ci de la Chambre, nous appuierons ce projet de loi, même s'il ne propose pas de changements très importants visant à accroître la sécurité ferroviaire au pays. Le député a reconnu que nous pouvons faire beaucoup plus. Puisque la sécurité publique est un enjeu pressant pour les Canadiens, pourquoi les conservateurs n'ont-ils pas profité de l'occasion pour en faire plus dès maintenant?

M. Robert Goguen: Monsieur le Président, la perfection ne devrait jamais être l'ennemie du bien. Oui, il y a plus à faire, mais il s'agit de questions complexes.

Nous savons que le Canada dispose d'un vaste réseau ferroviaire et nous savons que les difficultés varient selon la région. De toute évidence, d'autres études, une plus grande minutie et faire les choses correctement du premier coup sont ce qui importe pour le gouvernement, sans oublier, bien entendu, la sécurité des Canadiens.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec le député de Beaches—East York.

Je souligne que le projet de loi prévoit un élément que réclamait le NPD, soit le principe du pollueur-payeur, de sorte que, lorsque des dommages sont causés à l'environnement par l'industrie, ou, en l'occurrence, par les sociétés ferroviaires et l'industrie, les gouvernements reconnaîtraient que le pollueur doit assumer la responsabilité de la décontamination, ainsi que les frais s'y rapportant. Le projet de loi à l'étude permettrait dans une certaine mesure de faire en sorte que cela se produise.

Bien sûr, nous connaissons l'événement à l'origine du projet de loi. Nous parlons de sécurité ferroviaire depuis le désastre survenu à Lac-Mégantic. Cette tragédie a coûté la vie à 47 personnes, a détruit la ville et a coûté un demi-milliard de dollars pour la décontamination. Le réseau ferroviaire dont nous disposons actuellement au Canada ne suffit pas à protéger les villes et les villages qui se trouvent le long des parcours, non plus que les personnes qui y résident, des conséquences découlant de l'essor exponentiel du transport ferroviaire de matières dangereuses.

Jusqu'à 2009, il y avait à peu près 500 wagons transportant du pétrole dangereux. Depuis, la quantité de pétrole dangereux est environ 400 fois plus élevée, de sorte que ce sont maintenant 200 000 barils par jour qui traversent nos collectivités.

À l'origine, les gens pensaient que ces barils de pétrole présentaient peu de risques. En effet, le pétrole brut est une substance lourde, extrêmement dense, qui ne s'enflamme pas facilement. On n'avait toutefois pas prévu qu'avec l'arrivée de la fracturation hydraulique et du bitume dilué, nous finirions par transporter des produits qui ne sont pas seulement inflammables, mais aussi explosifs. Résultat: on se retrouve avec des « bombes sur rail », comme certains les appellent, et ces bombes traversent les villes et les campagnes d'un bout à l'autre du pays.

Initiatives ministérielles

Les Canadiens sont conscients du problème que posent ces bombes sur rail. Il faut disposer d'un système qui assurera leur sécurité. Selon certains députés d'en face, si on ne peut pas transporter cette substance par train, il faudrait avoir recours à un pipeline, puisqu'on ne peut pas s'opposer à la fois au transport par pipeline et par train. Il faut toutefois savoir que cette substance est à ce point dangereuse qu'il est interdit de la transporter par pipeline, puisque sa forte teneur en gaz créerait une pression excessive. Il faut donc opter pour un transport par train ou par camion.

Si on emploie ces méthodes pour transporter les ressources naturelles du pays, le gouvernement du Canada doit voir à ce qu'elles soient sécuritaires pour la population.

Dans ma circonscription, York-Sud—Weston, il y a trois corridors ferroviaires distincts. Deux d'entre eux longent la circonscription, tandis que l'autre passe au beau milieu. Le corridor qui passe au milieu de la circonscription et celui qui longe sa limite méridionale sont tous deux des lignes principales du CP. Une quantité impressionnante de pétrole brut y est acheminée dans les gros wagons-citernes noirs dont tout le monde a appris le nom après la tragédie de Lac-Mégantic: les DOT-111.

Peu de temps après cette tragédie, la ministre a annoncé de nouvelles injonctions ministérielles interdisant aux sociétés ferroviaires de prévoir un équipage composé d'une seule personne, de laisser ces trains sans surveillance ou de transporter des matières dangereuses si l'équipage n'est pas composé de deux personnes. Elle a aussi annoncé que l'utilisation des DOT-111 cesserait dans un délai de trois ans.

En quoi cela améliore-t-il notre sécurité? Pendant trois ans, il faudra donc accepter que ces bombes ferroviaires traversent des collectivités, y compris la mienne, York-Sud—Weston. Ces trains continuent ainsi de faire partie du paysage urbain, et il faut faire preuve d'une extrême prudence, mais je ne crois pas que le gouvernement conservateur actuel soit assez prudent.

Le projet de loi vise deux objectifs.

Il instaurerait un régime où la responsabilité liée au transport de marchandises dangereuses est répartie entre les sociétés ferroviaires et les expéditeurs. En théorie, les sociétés ferroviaires et les expéditeurs seraient ultimement responsables de tous les coûts. Cependant, en ce qui concerne les coûts relatifs aux événements de Lac-Mégantic, le gouvernement a fait clairement savoir que Québec devra assumer les dépenses liées au nettoyage, en raison de l'insuffisance des assurances en place avant la tragédie. MMA, la compagnie ferroviaire impliquée dans le désastre, n'avait qu'une couverture d'assurance de 25 millions de dollars, somme qui a rapidement été épuisée. Ce sont les gouvernements qui ont dû absorber le reste des coûts, et non les expéditeurs ni les autres sociétés ferroviaires.

• (1540)

En ce qui concerne les risques liés au passage des trains près des localités, le gouvernement a pris certaines mesures judicieuses, mais il n'est pas allé assez loin. Depuis les événements de Lac-Mégantic, au moins sept collisions ou explosions impliquant ces bombes sur rail ont eu lieu au Canada et aux États-Unis, soit à Aliceville, en Alabama, à Casselton, au Dakota du Nord, au Nouveau-Brunswick, en Virginie-Occidentale, en Saskatchewan, à Gogama et, plus récemment, à Heimdal, au Dakota du Nord.

Certains de ces accidents ne mettaient pas en cause les wagons DOT-111, mais des wagons CPC-1232, plus récents, qui, lorsqu'ils entrent en collision, explosent tout comme les DOT-111. C'est ce qui s'est produit partout en Amérique du Nord.

Quelle est la solution? La ministre des Transports a déclaré que les wagons seront remplacés par des DOT-117 dans 10 ans. Plutôt que les trois ans initialement prévus — délai qui arrivera bientôt à échéance —, les gens des collectivités devront attendre 10 ans avant de pouvoir se sentir en sécurité. Et nous ne savons même pas ce qui rend ces nouveaux wagons DOT-117 sécuritaires.

La ministre a aussi réduit la vitesse dans les centres urbains. Les trains ne pourront désormais plus y dépasser 40 milles à l'heure, ce qui représente environ 62 kilomètres-heure. Chaque fois, dans l'histoire récente, qu'une collision s'est produite, y compris les deux fois à Gogama, les trains circulaient à une vitesse inférieure à celle qui, selon ce que la ministre prétend aujourd'hui, constitue une limite sécuritaire dans les centres urbains. En quoi sommes-nous censés nous sentir plus en sécurité? Je ne me sens pas plus en sécurité. Les électeurs d'York-Sud—Weston non plus. Et ils exigent que le gouvernement en fasse plus.

Le gouvernement a effectivement demandé aux compagnies de chemin de fer qu'elles procèdent à l'analyse de leurs itinéraires et à l'évaluation des risques qu'ils comportent et qu'elles lui en fournissent les résultats. Si elles doivent procéder à l'analyse de leurs itinéraires, c'est parce qu'aux États-Unis, les autorités ont ordonné aux trains de se tenir loin des grands centres urbains, comme Washington. Les trains n'ont pas le droit de les traverser.

Par contre, au Canada, les compagnies de chemin de fer peuvent procéder à l'analyse de leurs itinéraires et déterminer elles-mêmes s'il est trop risqué de traverser telle ou telle ville. Nous avons demandé à consulter les évaluations des risques menées par les compagnies de chemin de fer au nom du ministère. Ce dernier a répondu qu'il s'agissait de documents privés appartenant aux compagnies elles-mêmes. Nous avons donc demandé à ces dernières de nous en fournir une copie, mais elles nous ont répondu que Transports Canada pouvait très bien leur en remettre une. Pour finir, la ministre dit au comité que c'est faux. Bref, nous ne sommes pas plus avancés.

La semaine dernière, j'ai participé, à Toronto, à une réunion des services d'urgence sur la sécurité ferroviaire. Cette réunion a été convoquée parce que la Ville voulait savoir ce dont les services d'urgence de Toronto ont besoin. Ces derniers ont confirmé qu'ils ne connaissent pas les résultats des évaluations des risques menées par les compagnies de chemin de fer. Ils ne savent pas quels sont les risques ni quelles sont les zones dangereuses où d'éventuels problèmes pourraient survenir dans un corridor ferroviaire traversant Toronto. De plus, ils n'apprennent pas avant la fin de l'année quelles marchandises dangereuses passent par la ville.

Il semble ridicule que les évaluations des risques soient considérées comme des documents confidentiels et privés appartenant aux compagnies de chemin de fer, alors que c'est la vie des résidents de Toronto et d'autres villes de notre beau pays qui sera mise en danger si quelque chose devait arriver.

Si les compagnies de chemin de fer ont produit une évaluation des risques qui indique que les trains devraient rouler plus lentement, nous devrions les obliger à ralentir. Si l'évaluation des risques précise qu'il y a des endroits où les trains ne devraient pas du tout circuler, des endroits qu'ils devraient contourner, nous devrions demander aux compagnies d'en tenir compte.

Initiatives ministérielles

Pour autant que nous sachions, aucune mesure n'a été prise par la ministre, Transports Canada, le Bureau de la sécurité des transports ou un quelconque organisme canadien chargé des questions de transport pour remédier au fait que, lorsqu'un wagon-citerne est endommagé lors d'une collision — et cela peut se produire quand il roule à seulement 30 milles à l'heure, peut-être même à 25 milles à l'heure —, il explose.

Nous n'avons pas encore entendu la ministre dire qu'elle déterminerait à quelle vitesse les trains doivent rouler pour ne pas être dangereux. Tant qu'elle ne l'aura pas fait, les trains qui traversent ma collectivité et le reste de la ville de Toronto continueront à rouler trop vite.

● (1545)

Nous ne créerons pas un système qui est entièrement sûr. Le CN l'a admis au comité des transports, après les déraillements à Gogama, quand il a dit qu'il était impossible d'éliminer tous les risques et qu'il pouvait seulement faire de son mieux. Nous devons obtenir la certitude que les wagons n'exploseront pas dans ma collectivité.

M. Matthew Kellway (Beaches—East York, NPD): Monsieur le Président, comme je l'ai indiqué en posant ma question précédente au député d'en face, ce projet de loi vise à modifier la Loi sur la sécurité ferroviaire. Cependant, il porte presque exclusivement sur l'indemnisation, la responsabilité et l'assurance, ce qui constitue une approche très rétrospective à l'égard des accidents. L'un des problèmes, c'est que la sécurité ferroviaire au Canada est une question très pressante non seulement parce que c'est une question de sécurité qui préoccupe grandement la population, mais aussi parce que les risques augmentent rapidement.

D'ailleurs, lorsque la ministre a comparu devant le comité, elle a fourni des renseignements sur le transport du pétrole par train. Les quantités augmentent à un rythme phénoménal au fil des années. Selon les chiffres fournis par la ministre, 78 millions de barils de pétrole brut ont été transportés par train en 2013, et on prévoit qu'il y en aura un quart de milliard d'ici 2017 et lors des années qui suivront.

Je me demande si mon collègue peut nous dire pourquoi, à son avis, le gouvernement propose si peu de mesures liées à la sécurité ferroviaire dans ce projet de loi.

M. Mike Sullivan: Il a tout à fait raison, monsieur le Président. Le projet de loi ne contient pas grand-chose en matière de sécurité. Il accorde quelques nouveaux pouvoirs à la ministre, mais ces pouvoirs supposent qu'elle dispose de certaines connaissances. Pas la peine de rappeler que Transports Canada n'effectue pas les inspections nécessaires pour déterminer si les sociétés veillent à la sécurité des chemins de fer qu'elles exploitent.

En fait, le projet de loi est une aubaine pour les grandes sociétés ferroviaires, le CN et le CP, qui souscrivaient une assurance de plus de 1 milliard de dollars. Maintenant, elles n'auront plus qu'à souscrire une assurance de 1 milliard de dollars; leurs primes d'assurance diminueront, car elles ne seront pas responsables au-delà de 1 milliard de dollars. Elles ne peuvent être tenues responsables à moins d'avoir délibérément contrevenu aux règlements de sécurité. Elles sont seulement responsables lorsqu'elles agissent délibérément.

C'est donc essentiellement une aubaine pour les grandes sociétés ferroviaires. Le projet de loi viendrait combler l'écart pour les petites sociétés, qui doivent maintenant souscrire une assurance de plus de 25 millions de dollars, et il établirait un fonds. Cependant, il faudra 15 ans pour le garnir complètement, et même là, on ne sait pas s'il sera suffisant.

Il n'y a pas grand chose dans le projet de loi pour rassurer les habitants de notre ville.

● (1550)

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, je suis d'accord avec le député: la demande de transport ferroviaire de pétrole brut augmente de façon exponentielle. Son collègue a dit que, d'ici quelques années, le nombre de barils de pétrole brut transportés par train aura plus que doublé, ce qui aura des répercussions importantes sur notre réseau de voies ferrées. Nous, au Parti libéral, estimons qu'il est primordial de mettre en place un réseau ferroviaire sécuritaire, pour protéger les intérêts de tous les Canadiens, où qu'ils habitent, partout où circulent des trains transportant du pétrole brut.

Toutefois, comme l'a mentionné le député, il ne faut pas oublier les pipelines. En écoutant les discours des néo-démocrates, il semble qu'ils excluent la solution que pourrait représenter l'augmentation du nombre de pipelines pour ce qui est d'atténuer la pression liée au transport de pétrole brut sur les voies ferrées.

J'aimerais savoir si le député croit qu'on devrait construire plus de pipelines pour atténuer la pression liée au transport de pétrole sur des voies ferrées qui traversent les collectivités canadiennes.

M. Mike Sullivan: Bien sûr, monsieur le Président, c'est le gouvernement libéral qui avait présenté la Loi sur la sécurité ferroviaire, laquelle a retiré au gouvernement fédéral la responsabilité d'exercer une surveillance directe et l'a confiée aux chemins de fer.

Toutefois, en ce qui concerne les pipelines, je crois savoir que le pétrole brut contient beaucoup trop de gaz pour être transporté par pipeline. Il ne peut pas être transporté par pipeline, il doit être transporté par rail. La pression maximale autorisée dans un pipeline pour éviter qu'il n'explose est de 19,7 kilopascals. Or, la pression associée au pétrole brut est plus élevée. Par conséquent, la seule option, pour éviter que les pétrolières n'aient à le prétraiter à grands frais, c'est de transporter ce pétrole par rail.

M. Matthew Kellway (Beaches—East York, NPD): Monsieur le Président, j'interviens aujourd'hui pour appuyer le projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire. Ce projet de loi nous a été renvoyé par le comité, qui a entendu des témoignages de diverses personnes, dont des représentants d'organismes comme Safe Rail Communities, de la région de Toronto, qui partagent le point de vue du NPD, qui est le suivant: « Bien qu'il contienne des éléments prometteurs [...] le projet de loi C-52 pourrait aller plus loin au chapitre de la sécurité et de la responsabilité. »

Plusieurs occasions ont été ratées, mais j'appuie tout de même ce projet de loi, car il est nécessaire de corriger sans tarder des problèmes en matière de sécurité ferroviaire au Canada.

Comme je l'ai déjà mentionné à la Chambre, la fréquence croissante des déraillements de trains depuis la catastrophe de Lac-Mégantic a incité le gouvernement conservateur à faire de nombreuses promesses en vue de combler des lacunes dans les inspections de sécurité et les mesures de conformité en matière de sécurité ferroviaire. Les conservateurs n'ont pas encore tenu leurs engagements, et le projet de loi ne fera absolument rien pour les aider à cet égard.

Compte tenu des trois déraillements survenus en l'espace d'un mois l'an dernier, on peut dire qu'il s'agit d'un problème prioritaire. Or, le gouvernement n'a toujours pas réussi à le régler, même s'il s'y essaie depuis un certain temps.

Initiatives ministérielles

Jusqu'à présent, ces accidents se sont produits en milieu rural. En tant que porte-parole en matière d'affaires urbaines, je dois signaler que le projet de loi comporte très peu de mesures qui permettraient de réduire les coûts — qui sont inévitables — et le nombre de victimes si un déraillement devait se produire dans l'une des grandes villes ou des zones urbaines densément peuplées de notre pays.

Depuis 1999, alors que les libéraux étaient au pouvoir, les gouvernements libéraux et conservateurs qui se sont succédé ont laissé les sociétés ferroviaires s'autoréglementer et inspecter elles-mêmes leur matériel roulant et leurs voies ferrées. Manifestement, cette approche ne donne pas les résultats escomptés.

Le projet de loi présenté par la ministre règle certains des problèmes liés à la responsabilité des sociétés ferroviaires en matière de sécurité. Il propose plusieurs remèdes nécessaires, mais ce n'est qu'un début.

J'ai l'impression que le gouvernement n'est guère pressé de rattraper son retard en ce qui concerne la sécurité ferroviaire. Un député d'en face a dit aujourd'hui qu'il fallait faire d'autres études. Pourtant, les citoyens de l'ensemble du pays sont inquiets parce que les trains qui passent carrément dans leur cour transportent des matières dangereuses.

Le projet de loi prévoit l'indemnisation des victimes de déraillements après coup. On dirait que le gouvernement tient pour acquis que ces accidents sont inévitables au Canada. Nous avons besoin non seulement de lois plus sévères, mais d'une application plus rigoureuse de ces lois et de leurs règlements. Il faut imposer des amendes à ceux qui les enfreignent.

Il est évident pour nous et pour les experts, comme le Bureau de la sécurité des transports, que le gouvernement a de graves problèmes au chapitre de l'encadrement des inspections et des vérifications. Cependant, les changements proposés dans le projet de loi n'en demeurent pas moins nécessaires et, bien qu'ils ne soient pas entièrement adéquats — et de loin —, l'opposition officielle les appuie.

Le projet de loi C-52 vise trois grands objectifs. Il impose une assurance minimum aux sociétés ferroviaires qui transportent des marchandises dangereuses, il crée un fonds de secours aux victimes de catastrophes, qui est financé par les expéditeurs de pétrole brut et qui sert à indemniser les victimes de déraillements, les provinces et les municipalités, et il donne plus de pouvoirs au ministre, au Cabinet et aux inspecteurs de la sécurité ferroviaire.

En ce qui concerne l'assurance, le projet de loi prévoit une couverture minimale allant de 25 millions de dollars, pour les sociétés ferroviaires qui transportent des quantités minimales de produits dangereux, jusqu'à un maximum de 1 milliard de dollars, pour celles qui en transportent des quantités importantes. Les sociétés ferroviaires seraient responsables des pertes, des dommages, des coûts et des dépenses résultant d'un accident ferroviaire qui mettrait en cause du pétrole brut ou d'autres produits désignés, jusqu'au niveau minimal de leur couverture d'assurance-responsabilité.

À la lumière du coût des déraillements comme celui de Lac-Mégantic, ces mesures apparaissent justifiées.

En effet, après cette catastrophe, la Montreal, Maine and Atlantic Railway a épuisé sa couverture d'assurance de seulement 25 millions de dollars et déclaré faillite, mais les dommages payés par les contribuables se sont élevés à des centaines de millions de dollars. Le gouvernement du Québec estime que le coût total de l'accident sera largement supérieur à 400 millions de dollars.

● (1555)

Le projet de loi prévoit, en deuxième lieu, un fonds commun de secours pour les victimes de catastrophes, auquel on pourrait recourir lorsque la couverture minimale est insuffisante. Voilà certes une mesure positive, mais certains craignent qu'elle soit insuffisante si une autre catastrophe importante survenait, surtout en milieu urbain.

Les premiers répondants en cas de catastrophe sont presque toujours les pompiers et, parfois, les policiers. C'est pour cette raison que l'Association canadienne des chefs de pompiers a demandé au comité d'envisager la possibilité d'instaurer un mécanisme de financement de la formation, peut-être par l'entremise d'une petite allocation du fonds de secours en cas de catastrophe. Elle a fait cette demande parce que le projet de loi ne permet pas de remédier à l'important manque de formation des pompiers canadiens à cet égard. En effet, il est primordial d'équiper les premiers répondants municipaux et de soutenir leurs mesures d'intervention en cas de catastrophe ferroviaire. Or, le projet de loi n'aborde pas cet aspect important, et il n'est pas possible de financer leur formation à partir du fonds de secours.

Lorsque mon collègue de Brossard—La Prairie a rappelé au comité la recommandation des chefs de pompiers, c'est-à-dire de se servir du fonds de secours pour financer la formation, les représentants de Transports Canada ont admis que le projet de loi ne met pas pour l'instant l'accent sur les ressources, mais que ces questions seront soulevées « à mesure que les gens trouvent de nouvelles façons d'améliorer le système en tant qu'ensemble d'administrations et d'autorités responsables ».

Voilà qui prouve que le gouvernement est beaucoup trop désinvolte à l'égard de la question pressante de la sécurité publique. Cela montre qu'il ne voit pas l'urgence d'agir. C'est encore un cas où les conservateurs font des promesses, mais ne fournissent pas les ressources nécessaires pour les remplir. La ministre a fait preuve du même manque d'empressement quand elle a annoncé récemment que les gens devront attendre 10 ans pour l'élimination complète des wagons dangereux. Ce délai est beaucoup trop long.

Pour ce qui est des pouvoirs du ministre, du Cabinet et des inspecteurs de la sécurité ferroviaire, le projet de loi apporte à la Loi sur la sécurité ferroviaire des modifications qui donneront davantage de pouvoir au ministre. Comme mon collègue de York-Sud—Weston l'a souligné de façon concrète, ces pouvoirs ne sont pas réels. Toutefois, les inspecteurs de la sécurité ferroviaire seront autorisés à ordonner à une personne ou à une entreprise de prendre les mesures qu'ils jugent nécessaires pour atténuer un risque pour la sécurité ou la sûreté ferroviaires. C'est une bonne chose de donner plus de pouvoir aux inspecteurs de la sécurité ferroviaire, car c'est au gouvernement et aux inspecteurs qu'il embauche que doit appartenir le pouvoir en matière de sécurité, et non aux systèmes de gestion de la sécurité.

Ces modifications autoriseraient également le ministre à ordonner à toute entreprise de prendre les mesures correctives nécessaires si celle-ci gère son système de gestion de la sécurité d'une façon susceptible de compromettre la sécurité ferroviaire. Cela dit, comme mon collègue l'a mentionné, on ne sait pas comment le ministre s'y prendra pour comprendre ou connaître les différents aspects de ces systèmes de gestion de la sécurité afin de prendre les mesures qui s'imposent. De toute évidence, on a raté l'occasion d'augmenter le nombre d'inspecteurs. Depuis 2013, Transports Canada a embauché un seul inspecteur de la sécurité ferroviaire de plus, malgré le fait que la quantité de pétrole transporté par train a plus que doublé au cours des deux dernières années.

Initiatives ministérielles

Même si le gouvernement doit veiller à ce qu'il n'y ait plus jamais de tragédies comme celle de Lac-Mégantic, nous voulons faire en sorte que les sociétés ferroviaires aient une assurance suffisante pour couvrir tous les coûts associés à une catastrophe. C'est l'une des mesures prévues dans le projet de loi.

De toute évidence, nous pouvons faire plus. Il y a un aspect qui ne figure pas dans le projet de loi, et c'est la définition du terme « science de la fatigue », qui se trouve dans la Loi sur la sécurité ferroviaire. Ce qui est nous inquiète, c'est qu'en l'absence d'une telle définition, la gestion de la fatigue ne sera pas nécessairement fondée sur des données scientifiques. On a dit que la fatigue est l'une des causes des déraillements. Par conséquent, il est plutôt curieux que les conservateurs refusent de faire quoi que ce soit pour aborder cet enjeu.

● (1600)

En ce qui concerne l'environnement, nous voulons que le principe du pollueur-payeur soit appliqué pour que tous les coûts associés à l'environnement et au nettoyage soient assumés par l'industrie, et non par les contribuables.

Cela dit, le plus important, c'est d'adopter ce projet de loi avant les prochaines élections pour que nous puissions au moins faire un petit pas en avant, même si ce n'est pas suffisant.

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): Monsieur le Président, le député indique qu'une bonne partie de ce projet de loi a trait à des exigences de base en matière d'assurance et à un fonds commun en cas de catastrophe.

Premièrement, est-il d'accord pour dire que, bien que le fonds commun ne contienne que 250 000 \$, des indemnités plus importantes pourraient être versées avec l'argent du Trésor? Est-il d'accord également pour dire qu'en pareil cas, une évaluation pourrait être faite subséquemment pour veiller à ce que le pollueur paie la note?

Deuxièmement, que pense-t-il du transport d'une partie du pétrole brut par oléoduc, plutôt que par pipeline? Est-il au courant du plan qui prévoit qu'une partie du pétrole serait transporté par un oléoduc relié à l'oléoduc Énergie Est, au lieu d'être transporté par rail? Pourrait-il nous donner son point de vue à ce sujet aussi?

M. Matthew Kellway: Monsieur le Président, je sais que les coûts qui dépasseraient la somme contenue dans le fonds commun de secours en cas de catastrophe seraient payés avec de l'argent provenant du Trésor.

Les coûts de la catastrophe de Lac-Mégantic méritent d'être rappelés. Le gouvernement du Québec les évalue à plus de 400 millions de dollars. D'autres estimations sont beaucoup plus élevées. J'imagine que ça dépend des méthodes de calcul. Il faut souligner en outre que les coûts n'ont pas été aussi élevés qu'ils auraient pu l'être à cause des caractéristiques géologiques du sol dans cette région. Une couche d'argile a empêché le pétrole de pénétrer plus profondément et de causer des dommages environnementaux encore plus grands.

Les coûts de cette catastrophe nous permettent d'imaginer ce qu'entraînerait le déraillement d'un train dans une zone urbaine densément peuplée. Il ne faudrait surtout pas oublier que des centaines de milliers de barils de pétrole traversent des zones urbaines densément peuplées. Un déraillement à un tel endroit engendrerait des coûts beaucoup plus élevés que dans le cas de Lac-Mégantic, des coûts sur le plan environnemental et, bien plus tragique encore, sur le plan humain. Dans ma ville, Toronto, des milliers de personnes habitent à un jet de pierre d'un chemin de fer

où passent de très dangereux wagons transportant tous les jours des milliers de barils de pétrole.

● (1605)

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, la sécurité ferroviaire est importante pour les Canadiens et elle est importante pour le Parti libéral. Cela ne fait absolument aucun doute.

Ma question concerne le collègue du député, qui a tenté de répondre à une de mes questions. J'aimerais avoir des éclaircissements, car je pense que son collègue s'est trompé.

Le député a mentionné que le transport de pétrole brut par rail avait doublé au cours des dernières années. Compte tenu de la demande future, il fera plus que doubler au cours des prochaines années. Une possibilité viable consiste à se tourner vers les pipelines. Or, le NPD semble être d'avis que le pétrole devrait être transporté par train. L'intervenant néo-démocrate précédent a laissé entendre que nous ne pouvons pas le transporter par pipelines en raison des risques d'explosion.

Le député pense-t-il que son collègue a raison, que la quantité accrue de pétrole brut produit ne peut pas être transportée par pipelines? Est-ce la raison pour laquelle le NPD est d'avis qu'il devrait être transporté sur nos lignes ferroviaires?

M. Matthew Kellway: Monsieur le Président, j'ignore quelles connaissances ou quels titres de compétence permettent au député de se prononcer sur la composition chimique d'une partie du pétrole qui est transporté par train ou acheminé dans des pipelines, mais je sais que, cette année, 72 millions de barils de pétrole qui sont transportés par train proviennent de sources canadiennes. Ce sont 72 millions de barils de pétrole sur 162 millions. Par conséquent, 90 millions de barils contenant du pétrole qui n'est pas d'origine canadienne sont transportés par train dans notre pays. Une partie de ce pétrole provient de champs de pétrole de la formation de Bakken, qui est un type de pétrole extrêmement instable. Je ne suis toutefois pas dans une position me permettant de me prononcer sur la composition chimique du pétrole brut de la formation de Bakken ou des défis que comporte son acheminement par nos pipelines.

Cependant, je sais que l'une des solutions viables à ce problème consiste à régler notre problème de dépendance à l'égard des combustibles fossiles et à limiter la quantité dont dépendent les Canadiens. Je suis très fier de la solution proposée par mon parti au réchauffement de la planète et aux changements climatiques. Elle prend la forme de la mesure législative que j'ai présentée, le projet de loi C-619, Loi sur la responsabilité en matière de changements climatiques. Ce projet de loi réduirait la demande de combustible fossile par les Canadiens et, par conséquent, la nécessité d'acheminer du combustible par train ou dans des pipelines où que ce soit au pays.

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): Monsieur le Président, je vais partager mon temps de parole avec le député de Mississauga-Est—Cooksville.

Je suis heureux d'avoir l'occasion de parler en faveur du projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire. De nombreux députés ont déjà exprimé leur appui envers la Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire. Les députés d'en face qui viennent d'intervenir ont déjà dit qu'ils sont en faveur du projet de loi. Je ne reviendrai donc pas sur les points qu'ils ont abordés.

Initiatives ministérielles

Le projet de loi porte principalement sur les niveaux minimaux d'assurance et sur un fonds commun d'indemnisation destiné à couvrir les dommages causés par un désastre, et vise à assurer qu'un régime soit en place le cas échéant.

Mon intervention d'aujourd'hui traitera d'une autre question qui importe aux Canadiens: la sécurité des passages à niveau.

Ayant fait de ce dossier son cheval de bataille, la députée de Winnipeg-Centre-Sud a elle-même proposé des modifications à la Loi sur la sécurité ferroviaire par le biais du projet de loi C-627. Lors de sa comparution devant le comité, elle a insisté sur l'importance de protéger les personnes et les biens des risques inhérents aux services ferroviaires. Les projets de loi C-627 et C-52 représentent un effort concerté pour faire en sorte que le mandat et les pouvoirs d'éliminer la menace que posent les services ferroviaires aux biens et aux personnes. Le projet de loi d'initiative parlementaire de la députée et le projet de loi à l'étude avancent tous les deux des mesures législatives additionnelles passablement importantes. Ils reconnaissent l'importance d'accorder au ministre le pouvoir d'élaborer, d'administrer et de faire respecter les règlements de sécurité applicables aux compagnies de chemin de fer de compétence fédérale.

Quoi qu'il en soit, les démarches du gouvernement ne se limitent pas aux seules mesures législatives dont il a pu saisir la Chambre. Pendant la Semaine de la sécurité ferroviaire, qui a eu lieu dans la semaine du 27 avril, deux annonces importantes ont été faites concernant les enjeux locaux et internationaux en matière de sécurité ferroviaire.

Au début de la semaine, le ministre annonçait que 9,7 millions de dollars d'argent frais serviraient à rendre plus de 600 passages à niveau plus sécuritaires. Quelques jours plus tard, son homologue américain et elle annonçaient l'instauration de nouvelles normes concernant les wagons-citernes et un plan conjoint visant la mise au rancart graduelle des wagons qui ne répondent pas à ces nouvelles normes. Cette mise au rancart doit se faire graduellement car, comme on peut se l'imaginer, il faudra du temps pour remplacer les vieux wagons. Ces deux annonces permettaient à la fois de répondre à des préoccupations d'ordre local — l'endroit où se rencontrent tous les jours les trains et les gens — et d'améliorer globalement la sécurité ferroviaire sur notre territoire ainsi qu'aux États-Unis.

On comprend tout de suite pourquoi les passages à niveau inquiètent tant les Canadiens. Bien souvent, les villes et les villages du pays se sont développés — et continuent de se développer — autour des voies ferrées. Au fur et à mesure que les villes grossissent, de plus en plus de lotissements résidentiels se retrouvent à proximité des voies ferrées. Voilà pourquoi le pays compte aujourd'hui 37 000 passages à niveau publics, privés ou pédestres. Même si le nombre d'accidents se produisant à un passage à niveau a chuté considérablement depuis 1980, le Bureau de la sécurité des transports du Canada est d'avis que les risques de collision entre un train et un véhicule à un passage à niveau demeurent trop élevés. En fait, ces accidents représentent près de 20 % de tous les accidents ferroviaires du Canada, et dans 30 % des cas, ils provoquent un décès ou des blessures graves.

Comme l'avait réclamé le Bureau de la sécurité des transports, le nouveau Règlement sur les passages à niveau est entré en vigueur le 27 novembre 2014. Ce règlement, ainsi que les normes connexes, visent à prévenir les accidents et à rendre plus sécuritaires les passages à niveau sous responsabilité fédérale.

Il suffit parfois de petites choses pour assurer la sécurité. Songeons par exemple aux 14 000 passages à niveau publics, aux

9 000 privés ainsi qu'aux 42 000 kilomètres et plus de voies ferrées sous responsabilité fédérale que compte le Canada.

Le règlement qui est entré en vigueur le 27 novembre 2014 permettra d'améliorer la sécurité en instaurant un ensemble complet de normes de sécurité à caractère exécutoire pour les passages à niveau. Ces normes clarifient les rôles et responsabilités des compagnies de chemin de fer et des administrations routières et assurent aussi l'échange d'information clé en matière de sécurité entre les sociétés ferroviaires et les administrations routières.

● (1610)

Ce dernier élément est important. Les compagnies de chemin de fer partagent la responsabilité de la sécurité des passages à niveau avec les administrations routières, ce qui comprend les provinces, les municipalités, les conseils de bande et les propriétaires de passages privés. Toutes ces parties ont la responsabilité de gérer la sécurité des passages à niveau au Canada. Une collaboration efficace est donc essentielle.

Le nouveau règlement prévoit une approche progressive, et les compagnies de chemin de fer et les administrations routières devront remplir toutes les exigences au cours des sept prochaines années. Cette approche progressive prévoit des améliorations devant être apportées immédiatement à la sécurité des passages à niveau partout au Canada, mais laisse suffisamment de temps pour satisfaire à toutes les exigences et respecter le règlement.

Le nouveau financement pour les passages à niveau annoncé le 27 avril 2015 sera distribué par l'intermédiaire du programme d'amélioration des passages à niveau de Transports Canada. Dans le cadre de ce programme, on apportera des améliorations aux passages à niveau admissibles en tenant compte de divers facteurs, dont le volume de circulation et le nombre d'accidents. Diverses améliorations pourront être apportées, dont l'installation de feux clignotants, de signaux sonores et de barrières, l'interconnexion des signaux de passage à niveau aux feux de circulation, l'installation de feux DEL plus lumineux ou l'ajout de nouveaux circuits ou de dispositifs de minuterie.

Transports Canada encourage également la fermeture de certains passages à niveau de compétence fédérale. Le programme de fermeture de passages à niveau accorde des subventions aux propriétaires de passage à niveau en échange de la fermeture de ces passages. En 2014-2015, Transports Canada a approuvé 165 000 \$ de financement pour la fermeture, dans l'intérêt de la sécurité publique, de neuf passages à niveau.

Parmi les autres initiatives visant à accroître la sécurité aux passages à niveau, j'aimerais mentionner l'opération Gareautrain. Ce programme national de sensibilisation a pour but de réduire les collisions aux passages à niveau et les accidents touchant des piétons, de façon à réduire les décès, les blessures et les dommages. Transports Canada consacre 300 000 \$ par année aux programmes de sensibilisation de l'opération Gareautrain.

Initiatives ministérielles

En améliorant la sécurité aux passages à niveau, on contribue grandement à la sécurité ferroviaire. Il est aussi important d'apporter des améliorations qui rendent l'ensemble des services ferroviaires plus sûrs, particulièrement dans les zones densément peuplées, comme on l'a déjà mentionné. C'est pourquoi la ministre a publié, au printemps, une injonction ministérielle qui fixe la vitesse maximale des trains à 64 kilomètres-heure dans les zones urbaines densément peuplées. La réduction de la vitesse des trains figurait parmi les recommandations du Bureau de la sécurité des transports. L'injonction vient aussi augmenter le nombre d'inspections et d'évaluations des risques le long des principaux couloirs servant au transport de matières dangereuses comme le pétrole brut et l'éthanol.

En avril, le Canada et les États-Unis ont annoncé conjointement un resserrement des normes applicables aux wagons-citernes. Il s'agit de la mesure la plus récente que nous ayons prise afin d'accroître la sécurité ferroviaire à la suite de la catastrophe de Lac-Mégantic. Nos efforts en ce sens ont commencé peu après l'accident et les premiers avertissements du Bureau de la sécurité des transports.

En juillet 2013, Transports Canada a ordonné aux compagnies de chemin de fer d'avoir des équipes d'au moins deux personnes dans les trains transportant des marchandises dangereuses et a imposé des règles plus strictes afin d'assurer la sécurité des trains laissés sans surveillance. Une série de mesures a suivi en 2014. Transports Canada a notamment décidé d'interdire le transport des marchandises dangereuses dans les wagons-citernes DOT-111, qui résistent moins bien aux collisions, et d'exiger le retrait graduel des wagons qui ne respectent pas les nouvelles normes de sécurité d'ici le 1^{er} mai 2017. De plus, il a mis en vigueur de nouveaux règlements, comme le Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire, le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire et le Règlement sur les certificats d'exploitation de chemin de fer, et il a apporté des modifications au Règlement sur les renseignements relatifs au transport afin d'améliorer la collecte de données. Finalement, il a obligé les compagnies de chemin de fer à mettre en place un nombre minimum de freins à main et des moyens de défense physiques pour empêcher les trains laissés sans surveillance de partir à la dérive, et il a resserré les règles d'étiquetage des matières dangereuses des compagnies de chemin de fer.

Malgré toute l'attention que nous accordons à la sécurité ferroviaire et aux dangers associés aux services ferroviaires, nous ne devons pas oublier le rôle important que l'industrie ferroviaire joue et a joué dans l'économie de notre pays, en soutenant nos exportations et en permettant de livrer des marchandises aux Canadiens. Toutefois, l'ombre de la tragédie de Lac-Mégantic plane sur toutes les personnes qui vivent en bordure de voies ferrées, et le risque quotidien de collisions aux passages à niveau nous oblige à en faire davantage pour garantir la sécurité ferroviaire.

Le gouvernement prend ce risque très au sérieux et s'affaire à veiller à ce qu'une telle situation ne se reproduise plus.

J'espère que tous mes collègues se joindront à moi pour reconnaître la contribution essentielle du projet de loi C-52 à l'amélioration de la sécurité ferroviaire et voteront en sa faveur.

•(1615)

[Français]

M. Denis Blanchette (Louis-Hébert, NPD): Monsieur le Président, le projet de loi est évidemment un pas dans la bonne direction. Cependant, des choses pourraient être faites pour le bonifier parce qu'un débat sert justement à cela.

Compte tenu des nouveaux produits transportés par les trains, par exemple des produits plus volatiles que les compagnies elles-mêmes ont du mal à catégoriser, mon collègue d'en face considère-t-il que les limites minimales qui existent présentement sont assez élevées? Sinon, que suggère-t-il?

[Traduction]

M. Ed Komarnicki: Monsieur le Président, c'est après avoir discuté avec les intervenants et examiné les polices d'assurance disponibles que nous sommes arrivés au niveau minimum d'assurance. Ce niveau varie également en fonction du volume et de la quantité de brut transporté. Dans le cas des petites sociétés qui exploitent des lignes secondaires et transportent des marchandises sur de courtes distances, certains montants minimums ont été fixés pour la première année au terme d'une évaluation du risque. Ces montants doublent l'année suivante, compte tenu de l'évaluation du risque que présentent les cas les plus probables qui arrivent le plus souvent.

Bien sûr, il peut arriver qu'on dépasse les montants assurés, mais quoiqu'il en soit, les expéditeurs cotiseraient également à un fonds commun qui assurerait une couverture supplémentaire. En effet, comme je l'ai déjà mentionné, ce fonds serait garanti par le Trésor afin que l'on puisse déboursier les sommes nécessaires, après quoi de nouvelles évaluations seraient effectuées afin de veiller à ce que le fonds soit suffisamment financé.

C'est donc une approche plutôt bonne. Tout compte fait, je pense que les intervenants consentiront au système proposé.

•(1620)

L'hon. Geoff Regan (Halifax-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais savoir si mon collègue pense qu'il est sensé pour le gouvernement de penser pouvoir attendre 10 ans avant d'exiger la mise en service des wagons qui répondent aux plus récentes normes — les DOT-117, je crois.

M. Ed Komarnicki: Monsieur le Président, il fallait remplacer les wagons DOT-111 et la ministre a donné des délais très stricts, un autre échéancier, puisque le réseau ferroviaire est intégré. C'est un réseau nord-américain intégré à celui des États-Unis. De plus, il faut avoir la capacité de fabriquer ces wagons. Devant le comité, des témoins ont expliqué combien de temps il faut pour fabriquer de nouveaux wagons pour remplacer les vieux. Ces facteurs doivent être pris en considération lorsqu'on établit l'échéancier pour le remplacement de ces wagons.

Tout compte fait, la ministre a pris la bonne décision. Bien sûr, il faudra prendre d'autres facteurs en considération, en lien avec la sécurité, pendant le remplacement de ces wagons.

[Français]

M. Denis Blanchette: Monsieur le Président, je voudrais revenir sur ce que le député a dit plus tôt en réponse à ma première question. Il a parlé des assurances pour les petites compagnies. Or c'est justement une petite compagnie qui était impliquée dans ce qui est arrivé à Lac-Mégantic, malheureusement. C'est donc clair que ce qui est présentement dans le projet de loi serait insuffisant pour un autre événement de cette envergure, que je ne souhaite pas.

Le député serait-il prêt à envisager la possibilité de relever le montant minimum d'assurance compte tenu de ce que nous connaissons déjà?

[Traduction]

M. Ed Komarnicki: Monsieur le Président, si l'assurance est insuffisante, ce sont les contribuables qui finissent par payer la note. Le principe de ce projet de loi est de s'assurer que le pollueur paie.

Initiatives ministérielles

Nous avons établi des couvertures minimales d'assurance, compte tenu du risque et de ce qui se passe, mais, en plus, il y aurait un fonds commun de 250 millions de dollars pour les frais que les assurances ne couvrent pas. Le paiement de ces frais serait garanti par le Trésor, de sorte que si l'assurance ne couvre pas tous les dommages, le Trésor les couvrirait avant de faire payer, comme il se doit, les transporteurs et les expéditeurs.

Voilà l'orientation de ce projet de loi. Il ferait en sorte que les pollueurs paient, non les contribuables. C'est un très bon projet de loi et le député et son parti devraient l'appuyer.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Avant que nous reprenions le débat, conformément à l'article 38 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre les questions qu'elle abordera à l'heure de l'ajournement ce soir, à savoir: la députée d'Algoma—Manitoulin—Kapuskasing, Les affaires autochtones; le député de Windsor-Ouest, L'environnement.

Nous reprenons le débat. Le député de Mississauga-Est—Cooksville a la parole.

M. Wladyslaw Lizon (Mississauga-Est—Cooksville, PCC): Monsieur le Président, c'est un honneur pour moi de prendre la parole aujourd'hui afin d'appuyer le projet de loi C-52, Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire.

La présentation du projet de loi marque une étape importante dans le cadre des initiatives du gouvernement pour renforcer la sécurité ferroviaire. J'aimerais profiter du temps qui m'est alloué pour parler des efforts soutenus que nous avons déployés ensemble dans ce dossier.

En novembre 2013, le comité des comptes publics a présenté son septième rapport, qui traitait des questions relatives à la surveillance de la sécurité ferroviaire. Les cinq recommandations contenues dans le rapport reprenaient les thèmes abordés dans le rapport de l'automne 2013 du vérificateur général du Canada.

Dans le même ordre d'idées, le comité des transports, de l'infrastructure et des collectivités a effectué un examen rigoureux du régime canadien de sécurité du transport des marchandises dangereuses et du rôle des systèmes de gestion de la sécurité dans tous les modes de transport.

Avant de poursuivre, j'aimerais remercier les députés qui font partie de ces deux comités. L'examen approfondi qu'ils ont effectué servira à renforcer la sécurité des transports, et ce sont tous les Canadiens qui en bénéficieront. J'aimerais aussi remercier les témoins pour leur participation: leurs connaissances et leurs opinions ont été extrêmement utiles. Les études et les recommandations en matière de sécurité ferroviaire et de transport des matières dangereuses comportent des éléments importants qui doivent être pris en considération dans le cadre de l'amélioration du système national de transport. Je tiens à assurer à la Chambre que la sécurité des Canadiens est la priorité absolue du gouvernement.

Il est donc important d'examiner les nombreuses activités et mesures que le gouvernement a mises en place pour renforcer la sécurité ferroviaire et le transport par rail de marchandises dangereuses.

À la suite du déraillement tragique survenu à Lac-Mégantic, en juillet 2013, le gouvernement a pris des mesures vigoureuses pour assurer la sécurité et l'intégrité du réseau ferroviaire canadien. La ministre des Transports a ordonné à son ministère d'émettre une injonction ministérielle à l'intention des compagnies de chemin de fer. Cette injonction exigeait notamment que les équipes des locomotives comptent au moins deux personnes dans les trains

transportant des marchandises dangereuses. Nous avons aussi imposé des règles plus strictes afin d'assurer la sécurité des trains laissés sans surveillance, et les sociétés qui importent ou transportent du pétrole brut ont reçu l'instruction de procéder à des tests pour vérifier la catégorie de ce pétrole.

En janvier 2014, le gouvernement a également lancé un examen approfondi du régime actuel de responsabilité et d'indemnisation des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale. Cet examen avait pour but de veiller à ce que le principe du pollueur-payeur soit respecté et à ce que des ressources soient disponibles pour indemniser les victimes éventuelles, pour payer les coûts de nettoyage et pour assurer la protection des contribuables. Les commentaires formulés par les intervenants au cours de l'examen ont contribué à l'élaboration du régime renforcé de responsabilité et d'indemnisation des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale qui est prévu dans le projet de loi C-52, Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire. Le régime prévoit l'imposition aux sociétés ferroviaires d'exigences accrues en matière d'assurance et un fonds supplémentaire financé par les expéditeurs pour les accidents mettant en cause du pétrole brut ou d'autres marchandises dangereuses désignées. Outre le régime de responsabilité et d'indemnisation, nous avons présenté des mesures de surveillance et d'application de la loi renforcées, en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

L'automne dernier, nous avons aussi demandé aux sociétés ferroviaires de communiquer aux municipalités et aux intervenants de première ligne des données sur les matières dangereuses transportées, afin que les planificateurs des mesures d'urgence et les intervenants de première ligne puissent améliorer l'évaluation des risques, la planification et la formation. Je suis heureux de confirmer que les sociétés ferroviaires communiquent désormais ces renseignements aux collectivités.

Bien que le réseau ferroviaire du Canada soit l'un des plus sûrs et des plus efficaces du monde, nous savons qu'il est toujours possible de faire mieux, et nous sommes résolu à rétablir la confiance de la population dans le réseau ferroviaire. En plus des mesures dont j'ai déjà parlé, nous avons apporté d'autres changements afin de rendre les activités ferroviaires et le transport des matières dangereuses plus sûrs, et nous poursuivons nos efforts en ce sens.

Je tiens à souligner que nous avons déjà mis en oeuvre une bonne partie des recommandations formulées par le Bureau de la sécurité des transports. Comme je l'ai déjà dit, le gouvernement a à coeur de rétablir la confiance des Canadiens dans le réseau ferroviaire.

Nous continuerons de collaborer de près avec les intéressés, notamment les municipalités, les provinces et les fonctionnaires étatsuniens, dans le but de trouver d'autres façons de renforcer la sécurité.

Initiatives ministérielles

• (1625)

En avril 2014, le gouvernement a annoncé des mesures qui faisaient suite aux premières recommandations du Bureau de la sécurité des transports à la suite du déraillement de Lac-Mégantic. Premièrement, nous avons ordonné qu'on cesse immédiatement d'utiliser les wagons les moins sûrs pour le transport de produits dangereux. Nous avons aussi établi de nouvelles normes de sécurité pour les wagons-citernes DOT-111 et exigé le retrait graduel des wagons qui ne répondent pas à ces normes. Je suis heureux de confirmer que les nouvelles normes de sécurité des wagons DOT-111 ont été publiées dans la partie II de la *Gazette du Canada* en juillet 2014. Une mise à jour détaillée, publiée le 11 mars 2015, décrit les nouvelles spécifications des wagons-citernes TC-117, qui vont au-delà des nouvelles exigences proposées pour les wagons-citernes DOT-111. Ces normes s'appliqueraient à tout nouveau wagon construit pour le transport de liquides inflammables à compter du 15 octobre 2016. L'élimination rapide et graduelle des wagons DOT-111 transportant du pétrole brut commencera dans deux ans. D'ici 10 ans, seuls les wagons complètement rénovés et ceux qui seront conformes à la norme TC-117 seront autorisés.

Pour ce qui est de la vitesse de trains, nous exigeons que les sociétés ferroviaires réduisent la vitesse de certains trains transportant des matières dangereuses. Elles doivent aussi apporter d'autres améliorations. À titre d'exemple, celles qui transportent des matières dangereuses doivent porter une attention continue à la planification des trajets et à l'analyse des risques.

Nous exigeons par ailleurs des plans d'intervention d'urgence pour les convois de pétrole brut, d'essence, de diesel, de carburant aviation ou d'éthanol, y compris lorsqu'un seul wagon-citerne transporte ces produits. Ces plans ont été passés en revue et approuvés. Depuis le 20 septembre 2014, nous disposons d'équipes spécialisées qui sont prêtes à intervenir dans l'éventualité d'un déversement de pétrole. Un groupe de travail a aussi été mis sur pied pour permettre à des groupes névralgiques, comme les administrations municipales, les premiers intervenants, les sociétés ferroviaires et les expéditeurs, de se concerter afin de renforcer les capacités d'intervention d'urgence d'un bout à l'autre du pays.

Les députés se rappelleront probablement que le Bureau de la sécurité des transports a publié en août 2014 son rapport définitif assorti de recommandations concernant l'accident de Lac-Mégantic. Le gouvernement y a répondu officiellement le 29 octobre suivant.

Tout d'abord, le bureau a recommandé que le ministère des Transports exige que les compagnies ferroviaires canadiennes mettent en place des moyens de défense physiques additionnels pour empêcher le matériel de partir à la dérive. À cette fin, la ministre des Transports a délivré une injonction ministérielle additionnelle et un arrêté ministériel visant la mise en oeuvre de changements majeurs afin d'améliorer l'immobilisation des trains et d'imposer aux sociétés ferroviaires qu'elles satisfassent à des exigences normalisées à l'égard des freins. La deuxième recommandation du bureau insiste sur la nécessité de procéder régulièrement à des vérifications approfondies des systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire. En réaction, Transports Canada a revu ses plans d'inspection et de vérification de manière à vérifier plus souvent les systèmes de gestion de la sécurité, en imposant une vérification approfondie tous les trois à cinq ans.

Outre ces deux recommandations, le Bureau de la sécurité des transports a aussi publié deux avis de sécurité ferroviaire, l'un sur la classification du gaz d'extraction et des liquides inflammables et

l'autre sur la formation des employés de chemins de fer d'intérêt local, qui sont aussi pris en considération.

À la suite de l'accident survenu en juillet 2013 à Lac-Mégantic, nous avons exigé sur-le-champ que des tests de classification du pétrole brut soient réalisés. Nous avons aussi imposé l'élaboration de plans d'intervention d'urgence à l'égard de liquides inflammables précis et de l'éthanol.

En juillet 2014, le gouvernement a proposé une modification réglementaire conférant aux inspecteurs le pouvoir de procéder à une vérification approfondie de la classification des matières dangereuses. En conséquence, l'industrie doit maintenant démontrer les résultats de ses tests.

En dernier lieu, parlons de la formation du personnel. Nous exigeons que les sociétés ferroviaires soumettent des plans de formation à l'examen du ministère. En 2015, le ministère procédera également à des vérifications ciblées dans le but de cerner les lacunes précises des plans de formation de l'industrie. Les résultats de cet exercice nous aideront à déterminer quelles sont les exigences qu'il faut imposer ou resserrer dans le but de renforcer le régime de formation.

• (1630)

Le gouvernement est toujours résolu à améliorer la sécurité ferroviaire dans l'intérêt de tous les Canadiens. Nous continuerons de prendre des mesures concrètes.

Je demande à tous les députés d'appuyer le projet de loi.

• (1635)

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement l'allocution du député d'en face. Il a notamment parlé de réduire la vitesse de certains trains transportant des matières dangereuses.

Plusieurs catastrophes qui se sont produites récemment impliquaient les derniers modèles de wagons. Les trains en cause circulaient à une vitesse nettement inférieure à la limite imposée par la ministre. Le député estime-t-il que les limites prescrites par la ministre réussiraient à protéger la population des régions urbaines?

M. Wladyslaw Lizon: Monsieur le Président, je tiens à remercier le député d'en face pour sa question. Je ne suis toutefois pas certain de ce qu'il veut dire.

Je suppose que le plus sûr serait que les trains restent immobiles; il n'y aurait pas alors de situations dangereuses. Toutefois, pour pouvoir transporter des marchandises, les trains doivent se déplacer. En abaissant les limites de vitesse, on améliorera la sécurité. Cette mesure a d'ailleurs été prise. Il faut considérer tous les facteurs qui peuvent causer des accidents et envisager tous les moyens d'améliorer la sécurité, notamment les limites de vitesse, les exigences techniques et de nouvelles normes pour les wagons-citernes. Toutes ces mesures réunies permettront d'améliorer de beaucoup la sécurité.

Même avec une voiture automobile, un accident peut se produire même si on conduit très lentement. Tout est une question de bon sens.

Initiatives ministérielles

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, comme beaucoup d'autres députés, j'ai déjà eu l'occasion de parler du projet de loi. Je veux cependant rendre hommage aux travailleurs ferroviaires, qui sont nombreux. À Winnipeg, par exemple, il y a la gare de triage de Symington, des gares de triage du CN dans mon patelin et les voies du CP qui traversent la ville. Ces gares de triage créent d'immenses possibilités d'emploi et assurent de façon remarquable un bon niveau de sécurité. Ce sont les gens qui y oeuvrent qui font le travail et qui veillent dans la mesure du possible à ce que nos voies ferrées soient sécuritaires.

Le gouvernement a cependant une responsabilité à assumer et un rôle à jouer, lui aussi. Il doit chercher des façons d'améliorer le système, en recourant à la technologie et en faisant la promotion de la recherche et du développement, et il doit inciter les sociétés ferroviaires à faire davantage à ce chapitre. Le député nous parlerait-il de la responsabilité des entreprises de faire appel à la technologie et à la recherche pour continuer d'améliorer notre réseau ferroviaire et du rôle que doivent jouer le gouvernement fédéral et, dans une certaine mesure, les autres ordres de gouvernement?

Il ne suffit pas d'adopter le projet de loi pour que notre réseau ferroviaire devienne sécuritaire. De nombreux intervenants doivent contribuer à faire en sorte que nos voies ferrées et nos trains ne présentent pas de danger pour les localités qu'ils traversent.

M. Wladyslaw Lizon: Monsieur le Président, je m'intéresse vivement à la technologie, aux améliorations et à l'application de la recherche et de la technologie dans l'industrie ferroviaire. Après mon diplôme d'études secondaires, le premier diplôme que j'ai obtenu est celui de technicien de chemin de fer. J'ai fait un stage dans une locomotive à vapeur et je sais que nous avons réalisé de grands progrès.

Il existe des innovations technologiques qui peuvent être utilisées et mises en oeuvre pour améliorer la sécurité ferroviaire, comme des appareils électroniques ou autres, et certains le sont déjà. En effet, le réseau ferroviaire canadien est très perfectionné. Toutefois, il y a de nouveaux dispositifs qui amélioreraient la sécurité, en plus de faciliter considérablement et de rendre plus efficace le travail des gens dont le député a parlé. Je pense que les sociétés, les compagnies de chemin de fer, mettront en oeuvre ces nouvelles technologies, innovations et inventions dans le réseau pour l'améliorer et le rendre plus sécuritaire. Je pense qu'elles doivent le faire.

● (1640)

L'hon. Geoff Regan (Halifax-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, d'entrée de jeu, je veux mentionner que j'ai trouvé intéressante l'intervention de mon collègue de Mississauga-Est—Cooksville, lorsqu'il a dit qu'à l'époque où il était étudiant, il a travaillé dans des trains à vapeur. J'espère que nous pourrions entendre ses anecdotes intéressantes sur sa jeunesse en Pologne, où il a vécu cette expérience alors qu'il fréquentait l'université. Je suis certain qu'il a des histoires intéressantes à raconter sur cette expérience, des histoires que nous entendrons peut-être à la Chambre ou qu'il pourrait me raconter à un autre moment.

Je suis heureux, pour plusieurs raisons, d'avoir l'occasion de participer au débat sur le projet de loi C-52 à l'étape de sa troisième lecture. En qualité de porte-parole du Parti libéral en matière de ressources naturelles, je reconnais que les modifications à la Loi sur les transports au Canada et à la Loi sur la sécurité ferroviaire auront des répercussions profondes sur l'expédition de ressources naturelles importantes, dont le pétrole, comme il en a été question ici aujourd'hui.

Malheureusement, j'estime que ce gouvernement conservateur inepte, ce régime conservateur, a complètement bousillé le projet Keystone XL. Il a fait s'enliser le projet d'oléoduc Énergie Est et il n'aurait jamais dû faire la sourde oreille aux préoccupations des Autochtones et des environnementalistes et autoriser automatiquement, comme il l'a fait, le projet Northern Gateway.

Le résultat de l'incompétence du gouvernement, qui s'est révélé incapable de réaliser un seul projet de pipeline, a été le recours croissant aux chemins de fer pour transporter le pétrole jusqu'aux marchés, avec les problèmes de sécurité ferroviaire que cela a entraîné. Les inquiétudes des gens concernant la sécurité ferroviaire sont tout à fait justifiées lorsqu'on connaît le bilan du gouvernement en la matière depuis une dizaine d'années.

Je suis également heureux de prendre la parole aujourd'hui parce qu'en tant que Néo-Écossais, je m'inquiète de l'avenir du chemin de fer du Cap-Breton et du centre de la Nouvelle-Écosse, qui dessert l'île du Cap-Breton depuis plus de 135 ans et qui est très important pour de nombreuses industries de cette région. C'est en fait l'ingrédient essentiel qui a permis à ces entreprises de continuer de prospérer, d'employer des gens et d'apporter des bienfaits à la population locale. Nous devrions tous nous inquiéter des graves difficultés de ce chemin de fer, dont l'existence est grandement menacée aujourd'hui.

Je sais que la ministre des Transports est originaire de l'île du Cap-Breton et que, tout comme mes collègues de Sydney—Victoria et de Cape Breton—Canso, elle s'inquiète de l'avenir des trains desservant l'île du Cap-Breton. Je connais l'importance vitale des trains du CN pour le port de ma ville, Halifax, en ce qui a trait au transport de conteneurs ainsi que d'autres marchandises, à destination de l'ensemble de l'Amérique du Nord.

Depuis longtemps, le Canada atlantique sait très bien apprécier la valeur du réseau ferroviaire canadien, puisqu'il nous rapproche des autres Canadiens depuis plus de 100 ans. Que l'on pense au service voyageurs de VIA Rail, qui a malheureusement été considérablement réduit au cours des dernières années, ou aux trains de marchandises qui traversent la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick, deux magnifiques provinces, ainsi que les autres provinces, le réseau ferroviaire est une composante essentielle de notre infrastructure économique et constitue un moteur économique pour ma région.

D'ailleurs, je devrais souligner que je suis ravi d'avoir eu la chance d'accompagner récemment les députés qui ont pris le train de VIA Rail à partir d'Halifax pour démontrer leur appui indéfectible au maintien d'un excellent service voyageurs entre le Canada atlantique et Montréal. Je suis heureux que l'initiative semble avoir été un succès, puisque le service sera maintenu.

À titre de député d'Halifax-Ouest, je reçois souvent des appels au sujet de la ligne principale du CN, qui passe dans ma circonscription. Elle traverse Clayton Park, Rockingham et Birch Cove et se rend jusqu'au coeur de Bedford. D'ailleurs, je peux entendre le sifflement du train depuis ma cour arrière, et j'entends souvent le grondement du train qui passe à différents moments du jour et du soir.

Lorsque je fais du porte-à-porte dans ma circonscription, ce que je fais régulièrement, mes électeurs se disent également préoccupés par plusieurs problèmes. Par exemple, ils ne connaissent pas toujours la nature des marchandises qui sont transportées dans les wagons qui traversent leur collectivité, et cela peut être une grande source d'inquiétude. Ils s'inquiètent peut-être de l'état des rails et des passages supérieurs qui font partie du réseau.

Initiatives ministérielles

Récemment, un électeur m'a fait part d'un problème de sécurité ferroviaire lié à l'entretien des ponceaux et des passages supérieurs. Lorsqu'on pense à la sécurité ferroviaire, on songe généralement à ce qui s'est passé à Lac-Mégantic. On pense aux matières toxiques ou explosives qui sont transportées dans des wagons. On ne songe pas à quelque chose d'aussi simple qu'un ponceau sous un chemin de fer.

• (1645)

En fait, j'ai reçu un appel d'un électeur, qui m'a signalé qu'un ponceau se trouvant sous des rails, à Bedford, était bloqué par des débris, ce qui causait des inondations.

Dans ma province, la Nouvelle-Écosse, l'hiver a été difficile, mais nous sommes habitués à ce que la température varie tout au long de l'hiver. Ainsi, il peut faire très doux une journée, et très froid le lendemain. On peut donc supposer que si un ponceau est bloqué, une bonne quantité de glace pourrait se former sur les rails. Le fait qu'un train risque de dérailler au beau milieu de la collectivité a de quoi faire peur. C'est donc un problème important dont il a fallu s'occuper. En fait, j'ai travaillé avec le Canadien National et la Ville d'Halifax pour que l'on débloque les ponceaux, ce qui a été fait. Cela m'a permis de constater que les responsabilités relatives à l'entretien des ponceaux et des passages supérieurs ne sont pas clairement définies et que cela peut avoir des répercussions sur la sécurité ferroviaire. C'est un aspect auquel nous ne songerions probablement pas en temps normal.

Comme tous les députés libéraux, je partage les vives inquiétudes des Canadiens en ce qui concerne la sécurité ferroviaire au pays. Mon collègue de Trinity—Spadina a pris la parole précédemment au sujet du projet de loi C-52, et il a expliqué de façon éloquente à quel point la sécurité ferroviaire est importante dans sa circonscription, car c'est là qu'on trouve certaines des voies ferrées les plus empruntées au Canada. Il a mentionné qu'il demeure difficile d'atténuer la vitesse des trains dans sa collectivité — cet aspect a également été soulevé par mon collègue de Mississauga-Est—Cooksville il y a quelques minutes — et de contrôler les matières dangereuses qui passent par certaines des régions les plus densément peuplées du Canada.

Voici ce qu'il a déclaré :

On sait aussi que les véritables moyens d'améliorer la sécurité dépassent le cadre du présent débat. Parmi les solutions, mentionnons des trains plus courts, une plus stricte réglementation des produits chimiques transportés par ces trains, peut-être l'obligation de transporter le diesel et les produits chimiques très volatiles dans les nouveaux wagons améliorés et, tant que ces mesures ne sont pas prises, l'application de limites de vitesse beaucoup moindres.

Le député de Trinity—Spadina a aussi mentionné que, lors des récentes élections partielles dans sa circonscription, les néo-démocrates avaient affirmé qu'ils n'appuieraient jamais le moindre pipeline au Canada et que leur préférence allait au transport ferroviaire. Plus tôt aujourd'hui, le député de York-Sud—Weston a laissé entendre que le pétrole transporté par train ne pouvait être transporté par pipeline. C'était la première fois que j'entendais une telle chose. En tant que porte-parole de mon parti en matière de ressources naturelles, je me renseigne beaucoup et depuis longtemps sur les questions entourant le domaine pétrolier et gazier. Je serais donc curieux d'entendre parler du type de pétrole qui, selon le député, ne peut être transporté par pipeline.

Les néo-démocrates n'envisageraient même pas d'appuyer les pipelines si on mettait sur pied un cadre de responsabilité prévoyant de rigoureux examens, des évaluations environnementales adéquates, la participation et le soutien du public et la consultation des Premières Nations.

Le pays a besoin des pipelines, car ils transportent beaucoup de produits que nous utilisons. Le NPD semble être d'avis que les pipelines ne devraient être utilisés sous aucun prétexte.

Les conservateurs, quant à eux, sont en faveur des pipelines, peu importe les circonstances. La dichotomie est intéressante.

Revenons au projet de loi C-52. Il vise deux objectifs : changer la façon d'établir les niveaux minimaux d'assurance pour les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale, et créer un fonds d'indemnisation pour couvrir les dommages subis lors d'accidents ferroviaires dans le contexte du transport de certaines marchandises dangereuses.

La sécurité ferroviaire est, bien sûr, devenue une question extrêmement importante pour les Canadiens depuis la tragédie de Lac-Mégantic, et le gouvernement conservateur a été lent à réagir. Il a présenté des mesures au compte-gouttes sous forme de modifications techniques et réglementaires dans des projets de loi comme le C-52.

La triste vérité, c'est que le gouvernement tente maintenant d'améliorer la sécurité ferroviaire en partie à cause de l'horrible explosion de train qui est survenue à Lac-Mégantic, une tragédie qui a coûté la vie à bon nombre de personnes innocentes et touché beaucoup de familles. Je sais que tous les députés ont été attristés et horrifiés par ce qui s'est passé là-bas.

Le projet de loi est aussi appelé « Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire ». Les conservateurs donnent toujours des noms intéressants à leurs mesures législatives. Je pense qu'ils passent parfois plus de temps à trouver un nom attrayant pour leurs projets de lois qu'à penser au contenu de ces derniers.

• (1650)

Le projet de loi modifierait deux autres lois, soit la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire. En ce qui concerne la Loi sur les transports au Canada, le projet de loi C-52 renforcerait le régime de responsabilité et d'indemnisation pour les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale, en établissant des niveaux minimaux d'assurance pour les compagnies de chemin de fer et un fonds d'indemnisation supplémentaire, financé par les expéditeurs. Ce fonds couvrirait les dommages subis lors d'accidents ferroviaires dans le contexte du transport de certaines marchandises dangereuses.

Les modifications établiraient entre autres des niveaux minimaux d'assurance pour l'exploitation de chemin de fer visant le transport de marchandises, en fonction du type et du volume des marchandises transportées. Le titulaire d'un certificat d'aptitude serait tenu de maintenir la couverture d'assurance responsabilité requise par la loi et d'aviser sans délai l'Office des transports du Canada si sa couverture d'assurance était modifiée. C'est tout à fait logique.

Les modifications établiraient qu'une compagnie de chemin de fer est responsable des pertes, même en l'absence de preuve de faute ou de négligence, sous réserve de certains moyens de défense. Une responsabilité absolue serait prévue pour les pertes, les dommages et les frais résultant d'un accident ferroviaire impliquant du pétrole brut ou d'autres marchandises désignées, jusqu'au niveau de la couverture minimale d'assurance responsabilité de la compagnie de chemin de fer. Les modifications prévoient aussi la création d'un fonds d'indemnisation parmi les comptes du Canada, financé par les contributions payées par les expéditeurs, pour couvrir les pertes, dommages et frais résultant d'un accident ferroviaire impliquant du pétrole brut ou d'autres marchandises désignées, qui excèdent la couverture minimale d'assurance responsabilité.

Initiatives ministérielles

Ce projet de loi modifierait aussi la Loi sur la sécurité ferroviaire de manière à, entre autres choses, permettre aux provinces et aux municipalités qui ont fait des dépenses pour éteindre un incendie causé par les activités d'une compagnie de chemin de fer de demander à l'Office des transports du Canada que la compagnie visée lui rembourse les dépenses ainsi engagées.

Il préciserait le pouvoir de réglementer du Cabinet relativement à l'interdiction ou à la limitation de l'accès à un terrain sur lequel se trouve une voie ferrée, notamment par l'installation de clôtures ou de signaux. Bref, il permettrait de sécuriser ces zones et d'empêcher les gens d'y pénétrer pour y causer du tort intentionnellement ou de s'y blesser. Il permettrait en outre aux inspecteurs de la sécurité ferroviaire, s'ils sont convaincus de la présence d'un risque imminent pour la sécurité ou la sûreté ferroviaires, à ordonner à une personne ou à une compagnie de prendre les mesures qu'ils estiment nécessaires pour atténuer ce risque.

Il autoriserait en outre le ministre à ordonner à une compagnie, à une autorité responsable du service de voirie ou à une municipalité de suivre les procédures ou d'apporter les mesures correctives qu'il précise et qu'il estime nécessaires pour la sécurité ferroviaire. Il accorderait au Cabinet un pouvoir de réglementation relatif à la transmission à toute personne de renseignements concernant la sécurité ferroviaire. Il autoriserait le ministre à ordonner à une compagnie d'apporter les mesures correctives nécessaires s'il estime que la mise en œuvre de son système de gestion de la sécurité risque de compromettre la sécurité ferroviaire.

Bien que le projet de loi C-52 et d'autres proposent certaines des mesures que réclame le Parti libéral dans le dossier, je ne pense pas que le gouvernement conservateur puisse pour autant affirmer avoir rempli la promesse qu'il a faite d'assurer la sécurité et l'intégrité du système canadien de chemins de fer.

Les faits sont éloquentes. En février et en mars, il y a eu trois déraillements uniquement en Ontario.

Les Canadiens se sont fait avoir par une approche fragmentée de la sécurité ferroviaire. Ce dernier projet de loi n'est que l'exemple le plus récent qui démontre que le gouvernement refuse encore de prendre la sécurité ferroviaire au sérieux. Sinon, comment expliquer le fait que la division de la sécurité ferroviaire de Transports Canada manque de personnel, de fonds et de formation? Elle est victime de la porte tournante du Cabinet conservateur; le portefeuille en question a changé cinq fois de ministre en neuf ans.

Transports Canada est rempli de très bons fonctionnaires déterminés à assurer la sécurité et l'intégrité de notre système ferroviaire. Cela ne fait absolument aucun doute. Il est malheureux, cependant, que l'intégrité et le dévouement du gouvernement ne soit pas à la hauteur. Comme l'a fait remarquer mon collègue d'Ottawa-Sud, le porte-parole du Parti libéral en matière de transports, dans son discours sur le projet de loi, le financement consacré à la sécurité ferroviaire a diminué de 20 % au cours des cinq dernières années. Durant cette période, alors que nous nous soucions beaucoup plus de la sécurité ferroviaire, le gouvernement conservateur a réduit le financement de 20 %. Comment faire cadrer cela avec les beaux discours qui émanent de ce côté-là?

• (1655)

J'aimerais citer mon collègue d'Ottawa-Sud. Il a dit:

Dans les faits, les conservateurs veulent donner l'impression — au moyen de subterfuges, de manoeuvres sournoises, de mauvaise communication et de déclarations trompeuses — qu'ils ont le dossier de la sécurité ferroviaire, un enjeu d'une grande importance, bien en main. Mais ce n'est pas le cas.

Comme je voudrais que le ministre porte attention à ce que disent mon collègue d'Ottawa-Sud et les témoins qui ont comparu devant le comité pour faire des critiques constructives au sujet du projet de loi C-52. Un certain nombre d'experts clés ont affirmé devant le comité qu'ils n'avaient pas été adéquatement consultés par le gouvernement au sujet du projet de loi. Ils s'interrogeaient sérieusement au sujet des conséquences de l'assurance responsabilité et des répercussions du projet de loi sur l'emploi et sur la compétitivité commerciale. Malheureusement, il semble que ces réserves soient tombées dans l'oreille d'un sourd.

Il est important de souligner que cela arrive à un moment où Transports Canada a beaucoup de rattrapage à faire, étant donné que, dans le Budget principal des dépenses, son budget a été amputé de 202 millions de dollars, soit 11 %. Le gouvernement a fait ces compressions dans la foulée d'un rapport cinglant du vérificateur général duquel il ressort, entre autres, que le gouvernement n'a fait que 26 % des vérifications prévues. Il n'a pas fait de vérification de VIA Rail, même si VIA Rail transporte quatre millions de passagers par an. Est-ce que les passagers de VIA Rail des passagers comme nombre d'entre nous — et, j'espère, comme de plus en plus de Canadiens — n'aimeraient pas que, à l'occasion du moins, quelqu'un fasse une vérification pour s'assurer que les mesures de sécurité ferroviaire requises sont effectivement respectées? Le fait que Transports Canada ne fasse pas ces vérifications est très déconcertant, mais ce n'est pas étonnant, puisque le gouvernement a justement sabré les fonds qui y étaient alloués.

Nous devons reconnaître qu'il y a un déficit de capacité et nous devons nous demander quelles sont les vraies priorités du gouvernement. Examinons les deux faits suivants. D'un côté, dans le budget, le régime conservateur alloue 42 millions de dollars à la promotion du Plan d'action économique. Tout le monde a vu ces publicités inutiles et ces vidéos vaniteuses. D'un autre côté, il alloue 34 millions de dollars à la sécurité ferroviaire. Autrement dit, 42 millions de dollars pour la publicité d'autopromotion partisane et seulement 34 millions de dollars pour la sécurité ferroviaire. Cela en dit long sur ses priorités. Malheureusement, cela témoigne des priorités erronées d'un gouvernement inefficace, corrompu par 10 années de pouvoir.

Mon collègue d'Ottawa-Sud a dit qu'il avait demandé à 10 reprises à la ministre pourquoi elle avait réduit de 11 % le budget de Transports Canada et, chaque fois qu'il lui a posé la question, elle a nié les compressions. Le directeur parlementaire du budget dit toutefois que c'est 11 %. Il est donc clair que les conservateurs ont fait de très mauvais choix et qu'ils mettent vraiment leurs priorités à la mauvaise place.

L'échec des conservateurs a été amplifié par les révélations du vérificateur général, qui a indiqué dans son rapport que le gouvernement n'a pas assez d'inspecteurs et de vérificateurs de systèmes pour s'acquitter des fonctions de sécurité essentielles. C'est extrêmement inquiétant: il n'y a pas assez d'inspecteurs ni de vérificateurs de systèmes. Il s'agit pourtant de sécurité ferroviaire. La situation est assez paradoxale: alors que le gouvernement ne fournissait pas les ressources nécessaires pour que le système ferroviaire canadien soit le plus sûr au monde, ses politiques en matière de pipelines ont échoué, ce qui a fait augmenter le transport du pétrole par rail. Le risque d'accidents graves est donc beaucoup plus élevé.

Initiatives ministérielles

En guise de conclusion, le réseau ferroviaire national a uni le Canada. Bon nombre de Canadiens, de la région de l'Atlantique et d'ailleurs, vivent toujours à proximité des chemins de fer. Bon nombre d'entre nous ont grandi près d'un chemin de fer. Il incombe au gouvernement fédéral d'assurer la sécurité des gens qui voyagent en train, qui vivent près des voies ferrées et qui conduisent les trains.

Bien que ce projet de loi soit nettement insuffisant pour assurer la protection des Canadiens, il contient au moins des mesures que les libéraux ont réclamées, et nous en sommes reconnaissants. Le Parti libéral continuera d'exercer des pressions sur le gouvernement afin qu'il mette les bouchées doubles et qu'il fasse de la sécurité ferroviaire une priorité.

• (1700)

M. Jamie Nicholls (Vaudreuil—Soulanges, NPD): Monsieur le Président, quelques députés ont parlé des systèmes de gestion de la sécurité, ou SGS.

Les libéraux croient-ils que les SGS en place fonctionnent bien? Ces systèmes ont été adoptés en 1999 par le gouvernement libéral: 15 ans plus tard, nous cherchons encore à corriger les lacunes qu'ils comportent. Les libéraux sont-ils conscients de ce problème? Quelle est la réponse du député à ce sujet?

L'hon. Geoff Regan: Monsieur le Président, nous sommes très préoccupés par la façon dont le gouvernement exploite un grand nombre de systèmes. J'ai parlé de ce que le gouvernement a réellement fait pour assurer la sécurité ferroviaire et j'ai mentionné qu'il avait réduit le financement. Comment peut-on croire que le gouvernement surveille et réglemente les systèmes alors qu'il a réduit le nombre de vérificateurs et d'inspecteurs? Ce sont eux qui, sur place, s'assurent que ces systèmes fonctionnent adéquatement et de façon sécuritaire. Ce n'est pourtant pas ce qui se passe, et nous devrions tous être très préoccupés par la situation.

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, j'ai été consternée de constater que, dans son discours, le député d'Halifax a choisi de parler d'un projet de loi qui porte principalement sur la responsabilité en matière de sécurité ferroviaire pour promouvoir les pipelines. Je ne crois certainement pas que les pipelines transportant du bitume non traité pour alimenter des raffineries situées dans d'autres pays sont dans notre intérêt national.

Il est aussi important de dire que, à ce que je sache, le Parti vert est le seul parti qui s'oppose aux projets de Keystone, d'Énergie Est, de Kinder Morgan et d'Enbridge. Je sais qu'il a déclaré que le NPD s'oppose à tous ces projets. J'aimerais bien que ce soit vrai, mais je ne crois pas que ce soit le cas pour le moment.

Par conséquent, j'aimerais donner au député l'occasion de réfléchir et de déterminer s'il s'agit bel et bien de la position officielle permanente du Parti libéral, compte tenu des emplois perdus. Unifor a présenté récemment des preuves liées au projet de Kinder Morgan qui montrent le nombre d'emplois qui sont perdus lorsque du bitume brut, qui se présente sous forme solide, doit être mélangé avec des diluants toxiques pour qu'on puisse l'acheminer au moyen d'un pipeline jusqu'à un pétrolier à destination de raffineries situées à l'étranger, où se trouvent les emplois.

L'hon. Geoff Regan: Monsieur le Président, la députée sous-entend qu'il faudrait transporter ce produit par train plutôt que par pipeline. Elle dit qu'elle s'oppose aux pipelines, point à la ligne, alors transportons-le par train. Peut-être qu'elle propose en fait de ne pas transporter ce produit du tout, de cesser d'utiliser les produits pétroliers. L'idée d'abandonner les combustibles fossiles plaît aux personnes qui sont soucieuses de l'environnement, comme nous devrions tous l'être, mais ce n'est pas demain la veille.

Il suffit de se rendre sur une grande autoroute pour constater qu'une multitude de véhicules fonctionnent grâce aux produits pétroliers. Cela ne risque pas de changer d'ici un mois ni même un an. Il faudrait beaucoup plus longtemps. Pour l'instant, ces produits occupent une grande place dans notre économie, et il faut pouvoir les transporter.

Cela dit, il faut faire preuve de beaucoup de circonspection dans la manière d'évaluer les pipelines, par exemple, et les autres projets associés aux ressources naturelles. Il faut procéder de manière responsable en appliquant un processus d'évaluation environnementale rigoureux et en procédant à des consultations populaires en bonne et due forme, y compris auprès des Premières Nations. C'est primordial. Il ne faut pas se contenter de dire amen à tout, comme le voudrait le gouvernement.

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, j'aime la franchise de la chef du Parti vert. Sa position sur les pipelines est claire comme de l'eau de roche: il ne devrait pas y en avoir. La position du NPD est une peu ambiguë. Ce parti veut donner l'impression qu'il pourrait peut-être, un jour, être ouvert à l'idée d'un possible pipeline, si sa sûreté pourrait être prouvée. C'est la position qu'il semble défendre en Alberta. Ailleurs au Canada, sa position semble plus proche de celle du Parti vert.

Il faut reconnaître que la quantité de pétrole brut exporté par le Canada augmente en flèche, et tous les Canadiens veulent que notre réseau ferroviaire soit sûr. Ce serait faire preuve d'irresponsabilité, de la part d'un parti qui veut gouverner le pays, que de nier la possible utilité des pipelines pour transporter un produit qui constitue un aspect très important de notre vie, de notre économie et de notre société. Ce serait faire preuve d'irresponsabilité que de rejeter les pipelines.

• (1705)

L'hon. Geoff Regan: Monsieur le Président, je suis d'accord avec mon collègue. Ce qu'il a dit est plein de bon sens. Ce serait irresponsable.

Agissons de façon responsable. En fait, des milliers de kilomètres de pipelines traversent déjà le pays pour transporter le pétrole et le gaz naturel, qui sont fort utiles à notre économie. Il faut reconnaître qu'on s'en sert quotidiennement.

Devons-nous encourager l'exploitation d'autres formes d'énergie? Absolument. Devons-nous encourager le recours aux sources d'énergie renouvelable? Oui, et à mon avis, le gouvernement est loin d'en faire assez. Il ne s'intéresse pas suffisamment à ces questions.

Revenons à la suggestion de ma collègue de la Colombie-Britannique, qui estime que le gouvernement devrait décider où ces matières seront raffinées ou améliorées. Je ne sais pas si la chef du Parti vert pense que le gouvernement serait propriétaire des raffineries ou des usines de valorisation ou si elle a autre chose en tête. Je ne vois pas grand fondement économique à ce dont elle parle. Outre sa politique environnementale — par ailleurs fort importante —, ce parti doit avoir une politique économique qui tient la route.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Monsieur le Président, j'apprécie les commentaires de mon collègue. Toutefois, il a parlé, entre autres, du fait que, d'une manière ou d'une autre, on peut transporter du pétrole brut de Bakken par pipeline. Cela est impossible, à moins de réduire considérablement la pression de vapeur Reid, et c'est une opération très coûteuse, pratiquée uniquement s'il faut transporter la matière par pipeline.

Initiatives ministérielles

C'est ce à quoi je faisais allusion, le pétrole brut de Bakken. La pression de vapeur Reid du pétrole brut de Bakken est en soi trop élevée pour qu'il puisse être transporté par pipeline et ce, par n'importe quelle société pipelinière de bonne réputation. C'est notamment pour cette raison qu'il est transporté par train.

Cela étant dit, le réseau ferroviaire du pays n'est actuellement pas assez sûr pour le transport de ce type de marchandises dangereuses. La pression de vapeur Reid et d'autres parties du pétrole brut de Bakken le rendent explosif et les conteneurs dans lesquels il est expédié risquent la rupture, même lors de petites collisions à faible vitesse. C'est à ce sujet que nous espérons que le gouvernement prendra des mesures, ce qu'il n'a pas encore fait.

L'hon. Geoff Regan: Monsieur le Président, je remercie le député de cette précision. Cependant, s'il se donne la peine de vérifier, je pense qu'il constatera que même le pétrole brut de la formation de Bakken n'est pas uniforme. Le pétrole brut extrait de divers puits, dans la formation de Bakken ou ailleurs, a des propriétés différentes dans chaque cas. Ces propriétés varient.

En fait, d'après ce que j'ai lu et entendu, la plus grande partie du pétrole brut qui est transporté par train peut être acheminé par un pipeline. C'est l'une des raisons pour lesquelles on insiste tant pour construire d'autres pipelines. Certes, il peut y avoir des cas où cela n'est pas possible et où il faut utiliser le transport ferroviaire, auquel cas le réseau doit être très sécuritaire. C'est pourquoi nous voulons nous assurer que le gouvernement actuel aille plus loin et adopte une attitude plus responsable à l'égard de la sécurité ferroviaire.

M. Bruce Hyer (Thunder Bay—Superior-Nord, PV): Monsieur le Président, le député d'Halifax-Ouest utilise sans cesse le mot « responsable ». Il a laissé entendre que le Parti vert n'agissait pas de façon responsable en voulant faire cesser l'expansion de l'exploitation des sables bitumineux et l'exportation de pétrole brut non raffiné à l'étranger. C'est faux.

Cependant, à propos de responsabilité, la véritable question qui se pose est de savoir si le Parti libéral agit de façon responsable en n'ayant absolument aucun plan pour fixer le prix du carbone et en laissant aux provinces le soin de s'en occuper. Peut-on appeler cela du leadership? Est-ce là le genre de leadership que les libéraux promettent après le 19 octobre?

L'hon. Geoff Regan: Monsieur le Président, d'abord, je pense que mon collègue rapporte mal mes paroles. J'ai parlé du plan du Parti vert, selon lequel nous devrions faire toute la transformation et le raffinage, tandis que le gouvernement du Canada déterminerait seul à quels endroits ces opérations se feraient et de quelle manière. Ce parti a peut-être en tête un projet de nationalisation de l'industrie pétrolière. Je ne sais pas exactement ce que sont ses projets, mais c'est ce dont je parlais. Le député m'a attribué des observations complètement différentes. Je pense qu'il faut être clair, et le député en conviendra peut-être. Je le vois sourire là-bas. Je l'encourage à rapporter plus fidèlement mes paroles à ce sujet.

Pour ce qui est de notre politique relative aux changements climatiques, j'invite le député à prendre connaissance du discours prononcé par le chef de mon parti à Calgary, il y a quelques mois. Je pense que beaucoup de provinces ont choisi cette orientation et que de plus en plus de gens de partout au Canada adoptent exactement ce point de vue.

• (1710)

Mme Rathika Sitsabaiesan (Scarborough—Rouge River, NDP): Monsieur le Président, je vais partager mon temps de parole avec la députée de Rivière-des-Mille-Îles.

Le 6 juillet 2013, tout le pays a été secoué d'apprendre qu'un train de marchandises transportant du pétrole brut provenant de la formation rocheuse Bakken avait déraillé après avoir dévalé une pente. Nous avons été horrifiés par les images de l'explosion et de l'incendie. Nous avons pleuré la disparition des 47 personnes dont le décès a été confirmé ou présumé. Nous nous sommes demandé pourquoi il y a de plus en plus d'accidents ferroviaires, alors que le train a déjà été le moyen de transport le plus sûr. Nous avons été stupéfaits d'apprendre que l'assurance-responsabilité civile de la société ferroviaire Maine and Atlantic Railway n'était que de 25 millions de dollars, ce qui est tout à fait insuffisant, compte tenu de l'ampleur des dommages ainsi que des pertes matérielles et humaines découlant de cette tragédie.

À l'heure actuelle, on estime que les dommages à Lac-Mégantic sont de plus de 400 millions de dollars et que les sommes qu'il faudra déboursier pour reconstruire cette ville afin qu'elle redevienne ce qu'elle était à l'origine seront encore plus élevées. Les contribuables doivent payer la note et consacrer des centaines de millions de dollars au nettoyage et à la reconstruction. Par ailleurs, il est impossible de mesurer la valeur de la vie des 47 Canadiens qui sont décédés dans ces circonstances tragiques.

Au cours des dernières décennies, le système ferroviaire de notre pays a été déréglementé, sous-financé et mal géré, et de mauvaises décisions ont été prises par le gouvernement en poste et le gouvernement précédent.

Ce projet de loi ne va pas assez loin et ne répond pas à bon nombre de nos préoccupations. Je l'appuie, certes, mais il faut faire davantage. Le déraillement tragique survenu à Lac-Mégantic nous a montré qu'il fallait renforcer le régime de responsabilité et d'indemnisation du secteur ferroviaire. Il est important de régler les problèmes fondamentaux à l'origine de la hausse marquée du nombre d'accidents ferroviaires.

En 1999, le gouvernement libéral a modifié la Loi sur la sécurité ferroviaire dans le but d'accélérer la déréglementation du secteur, et les gouvernements fédéraux suivants ont poursuivi sur cette lancée. En 2001, la surveillance directe qu'exerçait le gouvernement fédéral a cédé la place à des systèmes de gestion de la sécurité conçus par les sociétés ferroviaires. Le rôle du gouvernement fédéral dans le dossier de la sécurité ferroviaire a donc profondément changé.

Depuis, le nombre d'accidents ferroviaires a connu une hausse marquée, et ces accidents ont des conséquences de plus en plus graves dans nos collectivités. Selon les données de l'Association des chemins de fer du Canada, en 2009, seulement 500 wagons par année transportaient des combustibles fossiles hautement inflammables. En 2013, ce nombre était passé à 160 000. À compter de 2017, notre réseau ferroviaire devrait transporter 33,9 millions de tonnes de combustibles fossiles par année. Ces chiffres ne tiennent pas compte des autres matières dangereuses qui traversent nos collectivités.

Il ne fait aucun doute que la protection de la population constitue l'une de nos principales responsabilités. Il est grand temps d'améliorer le régime de responsabilité et d'indemnisation du secteur ferroviaire.

C'est dommage qu'il ait fallu la tragédie à Lac-Mégantic pour que le gouvernement prenne cette responsabilité au sérieux. Nous avons constaté un essor exponentiel du transport de marchandises dangereuses, et il y a longtemps qu'il aurait fallu prévoir une protection accrue.

Initiatives ministérielles

En 2013, 144 accidents ont mis en cause des marchandises dangereuses, dont sept ont donné lieu au déversement de produits dangereux. Bon nombre d'entre nous ont entendu parler de trois déraillements dans le Nord de l'Ontario. Ces déraillements ont eu lieu en moins d'un mois, soit de février à mars cette année. Dans deux déraillements, les wagons-citernes transportant du pétrole brut ont pris feu. Dans ces deux cas où il y a eu des incendies, les wagons-citernes étaient des modèles DOT-111 améliorés.

Le gouvernement a ordonné l'élimination progressive des wagons DOT-111 sur une période de 10 ans. Le Bureau de la sécurité des transports, chargé des enquêtes relatives aux accidents ferroviaires, a signalé que la longue période prévue pour l'élimination des wagons était très préoccupante.

En fait, en février 2014, un déraillement a eu lieu dans ma circonscription, sur les chemins Sewells et Reesor. Selon la police, le wagon était vide, et un porte-parole du CN a confirmé qu'il n'y avait aucune marchandise dangereuse et que personne n'avait été blessé. Nous avons eu beaucoup de chance.

Des voies ferrées traversent ma circonscription, et c'est aussi dans ma circonscription que l'on retrouve la gare de triage du CN de Toronto-Est. La ligne du CN, qui passe près de Steeles, transporte chaque jour du pétrole, du gaz et d'autres matières inflammables. La plupart des voies ferrées longent les rues, à quelques mètres, dans bien des cas, de résidences et de parcs où jouent des enfants et où des gens font du vélo ou de la course.

Je prends la parole aujourd'hui parce que je suis préoccupée par le transport de matériaux volatils près de l'endroit où vivent mes voisins et les habitants de ma collectivité, alors qu'il n'y a pas de règlements adéquats en vigueur.

Il nous faut discuter de la responsabilité après un accident, mais nous devons aussi prendre immédiatement des mesures pour prévenir et atténuer les désastres.

Je ne suis pas seule à être d'avis qu'il faut des mesures plus rigoureuses pour assurer la sécurité ferroviaire. Le 31 mars dernier, le maire de Toronto et 17 conseillers de la municipalité ont écrit à la ministre des Transports pour demander que Transports Canada prenne des mesures plus rigoureuses que celles en vigueur à l'heure actuelle pour protéger les villes. Selon un récent article publié dans le *Toronto Star*, des marchandises dangereuses traversent souvent le centre de Toronto.

● (1715)

La municipalité a établi un ensemble de recommandations, et je suis fière de me joindre à elle pour réclamer une application plus rigoureuse de la réglementation et l'adoption d'une réglementation plus stricte afin d'assurer la sécurité des Canadiens, des Torontois et de tous les résidents de Scarborough.

Comme je l'ai indiqué, les marchandises transportées par notre réseau ferroviaire posent de plus en plus de risques, et il faut renforcer nos systèmes de sécurité ferroviaire pour assurer la sécurité de la population. Cela signifie que nous devons prévoir des ressources adéquates pour mettre en oeuvre le régime proposé dans le projet de loi C-52 ainsi que les mesures de surveillance et de réglementation supplémentaires réclamées par les collectivités.

Cependant, le budget de Transports Canada a été réduit de 11 % cette année, ce qui représente 202 millions de dollars. L'année dernière, le gouvernement a dépensé 42 millions de dollars pour des publicités sur le Plan d'action économique, mais 33 millions de dollars pour la sécurité ferroviaire. C'est une honte. Transports Canada a subi des compressions d'année en année.

Comment le gouvernement peut-il parler d'une surveillance adéquate sans fournir les ressources nécessaires? Il est clair que les activités de surveillance nécessitent des ressources.

Pour ce qui est du projet de loi C-52, il vise essentiellement à exiger que les sociétés ferroviaires qui transportent des marchandises dangereuses obtiennent une couverture d'assurance minimale et à établir un fonds d'indemnisation en cas de catastrophe auquel les expéditeurs de pétrole brut contribueraient en vue d'indemniser les victimes, les provinces et les municipalités en cas de déraillement.

Nous craignons que les niveaux minimaux d'assurance établis dans le projet de loi ne suffisent pas. Ils devraient être calculés selon le danger auquel le public est exposé, et non uniquement selon le type et la quantité des marchandises transportées. On estime que les dommages à Lac-Mégantic sont de plus de 400 millions de dollars, mais les nouvelles règles ne semblent pas prévoir une couverture de cet ordre pour les petites compagnies.

Le projet de loi prévoit aussi un fonds commun de secours en cas de catastrophe, auquel on pourrait recourir lorsque la couverture minimale est insuffisante. Toutefois, y aura-t-il suffisamment d'argent dans ce fonds? C'est ce que tout le monde se demande.

Avec les 200 000 barils de pétrole transportés chaque jour, Transports Canada estime qu'une contribution annuelle de 17 millions de dollars pourrait être perçue et ajoutée aux recettes générales. C'est une mesure positive, mais certains ont des réserves. Il faudrait que la mesure soit en place pendant presque 15 ans pour accumuler les 250 millions de dollars nécessaires pour pouvoir intervenir en cas de crise, quelle qu'en soit l'ampleur. Je reviens à la tragédie de Lac-Mégantic qui a causé des dommages se chiffrant à 400 millions de dollars. Par conséquent, cette contribution ne serait assurément pas suffisante.

Par ailleurs, nous voulons faire en sorte que le fonds soit suffisant pour couvrir tous les coûts causés par des désastres, y compris une responsabilité illimitée en cas de négligence de la part des sociétés de chemin de fer. Grâce au projet de loi, les municipalités et les provinces seraient mieux en mesure de se faire rembourser par la société de chemin de fer pour les coûts des interventions que nécessiterait un incendie causé par les activités ferroviaires. Toutefois, nous sommes loin d'avoir réduit la probabilité de tels accidents.

Comment protéger la vie des gens qui vivent au Canada? Il nous faut des plans véritables pour atténuer les risques que présentent les convois de marchandises dangereuses qui passent dans les localités canadiennes. Il faut veiller à ce que le gouvernement participe activement aux régimes de sécurité ferroviaire. Après toutes ces années où les libéraux ont permis l'autoréglementation de l'industrie, ce qui a entraîné une hausse des accidents et un déclin de la sûreté, nous devons avoir des inspecteurs indépendants et tenir les sociétés ferroviaires responsables.

Enfin, nous devons poursuivre la discussion nationale sur la transformation du pétrole, du bitume et des autres ressources naturelles du pays. Nous avons l'occasion d'en faire encore bien plus en matière de sécurité ferroviaire au Canada. L'adoption du projet de loi à l'étude ne débouchera pas sur un système de transport ferroviaire sécuritaire. Or, les Canadiens méritent de véritables mesures de sécurité ferroviaire et des systèmes ferroviaires sûrs. Le projet de loi à l'étude est un pas en ce sens, mais il ne va pas assez loin.

Initiatives ministérielles

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, je suis d'accord avec la plupart des observations formulées par ma collègue de Scarborough—Rouge River concernant la sécurité ferroviaire et le montant minimal d'assurance prévu dans la mesure législative dont la Chambre est actuellement saisie.

Même si je crois qu'à peu près tout le monde ici présent considère le projet de loi comme une amélioration, il reste encore beaucoup de choses à faire pour assurer la sécurité du réseau ferroviaire, surtout, comme l'ont signalé divers autres députés, que l'on transporte de nouveaux types de combustibles fossiles posant toutes sortes de menaces inédites. Il nous reste beaucoup de choses à apprendre sur les combustibles fossiles. Si on n'y ajoute pas de diluant, le bitume tiré des sables bitumineux est plutôt inoffensif, sauf qu'il est impossible de le transporter par pipeline si on n'y ajoute pas des substances toxiques, dangereuses et hautement inflammables. Et comme l'ont dit d'autres avant moi, le pétrole brut du Dakota du Nord ne se comporte pas comme les autres.

Ma collègue pourrait-elle nous dire si, à son avis, les municipalités bordant les voies ferrées devraient être prévenues lorsque des matières toxiques et dangereuses traversent leur territoire?

• (1720)

Mme Rathika Sitsabaiesan: Monsieur le Président, ma collègue est d'accord avec la plupart de mes observations. Nous devons protéger nos villes et nos villages. Ce ne sont pas les moyens qui manquent, mais nous devons tout faire pour que la population ne coure aucun danger et pour que le transport des marchandises par train ne pose pas de problème. Il faut y voir.

[Français]

Mme Laurin Liu (Rivière-des-Mille-Îles, NPD): Monsieur le Président, j'ai le grand plaisir de me lever à la Chambre pour parler du projet de loi C-52.

Essentiellement, ce projet de loi exige une couverture d'assurance minimale pour les compagnies de chemin de fer qui transportent des marchandises dangereuses. Il établit aussi un fonds de secours aux sinistrés, financé par les expéditeurs de pétrole brut, pour indemniser les victimes de déraillements dans les provinces et les municipalités.

Les mesures contenues dans ce projet de loi sont essentielles et c'est pourquoi je les appuie. Toutefois, le projet de loi n'est pas suffisant pour assurer une sécurité ferroviaire adéquate au Canada. Le gouvernement du Canada procède à une déréglementation de l'industrie ferroviaire depuis des décennies. Cela a commencé sous la gouverne des libéraux. En effet, dès 1999, on avait déjà commencé à modifier la Loi sur la sécurité ferroviaire pour accélérer la déréglementation de cette industrie.

Je me permets aussi de parler des préoccupations de mes concitoyens en ce qui concerne le transport des matières dangereuses. La semaine passée, j'ai fait du porte-à-porte avec une équipe de bénévoles afin de parler de l'environnement et des préoccupations des citoyens en matière d'évaluation environnementale.

Nous avons constaté qu'il y a eu une énorme déréglementation dans l'industrie ferroviaire. Il y a aussi eu une énorme déréglementation concernant les pipelines et les évaluations environnementales liées à ces derniers. Les conservateurs ont profondément miné la confiance des Canadiens dans le processus fédéral d'évaluation des projets d'oléoducs en affaiblissant les règles environnementales et en limitant de façon radicale les consultations publiques.

Il est clair que le gouvernement conservateur procède à la déréglementation à tout prix pour favoriser l'industrie au détriment de notre environnement et de notre santé. En effet, Ottawa a

récemment transféré à l'Office national de l'énergie la responsabilité de déterminer si un projet de pipeline aura un impact sur les poissons et les espèces aquatiques en péril. L'Office national de l'énergie a la responsabilité de surveiller l'industrie pétrolière et gazière et non pas l'environnement et les espèces aquatiques. L'office n'a pas l'expertise nécessaire pour rassurer les Canadiens que les processus d'évaluations environnementales seront rigoureux.

Je reviens sur le sujet de la déréglementation de l'industrie ferroviaire. C'est en 1999 que le gouvernement libéral a modifié la Loi sur la sécurité ferroviaire. C'est une politique qui a été maintenue par les gouvernements qui lui ont succédé. En 2001, lorsque la surveillance directe du gouvernement fédéral a été remplacée par des systèmes de gestion de la sécurité, le rôle du gouvernement fédéral dans la sécurité ferroviaire a profondément changé. Il n'y a rien dans ce projet de loi qui assure que les compagnies ferroviaires vont suivre les réglementations émises par le gouvernement.

En guise de conclusion, je veux mentionner que les Canadiens méritent un gouvernement qui agira en amont des accidents pour protéger leur santé, leur environnement et leur sécurité, partout au pays. Le gouvernement fédéral a négligé à un point tel les voies ferrées au Canada, que le transport des matières dangereuses par train est devenu extrêmement risqué. C'est pourquoi nous avons besoin d'une stratégie nationale en matière de transport, comme mon ancienne collègue de Trinity—Spadina, Olivia Chow, l'a proposé. Nous avons besoin d'une stratégie pour assurer que le transport des matières dangereuses peut être fait de façon sécuritaire avec les infrastructures que nous avons au Canada. C'est pourquoi nous avons mis cette proposition en avant. Je conclus en indiquant que l'approche du gouvernement a été un échec total. Au NPD, nous proposons des solutions qui vont vraiment assurer la sécurité des Canadiens.

• (1725)

[Traduction]

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Nous reprenons le débat.

La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote.

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

Des voix: D'accord.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Je déclare la motion adoptée.

(La motion est adoptée et le projet de loi, lu pour la troisième fois, est adopté.)

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Le secrétaire parlementaire du ministre des Affaires autochtones et du développement du Nord canadien invoque le Règlement.

M. Mark Strahl: Monsieur le Président, je me demandais si nous pourrions obtenir le consentement unanime pour considérer qu'il est 17 h 30.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

*Initiatives parlementaires***INITIATIVES PARLEMENTAIRES**

[Traduction]

LE PLAN D'ACTION NATIONAL CONTRE LA VIOLENCE FAITE AUX FEMMES

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 13 mai, de la motion.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Comme il est 17 h 30, la Chambre passe maintenant au vote par appel nominal différé sur la motion M-444 sous la rubrique des initiatives parlementaires.

Convoquez les députés.

• (1810)

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

(Vote n° 408)

POUR

Députés

Adams	Allen (Welland)
Andrews	Angus
Ashton	Atamanenko
Aubin	Bélangier
Bennett	Benskin
Bevington	Blanchette
Blanchette-Lamothe	Boivin
Borg	Boulerice
Boutin-Sweet	Brahmi
Brisson	Brosseau
Caron	Casey
Cash	Charlton
Chicoine	Chisholm
Choquette	Christopherson
Cleary	Côté
Cotler	Crowder
Cullen	Cuzner
Davies (Vancouver Kingsway)	Davies (Vancouver East)
Dewar	Dion
Dionne Labelle	Donnelly
Doré Lefebvre	Dubé
Dubourg	Duncan (Etobicoke North)
Duncan (Edmonton—Strathcona)	Dusseault
Easter	Eyking
Foote	Fortin
Freeland	Freeman
Fry	Garneau
Garrison	Genest
Genest-Jourdain	Giguère
Godin	Gravelle
Groguhé	Harris (Scarborough Southwest)
Harris (St. John's East)	Hsu
Hughes	Hyer
Jones	Julian
Kellway	Lamoureux
Lapointe	Latendresse
Laverdière	LeBlanc (Beauséjour)
LeBlanc (LaSalle—Émard)	Leef
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 (Saint-Hyacinthe—Bagot)
Mulcair	Murray
Nantel	Nicholls
Nunez-Melo	Péclet
Pilon	Quach
Rankin	Ravignat
Raynault	Regan
Saganash	Sandhu
Scarpaleggia	Scott
Sellah-sor)	Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Wind-sor)
Sims (Newton—North Delta)	Sitsabaiesan
St-Denis	Stewart
Stoffer	Sullivan
Toone	Tremblay
Trudeau	Valeriotte — 120

CONTRE

Députés

Ablonczy	Adler
Aglukkaq	Albas
Albrecht	Alexander
Allen (Tobique—Mactaquac)	Allison
Ambler	Ambrose
Anderson	Armstrong
Ashfield	Aspin
Barlow	Bateman
Benoit	Bergen
Bernier	Blaney
Block	Boughen
Braid	Breitkreuz
Brown (Leeds—Grenville)	Brown (Newmarket—Aurora)
Bruinooge	Butt
Calandra	Calkins
Cannan	Carmichael
Carrie	Chisu
Chong	Clarke
Clement	Crockatt
Daniel	Davidson
Dechert	Devolin
Dreeshen	Duncan (Vancouver Island North)
Dykstra	Eglinski
Falk	Fantino
Findlay (Delta—Richmond East)	Finley (Haldimand—Norfolk)
Fletcher	Galipeau
Gallant	Gill
Glover	Goguen
Goldring	Goodyear
Gosal	Gourde
Grewal	Harris (Cariboo—Prince George)
Hawn	Hayes
Hillyer	Hoback
Holder	James
Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)	Keddy (South Shore—St. Margaret's)
Kenny (Calgary Southeast)	Kent
Kerr	Komarnicki
Kramp (Prince Edward—Hastings)	Lauzon
Lebel	Lemieux
Leung	Lizon
Lobb	Lukiwski
Lunney	MacKay (Central Nova)
MacKenzie	Maguire
Mayes	McColeman
McLeod	Menegakis
Miller	Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)
Moore (Fundy Royal)	Nicholson
Norlock	O'Connor
O'Neill Gordon	Opitz
O'Toole	Paradis
Payne	Perkins
Poilievre	Preston
Raitt	Rajotte
Reid	Rempel
Richards	Ritz
Saxton	Schellenberger
Seeback	Shea
Shiple	Shory
Smith	Sopuck
Sorenson	Stanton
Storseth	Strahl
Sweet	Tilson
Toet	Trost
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 — 146

Initiatives parlementaires

PAIRÉS

Aucun

Le Président: Je déclare la motion rejetée.

Comme il est 18 h 10, la Chambre passe maintenant à l'étude des initiatives parlementaires inscrites au Feuilleton d'aujourd'hui.

* * *

LA MALADIE D'ALZHEIMER ET LES AUTRES DÉMENCES

M. Ben Lobb (Huron—Bruce, PCC) propose:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait, tout en respectant les compétences provinciales et territoriales, continuer à prendre les mesures nécessaires afin de prévenir la maladie d'Alzheimer et les autres démences et de réduire les effets de la démence pour les personnes qui en sont atteintes, ainsi que pour leurs familles et leurs aidants, en continuant d'axer les efforts sur : a) la prise en charge d'un leadership adapté au rôle du gouvernement fédéral de manière à favoriser une approche collaborative et coordonnée avec les provinces et les territoires afin d'élaborer une stratégie pancanadienne en matière de démence, comme les ministres fédéral-provinciaux-territoriaux de la Santé l'ont convenu lors de leur dernière réunion; b) les partenariats au Canada et à l'échelle internationale, y compris les engagements avec les partenaires du G7 et le travail entrepris lors de l'événement mondial « Héritage » sur la démence, organisé conjointement par le Canada et la France, afin d'accélérer la découverte et l'élaboration d'approches pour la prévention, le diagnostic précoce, le retardement de l'apparition et le traitement de la démence; c) l'éducation et la sensibilisation afin de réduire la stigmatisation associée à la démence, y compris la mise sur pied de l'initiative Amis Alzheimer; d) la recherche sur la démence axée principalement sur la prévention primaire, la prévention secondaire et la qualité de vie, y compris les initiatives décrites dans le Plan national de recherche et de prévention concernant la démence; e) la promotion de la mise en commun des pratiques exemplaires parmi toutes les administrations afin de favoriser la connaissance des traitements et services prometteurs; f) la poursuite du travail de collaboration avec les intervenants concernés, y compris les familles touchées par la démence, et la direction de groupes nationaux tels que la Société Alzheimer du Canada et le Consortium canadien en neurodégénérescence associée au vieillissement; g) l'inclusion complète de tous les Canadiens atteints de démence, sans égard à l'âge, dans la mise en œuvre des mesures ci-dessus; h) le maintien du soutien, par des systèmes de surveillance nationaux, pour la cueillette des données sur les principaux aspects de la maladie d'Alzheimer et les autres démences, en vue d'orienter l'analyse et la prise de décision fondées sur la connaissance; i) la communication des progrès aux Canadiens.

— Monsieur le Président, c'est un plaisir d'intervenir à la Chambre pour débattre de la motion M-575 sur la maladie d'Alzheimer et les autres démences.

Pour remettre la question en contexte rapidement, on estime à plus de 40 millions le nombre de personnes dans le monde qui sont actuellement atteintes de cette maladie, et à plus de 700 000 le nombre de Canadiens atteints d'un type de démence. Presque tous les députés à la Chambre connaissent quelqu'un qui est atteint de cette maladie, ou bien a connu quelqu'un qui en était atteint. C'est un très grave problème auquel pas seulement les Canadiens, mais bien les habitants du monde entier, sont confrontés. Nous nous réunissons aujourd'hui en notre qualité de parlementaires pour discuter de la question, mettre en revue les mesures que le gouvernement a prises par le passé et parler de ce qu'il fait actuellement et de ce qu'il compte faire à l'avenir.

La motion demande au gouvernement de prendre des mesures énergiques pour lutter contre la démence et de s'assurer de faire tout son possible pour aider les Canadiens qui vivent avec cette maladie. Je suis heureux de pouvoir intervenir dans le débat sur cette question.

Le gouvernement, sous la direction de la ministre de la Santé, a fait beaucoup de progrès à ce jour. Beaucoup de bonnes mesures sont en cours et nous pouvons toujours en faire plus. Nous ne pouvons pas arrêter maintenant. Nous devons aller de l'avant et, surtout, nous devons prendre encore plus de mesures, plus rapidement. Au cours de la dernière année, au Canada et à l'étranger, il y a eu beaucoup de

discussions sur les mesures à prendre pour mieux relever les défis liés à la démence. Cela n'est pas passé inaperçu et le gouvernement fédéral a investi dans plusieurs activités visant à encourager les efforts collectifs dans ce dossier.

La démence, plus particulièrement la maladie d'Alzheimer, est un problème de santé publique complexe qui touche de plus en plus de Canadiens. Elle touche non seulement ceux qui en sont atteints, mais les parents et amis qui les soignent et les aident. En outre, il ne faut pas oublier les coûts pour le système de soins de santé et les modèles de soins.

Comme l'indique le texte de la motion M-575, il faut poursuivre la recherche afin d'en apprendre davantage sur les causes de la démence, sur les méthodes efficaces de prévention, de dépistage et de traitement de la maladie, ainsi que sur un éventuel remède. Pour relever ces défis, il faut que le gouvernement, les organisations non gouvernementales et d'autres partenaires prennent des mesures novatrices. Le gouvernement reconnaît qu'en ayant une meilleure compréhension de la démence et de son incidence sur les patients, les familles et les aidants, nous pourrions répondre efficacement à leurs besoins. Le gouvernement fédéral respecte son rôle: ses activités se concentrent principalement sur la recherche, la surveillance, le suivi, la sensibilisation et la compréhension de la maladie.

J'aimerais parler des projets qui ont reçu l'appui du gouvernement. Grâce à ceux-ci, nous pourrions mettre au point des programmes efficaces afin de relever les défis liés à la démence.

Au cours des 10 dernières années, par l'entremise des Instituts de recherche en santé du Canada, le gouvernement a investi plus de 1 milliard de dollars dans des projets de recherche neuroscientifique de calibre mondial visant à améliorer l'état de santé des gens qui ont une maladie du cerveau. En 2013-2014, le gouvernement a consacré 37,8 millions de dollars au financement des instituts et de la recherche axée sur la démence, soit une hausse de 67 % par rapport à 2006. La recherche nous a aidés à mieux comprendre la démence, et elle a aussi permis d'explorer de nouvelles options en ce qui concerne la prévention de la démence, l'amélioration du diagnostic, le traitement de la maladie et l'amélioration de la qualité de vie des patients et de leurs proches.

En outre dans son budget de l'année dernière, le gouvernement a annoncé qu'il remettrait aux Instituts de recherche en santé du Canada un financement continu de 15 millions de dollars. Cet argent servira à l'expansion et à la création de différents projets d'importance liés à la recherche en santé, comme la Stratégie de recherche axée sur le patient du Canada et le Consortium canadien en neurodégénérescence et vieillissement.

Le consortium, mis sur pied en septembre 2014, se penche sur des idées de recherche audacieuses et novatrices afin d'améliorer la vie des Canadiens atteints de démence. Il propose des mesures d'amélioration de la prévention primaire, de la prévention secondaire et de la qualité de vie. Le consortium bénéficie d'un financement fédéral de 22,6 millions de dollars, et il reçoit également 9,9 millions de dollars sur cinq ans d'un groupe de partenaires des secteurs public et privé, comme la Société Alzheimer du Canada et la Women's Brain Health Initiative.

Initiatives parlementaires

●(1815)

Tout récemment, le budget de 2015 prévoit l'octroi d'un financement pouvant aller jusqu'à 42 millions de dollars sur cinq ans au centre Baycrest Health Sciences pour appuyer la création du Centre d'innovation canadien sur la santé du cerveau et le vieillissement. Le financement de ce centre soutiendra de nouvelles recherches en vue de créer des produits et des services destinés à appuyer la santé cérébrale et le vieillissement. Le financement prévoit une somme de 32 millions de dollars provenant de FedDev Ontario, l'Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario.

De plus, en 2009, le gouvernement a investi 15 millions de dollars sur quatre ans dans l'Étude nationale de la santé des populations relative aux maladies neurologiques afin de mieux comprendre la maladie d'Alzheimer et d'autres affections, ainsi que leurs répercussions sur les Canadiens. Les conclusions de cette étude ont été publiées en septembre 2014. À la suite de cette étude, le gouvernement est en voie d'élargir le Système national de surveillance des maladies chroniques en collaboration avec les provinces et les territoires, afin d'établir une capacité de surveillance continue de la maladie d'Alzheimer et d'autres démences.

Dans le budget de 2011, le gouvernement s'est engagé à débloquer jusqu'à 100 millions de dollars sur six ans pour créer le Fonds de recherche sur le cerveau du Canada. Ce fonds soutient la recherche en neurosciences pour faire progresser les connaissances et les traitements dans le domaine des maladies du cerveau et des troubles mentaux, y compris la démence. En mai 2014, le premier ministre a annoncé que, dans le cadre du fonds, le gouvernement accorderait l'une des plus importantes subventions au Canada pour la tenue d'une recherche sur la prévention de la maladie d'Alzheimer. En septembre 2014, le gouvernement a annoncé qu'il appuierait cinq projets supplémentaires axés sur la démence, faisant ainsi porter le financement total à 7 millions de dollars.

Tous ces investissements, initiatives et partenariats fédéraux font partie du Plan national de recherche et de prévention concernant la démence mis sur pied par le gouvernement. Nous avons pris des mesures solides dans ce dossier, mais, comme je l'ai dit d'entrée de jeu, il faut en faire plus.

Voilà pourquoi ma motion réclame que le gouvernement poursuive sa collaboration avec la Société Alzheimer du Canada en vue de mettre sur pied le programme Amis Alzheimer, initialement lancé au Japon et, plus récemment, au Royaume-Uni, qui favorise la sensibilisation active des particuliers, de la société et des entreprises à ce que c'est que de vivre avec la démence et aux moyens de mieux soutenir les personnes qui en sont atteintes.

De toute évidence, il ne suffit pas de faire de la recherche. Nous tous ici présents savons que la prestation des soins de santé relève des provinces et des territoires, mais nous devons faire en sorte que le gouvernement fédéral soutienne les provinces autant que possible dans la lutte contre la démence. C'est pourquoi la motion demande au gouvernement de continuer à collaborer avec les provinces au lancement d'une stratégie pancanadienne à l'égard de la démence. La ministre de la Santé a bien fait avancer le dossier et elle en discutera avec ses homologues provinciaux au cours de la prochaine rencontre fédérale-provinciale-territoriale.

L'adoption du plan national dépend de la collaboration de tous les ordres de gouvernement, et je suis convaincu que la dévouée ministre fera le nécessaire pour le concrétiser. J'incite donc tous les députés à appuyer la motion d'aujourd'hui, de manière à ce que les

provinces comprennent que ce dossier est une priorité non seulement pour la ministre, mais pour tous les députés fédéraux.

Soulignons que le dossier de la démence n'intéresse pas seulement le Canada, mais le monde entier. Beaucoup de pays du monde se heurtent à des problèmes similaires. Le gouvernement du Canada s'est engagé à collaborer avec les autres pays pour s'attaquer aux problèmes médicaux et économiques associés à la démence et trouver le moyen de réduire le fardeau que représente cette maladie.

En mars dernier, le Canada a participé à la première Conférence ministérielle sur l'action mondiale contre la démence de l'Organisation mondiale de la santé, qui a eu lieu à Genève, en Suisse. Le Canada figure parmi les 80 pays qui se sont alors engagés à passer à l'action pour faire progresser les travaux sur la démence et faire en sorte que cette question reste prioritaire, à l'échelle tant nationale qu'internationale. Cette conférence est la dernière étape d'une série de mesures internationales sur la démence qui a commencé au Sommet du G8 sur la démence de 2013, à Londres, en Angleterre. Ce sommet, auquel le Canada a participé, visait à accroître la collaboration internationale pour lutter contre ce défi mondial.

Après ce sommet, le Canada a fait front commun avec ses partenaires du G7 et pris notamment l'engagement de s'employer à trouver, d'ici 2025, un remède ou un traitement permettant de modifier la maladie, d'accroître les investissements dans la recherche sur la démence et de combattre les préjugés, l'exclusion et la peur qui y sont associés.

●(1820)

En outre, le Conseil mondial de la démence a été créé pour stimuler l'innovation et la mise au point de traitements pour les personnes qui sont atteintes de démence ou qui risquent de l'être. Cinq secteurs prioritaires ont été déterminés: le financement, le développement intégré à l'échelle mondiale, la science ouverte et les mégadonnées ainsi que les soins et la réduction du risque. Un représentant du Canada participe activement aux travaux de ce conseil international.

Le Canada a également organisé avec la France, en septembre 2014, une rencontre de suivi sur la démence. Cet événement, qui a réuni 200 experts de divers pays, a mis l'accent sur le renforcement des partenariats entre l'industrie et le milieu universitaire en vue de la mise au point de nouvelles approches en matière de prévention, de traitement et de soins. Ses conclusions ont donné lieu à l'élaboration d'un cadre d'action mondial qui comprend les engagements de différents pays et organismes à l'égard de la démence.

Il est clair qu'on ne peut s'attaquer au défi que constitue la démence sans la participation et la collaboration de nombreux secteurs et partenaires. De multiples initiatives mettent à contribution les secteurs public, privé et sans but lucratif, y compris les différents ordres de gouvernement au Canada et ailleurs. En oeuvrant à diverses initiatives avec différents organismes, le gouvernement est davantage sensibilisé au problème et acquiert une meilleure connaissance de la démence et d'autres troubles neurologiques. Il fait tout ce qu'il peut pour assurer la recherche qui permettra de mieux combattre la démence.

En terminant, j'aimerais remercier la Chambre de m'avoir permis de parler aujourd'hui de cette importante question. De nombreuses initiatives sont en cours au Canada et ailleurs. Nous travaillons à maintenir et à accélérer l'élan créé par ces initiatives. Même si nous continuons d'apprendre les uns des autres dans l'élaboration de nouvelles approches relatives à la démence, nous avançons résolument dans la bonne direction.

Initiatives parlementaires

J'invite tous les députés à examiner cette motion, à faire des recherches et, s'ils ont d'autres questions, à ne pas hésiter à me les poser ou à les poser à n'importe quel membre de notre caucus. Nous répondrons avec plaisir à toutes leurs questions.

Au début, j'ai parlé de personnes dans notre collectivité qui étaient atteintes de la maladie d'Alzheimer et d'autres formes de démence. J'avais l'intention de parler du cas d'une personne que j'ai appris à connaître au fil des ans, Jim Finkbeiner, qui habite à South Huron, et de son épouse, Linda.

Jim a reçu le diagnostic de maladie d'Alzheimer alors qu'il était encore relativement jeune. Il était dans la soixantaine. Lui et Linda voulaient faire le plus de choses possible pendant que Jim pouvait encore participer. Ils sont venus à Ottawa et ont visité le Parlement. Ils sont allés visiter l'assemblée législative provinciale et ils ont fait le tour de la province, passant beaucoup de temps ensemble.

Pendant leur visite ici, ils ont mentionné que Jim, un ancien pompier, avait marché d'Exeter jusqu'à Huron Park au mois de janvier. C'est une marche d'environ 14 kilomètres. Sa dernière aventure, qui remontait à quelques années, avait été de marcher d'Exeter jusqu'à Clinton au milieu du mois de janvier, une marche d'environ 33 kilomètres.

Comme je tenais à soutenir Jim, je lui ai dit que, s'il était prêt à le faire, j'allais le suivre. Des membres de sa famille et moi sommes allés marcher une semaine avant la Marche des souvenirs. Nous avons fait une randonnée de 33 kilomètres. À ce moment-là, Jim en était aux premiers stades de la maladie d'Alzheimer. Il a marché sans aide pendant toute la randonnée.

Cela illustre sa formidable détermination à sensibiliser les gens. Il a fait un travail remarquable pour montrer qu'il est possible de bien vivre avec la maladie d'Alzheimer.

À mesure que la maladie progressait, la nécessité de soutenir les aidants naturels a aussi été mise en évidence. Sa femme a fait de son mieux pour garder Jim à la maison le plus longtemps possible, mais, en raison de la progression de la maladie, elle a dû le placer dans un établissement de soins de longue durée.

Avant de répondre aux questions, j'insiste sur le fait que cette maladie touche, comme je l'ai mentionné au début de mon intervention, 40 millions de personnes dans le monde. Avant longtemps, ce nombre doublera. Tous les ordres de gouvernement du monde entier doivent continuer d'agir. Il est temps de passer à l'action.

• (1825)

M. Murray Rankin (Victoria, NPD): Monsieur le Président, le député de Nickel Belt a présenté à la Chambre, il n'y a pas très longtemps, un projet de loi d'initiative parlementaire, le projet de loi C-356, dont le contenu ressemble beaucoup à celui de cette motion, qui n'est que l'expression d'une opinion, comme toutes les motions le sont. Pourquoi le député d'en face a-t-il voté contre le projet de loi, qui aurait permis à la Chambre d'entreprendre l'établissement d'une stratégie nationale sur la démence au Canada plutôt que de se borner à exprimer son opinion?

M. Ben Lobb: Monsieur le Président, concernant le premier point soulevé par le député, je lui répondrais que nous avons pu constater récemment l'effet qu'une motion adoptée par la Chambre peut avoir. La motion récente sur la thalidomide a entraîné des mesures concrètes, et je pense que c'est un exemple formidable de ce que les motions peuvent faire. Toutefois, je voudrais souligner quelques points faibles dans le projet de loi que le député nous a présenté avec de bonnes intentions.

Premièrement, le projet de loi avait des incidences financières. Il prévoyait la création d'un comité consultatif et la rémunération des membres de ce comité. Il prévoyait aussi un délai de 30 jours après l'entrée en vigueur de la loi, pour autant qu'elle fût adoptée par la Chambre et le Sénat, ce qui aurait été peu probable vu le calendrier parlementaire actuel. Il aurait été peu probable que les mesures prévues dans le projet de loi puissent être adoptées.

Toutefois, nous pouvons présenter la motion actuelle. Elle est différente, mais nous sommes capables de poser des gestes concrets pour les Canadiens.

• (1830)

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, la démence est un problème très grave qui touche les citoyens de toutes les régions de notre pays.

La Chambre a déjà parlé de la nécessité d'adopter une stratégie nationale. Cependant, je dirais que nous avons été témoins d'un manque de leadership de la part de l'actuel premier ministre et, dans une certaine mesure, de la part de la ministre de la Santé.

Nous savons qu'il est important de collaborer, en particulier avec les provinces, qui sont responsables de l'administration du système de santé. Pour être juste, j'admets que le député en a parlé.

Il est très important de reconnaître que le gouvernement du Canada a un rôle de premier plan à jouer. Cependant, ce rôle implique notamment que le gouvernement collabore avec les différentes entités provinciales. Nous sommes maintenant à quelques mois des élections, et ce n'est que maintenant que nous sommes saisis de cette motion. Le gouvernement a dû susciter une certaine déception en n'agissant pas plus rapidement pour reconnaître l'importance de collaborer avec les autres intervenants, en particulier les provinces, en vue d'élaborer cette stratégie nationale.

Si le député ne veut pas répondre à cette question en particulier, il pourrait peut-être parler du rôle important assumé par les provinces lorsqu'il s'agit de fournir les services absolument essentiels pour lutter contre ce problème.

M. Ben Lobb: Monsieur le Président, je serais heureux de répondre à la question. Cependant, je crois que le député n'a lu ni la motion, ni les renseignements sur les investissements que nous avons faits pour lutter contre le problème de la démence. Dans mon discours, j'ai dit que nous avons investi plus de 1 milliard de dollars par l'entremise des Instituts de recherche en santé du Canada depuis 2006. C'est donc dire que nous ne sommes pas en retard. Le gouvernement a commencé à faire des investissements dès son arrivée au pouvoir.

Par ailleurs, ma motion propose un certain nombre d'activités que le gouvernement a déjà commencé à mettre en œuvre, notamment au chapitre de la surveillance et des pratiques exemplaires, et nous l'encourageons à continuer. Nous prenons toutes ces mesures depuis des années.

Le Parti libéral semble être en retard, encore une fois.

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, je crois que mon collègue a très bien expliqué certaines mesures importantes qui ont déjà été prises en ce qui concerne la recherche et la collaboration qu'entretient la ministre avec les provinces et territoires.

Initiatives parlementaires

Je dois donc revenir à la principale différence entre cette motion et le projet de loi pétri de bonnes intentions sur lequel nous avons voté précédemment et qui comportait son lot de difficultés. Le député peut-il rappeler rapidement les véritables préoccupations découlant du projet de loi et les raisons pour lesquelles cette motion est plus appropriée en ce qui concerne le partenariat avec les provinces?

M. Ben Lobb: Monsieur le Président, nous allons évidemment respecter les champs de compétence.

Je sais que le député de Nickel Belt avait les meilleures intentions lorsqu'il a présenté son projet de loi d'initiative parlementaire. Je suis pleinement satisfait des efforts qu'il a déployés. Il n'y a pas de problème à cet égard, mais certains des éléments qu'il a inclus dans le projet de loi poseraient problème, notamment en ce qui concerne la disponibilité des spécialistes, y compris les neurologues, les psychiatres et les infirmières, ainsi que les diagnostics et les traitements. Il s'agit de champs de compétence provinciale.

Le projet de loi est fondé sur de bonnes intentions, mais ce n'est pas le rôle du gouvernement fédéral de dicter aux provinces les ressources qu'elles doivent affecter, les mesures qu'elles doivent prendre, le matériel qu'elles doivent installer dans leurs établissements et les médecins, infirmières et spécialistes qu'elles doivent former. C'est aux provinces qu'il incombe de régler ces questions. Nous voulons appuyer les provinces de toutes les façons possibles, mais nous ne devons pas intervenir dans des champs de compétence provinciale, comme l'ont fait les libéraux dans les années 1990 et au début des années 2000.

M. Murray Rankin (Victoria, NPD): Monsieur le Président, c'est un honneur pour moi de prendre la parole ce soir au nom de l'opposition officielle et de participer au débat sur cette motion. Je tiens d'abord à revenir sur une chose que le député de Huron—Bruce a dite ainsi qu'à féliciter et à remercier le gouvernement d'avoir mené des recherches en neuroscience. Le député a parlé de l'énorme somme d'argent qui est accordée pour mener d'importants travaux visant à trouver un traitement contre l'Alzheimer et d'autres formes de démence. Je le félicite et je félicite aussi le gouvernement.

En revanche, l'Association médicale canadienne, elle, estime qu'on a raté une belle occasion. Elle a été très claire à ce sujet: en rejetant le projet de loi d'initiative parlementaire que le député de Nickel Belt a présenté à la Chambre, qui nous invitait à passer à l'action et à agir, au lieu d'exprimer l'opinion de la Chambre, on a raté une belle occasion.

Je tiens à remercier l'Association médicale canadienne, et plus particulièrement le Dr Chris Simpson, du leadership dont ils ont fait preuve pour que nous puissions faire des progrès en ce qui concerne la démence. Je ne parle pas seulement de la recherche, même si je reconnais qu'il s'agit d'un aspect crucial. Je parle aussi des moyens d'atténuer le stress, les difficultés financières et les autres difficultés des aidants et des personnes qui sont aux prises avec cette terrible maladie. C'est là-dessus que je vais mettre l'accent dans mon discours.

Avant de continuer, j'aimerais remercier et féliciter le député de Nickel Belt, qui n'a ménagé aucun effort dans ce dossier, a démontré son leadership partout au pays quand il a recueilli les commentaires de personnes aux prises avec cette terrible maladie, et m'a vraiment sensibilisé à ce problème, comme il a sûrement sensibilisé les autres députés.

La ministre de la Santé m'a mentionné dernièrement, dans un autre contexte, combien il est important que nous puissions tous travailler de concert, sans partisanerie, sur les dossiers liés à la santé. Elle a souligné que les Canadiens aiment nous voir collaborer pour régler

ces enjeux. Je suis tout à fait d'accord. C'est pourquoi je trouve terriblement décevant de prendre la parole ce soir pour discuter de ce qu'on devrait faire, de l'avis de la Chambre, alors que nous étions sur le point d'adopter un projet de loi d'initiative parlementaire qui aurait entraîné des gestes concrets.

Les conservateurs sont fidèles à eux-mêmes, encore une fois. La formulation de la motion est révélatrice. Elle parle de continuer à prendre des mesures pour ceci, de continuer d'axer des efforts sur cela, de maintenir le soutien. Les conservateurs s'autocongratulent et voudraient que nous soyons d'accord avec eux.

Je tiens à dire d'emblée que nous appuierons évidemment cette motion, malgré son manque de pertinence, parce qu'elle porte sur un enjeu qui nous préoccupe. Il est toutefois triste que nous nous trouvions devant une occasion ratée, comme l'a souligné le Dr Simpson.

Je rappelle aux députés que, le 6 mai, la Chambre s'est prononcée sur ce projet de loi d'initiative parlementaire. Grâce aux efforts colossaux de mon collègue de Nickel Belt, le résultat a été très serré: 139 députés ont voté en sa faveur, et 140 s'y sont opposés. Hélas, une députée libérale a admis qu'elle avait oublié de voter. N'eût été de cet oubli, il serait aujourd'hui en vigueur.

Voilà pourquoi c'est avec une certaine tristesse que j'aborde aujourd'hui cette question essentielle. Les chiffres relatifs à cette maladie sont absolument ahurissants. Comme nous l'a rappelé le député de Huron—Bruce, près de 750 000 personnes souffrent actuellement de l'Alzheimer ou d'une forme ou une autre de démence et de déficience cognitive.

Les personnes atteintes de démence peuvent vivre pendant de nombreuses années, jusqu'au point où elles auront besoin de soins nuit et jour. Les maladies apparentées à la démence coûtent environ 33 milliards de dollars par année à l'économie. La population vieillit, je ne l'apprendrai à personne, et selon l'Association médicale canadienne, pas moins de 1,4 million de Canadiens devraient souffrir de démence en 2031. En 2040, cette maladie coûtera 293 milliards de dollars par année à l'État. Et on ne parle que des coûts pécuniaires. Que dire en effet des coûts émotifs et autres que doivent supporter les gens?

D'autres pays ont pris les devants et se sont dotés d'une stratégie nationale sur la démence comparable à celle que mon collègue voulait créer ici, mais sur laquelle il doit maintenant faire une croix. L'Australie, la Norvège, les Pays-Bas, la France, le Royaume-Uni: tous ces pays ont une stratégie nationale pour s'attaquer à cette épidémie.

● (1835)

L'Association médicale canadienne nous a pressés de nous joindre à cette liste. Sa requête a été rejetée par un seul vote. Pourquoi est-ce important? Parce qu'il nous faut faire des travaux de recherche — encore une fois, je salue le gouvernement d'être intervenu à cet égard. Par ailleurs, le nombre de patients souffrant de démence qui occupent des lits d'hôpital de soins actifs monte en flèche, ce qui coûte des milliards de dollars. Une approche stratégique consisterait à investir dans des lits de soins de longue durée, qui sont plus adéquats pour cette population.

La vague grise avec laquelle nous, baby-boomers, devons composer ne fera que prendre de l'ampleur. D'autres pays ont choisi de l'affronter de manière stratégique.

Il faut nous occuper du fardeau psychologique et financier qui pèse sur les conjoints, les enfants et les autres aidants naturels. La motion à l'étude ne propose rien à cet égard.

Initiatives parlementaires

Je veux parler des observations de Joanne Cave, une jeune boursière Rhodes originaire d'Edmonton et étudiante à Oxford, qui ont été publiés dans l'*Edmonton Journal*. Mme Cave fait le récit poignant du lent déclin de sa mère, qui a travaillé activement jusqu'à ce que la déchéance de la démence la gagne. Je la cite:

Moi et mes semblables — c'est-à-dire des aidants naturels dans la vingtaine, pris dans un clivage générationnel auquel nous n'étions pas préparés — sentons que le Canada nous laisse tomber, tant aujourd'hui que pour l'avenir. La maladie d'Alzheimer n'est pas seulement mon pain quotidien; elle est aussi une source de constante frustration d'ordre politique.

Joanne Cave fait valoir que l'actuel crédit d'impôt pour aidants familiaux est loin de compenser pour une perte de revenu ou une retraite précoce non planifiée, ou de couvrir, entre autres, les coûts de services occasionnels de soins à domicile. Elle fait la comparaison avec l'aide offerte aux aidants naturels par le Royaume-Uni, avec ses crédits de pension, et par l'Australie, avec ses allocations de retraite. Elle souligne l'important retard qu'accuse le Canada dans cette crise.

Nous joignons nos voix à celle de l'Association médicale canadienne pour réclamer qu'un soutien accru soit accordé aux aidants naturels, de nature financière et sous la forme de programmes visant à soulager leur stress ou à fournir des soins de relève. De ce côté-ci de la Chambre, nous sommes très attristés de voir la Chambre rater une telle occasion.

L'Association médicale canadienne a parlé des patients qui pourraient être soignés ailleurs que dans des hôpitaux. Ces patients, dont le tiers souffrent de démence, occupent approximativement 15 % des lits d'hôpital de soins actifs. Le coût de ces séjours à l'hôpital est exorbitant quand on pense que, si elles recevaient le soutien approprié, ces personnes pourraient vieillir chez elles ou même aller vivre dans des établissements de soins de longue durée, qui coûtent évidemment plus cher. Toutefois, comme l'a signalé le Dr Simpson, une grande partie de ces personnes occupent, et continueront d'occuper, des lits d'hôpitaux. Cela exerce des pressions sur le système, ce qui deviendra un énorme problème à l'avenir.

Lorsque le projet de loi de mon collègue de Nickel Belt a été rejeté le 7 mai, l'Association médicale canadienne a publié un communiqué qui résumait bien la situation. Dans ce communiqué, le Dr Simpson a affirmé que le rejet du projet de loi « est une occasion ratée de progrès durable face au problème grave et croissant de la démence au Canada. » Il a ajouté: « Nous comptons toujours parmi les quelques pays industrialisés qui n'ont pas encore adopté une stratégie nationale sur la démence. »

D'après la Société Alzheimer du Canada, près de 750 000 Canadiens ont reçu un diagnostic de démence, et ce chiffre grimpera à 1,4 million d'ici 2031. Cela montre l'énormité du problème avec lequel nous sommes aux prises.

L'Association canadienne des individus retraités salue elle aussi les efforts déployés par mon collègue de Nickel Belt pour créer une stratégie nationale sur la démence. Elle a parlé de la reconnaissance « des besoins des aidants et [de] l'amélioration des soutiens mis à leur disposition », deux choses que l'association préconise et appuie. En tout, 83 % des Canadiens ont dit qu'ils croyaient que le Canada avait besoin d'une telle stratégie, étant donné le vieillissement de notre population.

L'urgence de ce problème qui afflige les Canadiens ne fait aucun doute. Nous nous en rendons compte. Bon nombre d'entre nous connaissent des gens qui sont atteints de démence. Je dirais même qu'un très grand nombre d'entre nous connaissent des gens qui sont aux prises avec cette terrible maladie et les personnes qui les aident.

La motion du gouvernement est une expression de l'inquiétude qu'il ressent. C'est une inquiétude que nous partageons, et je recommanderai à l'opposition officielle d'appuyer la motion. Elle aurait pu être bien meilleure. Nous aurions pu faire quelque chose pour les Canadiens.

● (1845)

L'hon. Hedy Fry (Vancouver-Centre, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à dire que les libéraux appuieront cette motion.

Ce qui m'a un peu dérangé, c'est la nature partisane de la période des questions et de la discussion. Ce n'est pas une question partisane. C'est une question qui concerne tous les partis politiques ou, du moins, qui devrait tous les concerner. Quelque chose aurait pu être fait si le gouvernement fédéral n'avait pas oublié que les provinces existent et s'il n'avait pas tout refilé aux provinces. Chaque fois qu'on pose une question au gouvernement, il répond qu'il faut poser la question aux provinces et que cela ne relève pas de lui.

Je suis heureuse que le député qui a présenté ce projet de loi ait parlé de collaborer avec les provinces et les territoires. Il ne s'agit pas seulement de collaborer avec les provinces et les territoires, il s'agit de jouer un rôle de chef de file en tant que gouvernement fédéral. Il est important de se rappeler que le budget de 2014 — lequel accordait les transferts au titre de la santé selon un régime fondé sur le nombre d'habitants — a posé un réel problème à beaucoup de provinces. Dans plusieurs provinces, surtout dans le Canada atlantique et en Colombie-Britannique, il y a beaucoup d'aînés. Les provinces devront se démener, parce qu'il ne s'agit pas d'un transfert fondé sur les besoins en fonction de la démographie. C'est un transfert fondé sur le nombre d'habitants. Cela posera problème à beaucoup de provinces.

Je suis heureuse qu'on parle de collaboration avec les provinces et territoires. Cela dit, je me demande pourquoi les provinces demandent depuis si longtemps au premier ministre de les rencontrer pour discuter des soins de santé et des besoins connexes. Depuis 10 ans, le premier ministre refuse de discuter santé avec elles alors que, avant lui, le gouvernement, y compris celui qui a précédé le gouvernement libéral avant 1993, rencontrait tous les ans les premiers ministres provinciaux. Il y avait des réunions des premiers ministres pour discuter de questions importantes.

S'il y a une seule question importante, c'est bien celle-ci, tout particulièrement parce que chacun de nous à la Chambre deviendra vieux un jour, et nous ne savons pas si nous ferons partie de ceux qui ont besoin d'aide. La population vieillissante du pays présente toutes sortes de défis pour nous tous: les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. Les provinces et les territoires le reconnaissent. Le Conseil de la fédération a demandé à maintes reprises d'étudier la cohorte de personnes âgées dont il faudra s'occuper.

Il est important de se rappeler que, en 2011, les statistiques ont révélé qu'environ trois quarts de million de personnes étaient atteintes de démence. Nous savons que ce nombre va doubler d'ici 2031. Nous savons que les soins prodigués à ces trois quarts de million de personnes coûtent actuellement 33 milliards de dollars par année. Nous savons aussi que ce montant va passer à 293 milliards de dollars par année d'ici 2040. Je tiens à répéter ces chiffres. À l'heure actuelle, ces soins coûtent 33 milliards de dollars, alors que l'État devra déboursier 293 milliards de dollars pour s'occuper du raz-de-marée, comme le dit l'Association médicale canadienne, de personnes âgées qui atteindront l'âge de 80 ans d'ici 2040.

Initiatives parlementaires

Nous devons tous réfléchir à cet énorme problème. Des pressions sont exercées. Il ne s'agit pas seulement de la question de la démence. Il est bon de parler d'une stratégie sur la démence. Nous devons réfléchir à ce que sera le problème à l'avenir. Nous aurions dû parler de la recherche lorsque nous nous sommes penchés sur une stratégie sur la démence.

J'aimerais parler du député qui a présenté cette motion. Les libéraux vont appuyer la motion. C'est quelque chose que nous devrions appuyer. Toutefois, je suis loin d'être emballée par les mesures prises par le gouvernement pour régler ce problème depuis son arrivée au pouvoir, il y a près de 10 ans. On nous a dit que 1 milliard de dollars avaient été investis dans les Instituts de recherche en santé du Canada. Créés en 1993 ou 1994, ces instituts ne sont pas nouveaux. Depuis huit ans, ils doivent se débrouiller avec cette somme de 1 milliard de dollars. Ils n'ont pas reçu un sou de plus, et 700 millions de dollars de cette somme sont consacrés à la recherche. Nous devons nous interroger sur la voie à suivre.

On ne peut pas dire que l'on a consacré 1 milliard de dollars à la recherche sur la démence. Ce n'est pas le cas. Ce montant a servi à financer toute la recherche en santé et a été réparti parmi les 14 instituts qui font partie du réseau Instituts de recherche en santé du Canada. Dans le dernier budget, le gouvernement a consacré un peu plus d'argent à ce réseau, mais ce n'était que pour le système de gestion. Nous devons parler de recherche: elle devrait être au premier plan des préoccupations, mais le gouvernement n'a pris que très peu de mesures à cet égard quand il en a eu l'occasion. Nous devons parler de prévention et de sensibilisation.

● (1850)

Nous sommes maintenant plus conscients de ce qui peut être fait immédiatement pour retarder l'apparition des symptômes de démence — j'ai bien dit pour en retarder l'apparition, et non pour la prévenir. Par exemple, il a été prouvé que l'exercice physique et une alimentation saine peuvent retarder l'apparition de la démence. En outre, les personnes qui ont subi une commotion cérébrale au cours de leur vie sont beaucoup plus susceptibles d'être atteintes de démence.

Sept ans se sont écoulés depuis que j'ai présenté à la Chambre un projet de loi sur le port d'un casque approuvé par la CSA lors de la pratique d'activités sportives. Un grand nombre de personnes ont subi des commotions cérébrales parce qu'elles ne portaient pas le bon casque. Cette stratégie de prévention n'aurait rien coûté à qui que ce soit, mais le gouvernement a refusé de l'adopter et voilà où nous en sommes, sept ans plus tard.

Nous devons parler de ce que le gouvernement aurait pu faire et de ce qu'il s'apprête maintenant à faire, à la veille des élections. Il est intéressant de parler d'options de traitement, mais il faut aussi parler d'aide et de soins de longue durée.

En 2001, le gouvernement libéral de Jean Chrétien a souligné l'importance de s'intéresser aux soins à domicile, aux soins communautaires et au soutien communautaire intégré. Comme ces aspects sont de compétence provinciale, le gouvernement fédéral a débloqué des fonds dans l'accord de 2004 pour que les provinces puissent s'occuper de certains de ces aspects qui ne sont pas de son ressort. Les premiers ministres provinciaux y ont consenti à l'unanimité. Personne n'impose quoi que ce soit aux provinces. Elles étaient d'accord. Le gouvernement conservateur est arrivé au pouvoir en 2006 et il s'est retiré de toutes les négociations lancées par l'accord de 2004 sur la santé. Il a mis fin à cet accord en 2014.

La motion est une bonne chose. Je ne dis pas que le député n'a pas bien fait de la présenter, mais le gouvernement aurait pu faire

beaucoup de choses. Il aurait pu agir. La motion est valable — c'est d'ailleurs pourquoi je l'appuierai —, mais je ne vois pas ce qu'elle changera.

En ce qui concerne le soutien accordé aux aidants, la Commission de la santé mentale du Canada nous a signalé que 75 % des aidants subissent du stress parce qu'ils s'occupent à domicile de malades chroniques, de personnes atteintes de démence ou d'enfants handicapés. Nous en avons déjà entendu parler. Qu'est-ce que le gouvernement a prévu dans son budget pour eux? Il leur accorde un crédit d'impôt de 300 \$. Cette somme est très loin de répondre aux besoins des aidants. Certaines personnes s'occupent à la fois de leurs enfants et de leurs parents âgés. Elles se sentent prises en sandwich et elles souffrent. La pression et le stress qu'elles subissent entraînera des coûts de santé. De nombreux aidants sont en dépression parce qu'ils ne savent pas quoi faire.

Ici, au pays, des aînés s'occupent d'autres aînés. J'ai parcouru le pays en tant que porte-parole en matière de santé et je me suis entretenue avec des gens à l'occasion d'assemblées publiques. Une personne m'a dit: « J'ai 82 ans et je m'occupe de mon conjoint de 85 ans. Je ne peux pas le soulever, et je n'ai aucun répit. J'ai de l'aide d'un service de soins deux heures par semaine. J'en profite pour faire les courses, conduire mon conjoint chez le médecin afin d'obtenir des médicaments, aller à la pharmacie et faire tout le reste. » Il y a des aînés qui vivent de telles situations.

On pourrait faire beaucoup, et on aurait pu faire beaucoup. On pourrait regarder en arrière et dire que telle ou telle chose n'a pas été faite, mais au fond, tout cela a été formulé en 2001 par le premier ministre du pays, en collaboration avec les provinces. Tout cela faisait partie des objectifs clairement énoncés dans l'accord de 2004 sur la santé. Je le répète, en 2006, le gouvernement s'est retiré en déclarant que cette question ne le concernait pas, mais relevait entièrement des provinces. Or, ce n'est pas le cas. Quand les autorités provinciales ont signé l'accord, elles ont reconnu qu'elles ne réussiraient pas sans le gouvernement fédéral.

Je rencontre des ministres de la Santé de toutes les allégeances politiques dans le pays, et ils me disent tous qu'il y a des choses qu'ils ne peuvent pas faire sans une rencontre de haut niveau et sans la présence du gouvernement fédéral à la table.

Le gouvernement fédéral est responsable de tous les Canadiens. Ne l'oublions pas. Nous ne pouvons pas nous défilier en prétextant que certaines questions sont de compétence provinciale et d'autres, pas. Nous devons prendre les choses en main et travailler en partenariat.

M. Scott Armstrong (secrétaire parlementaire du ministre de l'Emploi et du Développement social et de la ministre du Travail, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux de m'exprimer sur la motion M-575 du député de Huron—Bruce.

Comme l'a signalé mon collègue, la motion réclame davantage de mesures pour prévenir la maladie d'Alzheimer et d'autres démences et en atténuer les conséquences sur les Canadiens ainsi que sur leurs proches et leurs aidants.

Initiatives parlementaires

Je ne saurais surestimer l'importance d'en faire davantage pour soutenir tous les Canadiens qui composent avec la maladie d'Alzheimer, alors je suis ravi de dire que le gouvernement appuiera la motion. Nous ne ménagerons aucun effort pour faire progresser la lutte contre cette maladie et nous sommes déterminés à prendre les mesures que propose mon collègue dans l'espoir d'y découvrir un remède, en soutenant les Canadiens d'ici là.

Comme je l'ai dit, nous avons conscience de la gravité du problème. On estime que, en 2011 seulement, entre 6 et 11 % des personnes âgées de 65 ans et plus étaient atteintes de la maladie d'Alzheimer ou d'une autre forme de démence. Puisque la population vieillit, le nombre de Canadiens atteints de démence devrait s'accroître, pour doubler d'ici 2031. Les coûts directs que la démence entraîne en santé devraient eux aussi doubler d'ici 20 ans, pour atteindre pas moins de 16,6 milliards de dollars en 2031. Conjugués au vieillissement de la population, ces coûts supplémentaires mettront le système de santé à rude épreuve.

Lorsque l'on discute de démence, il est toujours utile de rappeler ce dont il est question. La démence, c'est la perte de fonctions cognitives qu'entraîne la détérioration graduelle des circuits cérébraux. Dans le jargon, c'est ce qu'on appelle la neurodégénérescence.

Il existe diverses sortes de démences, mais la maladie d'Alzheimer est la plus commune. Les pertes de mémoire, l'altération du jugement et du raisonnement, les changements de comportement et d'humeur et les difficultés à communiquer sont quelques exemples des symptômes. Au fur et à mesure que la démence s'aggrave, la personne atteinte devient de moins en moins fonctionnelle, parfois au point de devenir entièrement inapte.

La démence a aussi des répercussions sur la famille et les aidants naturels de ceux qui en sont atteints. En plus du fardeau financier qu'elle représente, cette maladie peut avoir des effets dévastateurs sur le bien-être émotionnel, social et psychologique d'une famille. Nous avons tous entendu parler des difficultés avec lesquelles sont aux prises des familles qui travaillent d'arrache-pied pour soutenir un proche frappé par cette maladie.

Nous reconnaissons l'importance de l'espoir et la nécessité de mesures immédiates pour les Canadiens aux prises avec ce défi énorme. C'est pourquoi le gouvernement s'emploie à soutenir la recherche dans ce domaine. Il n'existe aucun remède connu à la démence et aucun traitement pour freiner sa progression. À l'heure actuelle, le traitement de la démence se limite aux symptômes — comme la perte de mémoire, des capacités langagières, de la capacité de raisonnement et des habiletés motrices —, mais il n'existe aucun traitement pour la cause de ces symptômes.

Tel qu'indiqué dans la motion, il faut rassembler des partenaires internationaux pour lutter contre cette maladie et y trouver un remède. La démence n'est pas un défi propre à notre pays. À l'échelle mondiale, on reconnaît de plus en plus que la démence, et la maladie d'Alzheimer en particulier, est une crise de santé majeure de notre siècle.

Selon les estimations de l'Organisation mondiale de la santé, les cas de démence doubleront tous les 20 ans. On estime qu'environ 47 millions de personnes sont actuellement atteintes de démence et que, d'ici 2030, ce chiffre pourrait atteindre 75 millions à l'échelle mondiale. Les coûts socio-économiques croissants associés aux soins de ces personnes pourraient facilement atteindre un niveau intenable.

Le gouvernement du Canada a réagi en collaborant avec la communauté internationale pour trouver des solutions aux problèmes engendrés par la démence.

Après le sommet du G8 sur la question de la démence, le Canada a endossé une déclaration, avec ses partenaires du G7, consistant en 12 engagements à collaborer davantage dans ce dossier. Ces engagements comprennent une augmentation des fonds destinés à la recherche et des mesures pour améliorer la qualité de vie des personnes atteintes de démence et de leurs soignants. La ministre de la Santé s'est également engagée à soutenir la recherche qui permettra de trouver un remède ou un traitement pour infléchir le cours de la maladie, d'ici 2025. C'est notre objectif.

Nous travaillons avec l'Organisation mondiale de la santé à maintenir cet intérêt. Le Canada fait partie des 80 pays qui ont lancé un appel à l'action dans ce dossier et nous y travaillons ici, au Canada. La motion M-575 demande que le gouvernement élabore une stratégie pancanadienne en matière de démence tout en respectant les compétences des provinces et des territoires.

Nos efforts s'inscrivent dans une longue suite d'actions positives. L'année dernière, nous avons lancé le Plan national de recherche et de prévention concernant la démence. Ce plan réunit un nombre considérable d'investissements fédéraux et de partenariats pour la recherche et la prévention.

• (1855)

Ces investissements concourent à améliorer les diagnostics, les traitements et les soins afin d'aider les personnes atteintes de cette maladie et d'alléger le fardeau des familles qui prennent soin d'un proche atteint de démence.

Le plan favorise également les investissements et la recherche liés aux saines habitudes de vie qui peuvent prévenir ou retarder les premiers signes de démence.

Nous sommes déterminés à faciliter la collaboration dans le domaine de la recherche en vue de mettre au point des méthodes de prévention, des traitements et un remède; l'évaluation et la communication des pratiques exemplaires; la collaboration avec nos partenaires; et la sensibilisation de la population à l'égard de ce problème. En misant à la fois sur les initiatives de recherche en cours et sur l'établissement de priorités et de stratégies communes à l'échelle fédérale, provinciale, territoriale et internationale, nous collaborons avec tous nos partenaires afin d'obtenir les meilleurs résultats possibles.

Le Consortium canadien en neurodégénérescence associée au vieillissement, mieux connu sous le nom de CCNV, représente une autre contribution importante du gouvernement fédéral. Ce consortium est le principal levier de coordination des efforts de recherche à l'échelle provinciale et territoriale. Dirigé par le gouvernement par l'entremise des Instituts de recherche en santé du Canada, dans le cadre de la stratégie de recherche sur la démence, le CCNV est le principal centre de recherche sur les maladies neurodégénératives.

Les travaux de recherche entrepris par le consortium visent à améliorer la prévention primaire, la prévention secondaire et la qualité de vie des personnes atteintes. Le CCNV bénéficie d'un financement de 31,5 millions de dollars sur cinq ans offert par le gouvernement du Canada et par un groupe de partenaires du secteur public et du secteur privé. Plusieurs provinces ont également contribué à ces efforts de recherche.

Initiatives parlementaires

Le gouvernement accordera également jusqu'à 100 millions de dollars sur six ans, de 2011 à 2017, à la Fondation Neuro Canada, à l'appui du Fonds canadien de recherche sur le cerveau. Ce fonds accorde un financement de contrepartie à la Fondation Neuro Canada pour appuyer la recherche en neurosciences au Canada et faire progresser les connaissances sur les maladies cérébrales et les troubles mentaux, y compris la démence, ainsi que le traitement de ces maladies.

Le gouvernement s'est dit résolu à aborder le problème de la démence. À l'heure actuelle, il travaille en collaboration avec la Société Alzheimer du Canada afin de mettre en oeuvre un nouveau programme appelé Amis de la santé cognitive. Ce programme aidera les Canadiens à mieux comprendre la réalité de ceux qui sont atteints de démence et à prendre des mesures pour aider les personnes touchées par cette maladie dans la collectivité.

Il ne faut pas non plus oublier que les aidants qui s'occupent de personnes atteintes de démence portent un lourd fardeau. C'est pour cette raison que le gouvernement offre diverses mesures de soutien aux aidants non rémunérés. Parmi ces mesures, on compte des crédits et des avantages financiers, comme le crédit d'impôt pour aidants familiaux, un revenu de remplacement versé sous forme de prestations de compassion de l'assurance-emploi, de même que des fonds destinés à la recherche et aux initiatives communautaires. Il est évident que des sommes et des efforts importants sont consacrés à la lutte contre la démence, que ce soit à l'échelle fédérale-provinciale-territoriale ou à l'échelle internationale.

Plusieurs aspects d'un plan national de lutte contre la démence sont déjà en place, et ils ouvriront la voie à d'autres innovations et réalisations.

Le gouvernement est pleinement conscient des répercussions de la démence sur les Canadiens atteints de cette maladie et sur les aidants qui les soutiennent. Nous avons investi dans divers partenariats et diverses mesures clés concernant la démence, la recherche et la prévention afin d'améliorer les soins et de réduire le fardeau que doivent supporter les familles aux prises avec cette maladie.

Je suis heureux que mon collègue de Huron—Bruce ait présenté la motion d'aujourd'hui. Je suis également heureux que nous demandions au gouvernement de prendre encore d'autres mesures relatives à la démence et de continuer de collaborer avec les provinces pour établir une stratégie nationale concernant cette maladie. Nous mesurons l'ampleur de la tâche à accomplir et nous savons qu'il est nécessaire d'intervenir en profondeur. Nous continuerons d'oeuvrer pour soutenir tous les Canadiens et pour nous attaquer à ce problème.

Je voudrais remercier mon collègue pour cette motion. Je suis fier de dire que le gouvernement l'appuiera.

● (1900)

M. Claude Gravelle (Nickel Belt, NPD): Monsieur le Président, j'ai le privilège de prendre la parole à la Chambre des communes pour représenter les gens de Nickel Belt et c'est toujours avec humilité que je le fais. Au sujet de cette motion et d'une stratégie nationale sur la démence, je ne me ferai pas seulement le porte-parole des gens de Nickel Belt, mais également des millions de Canadiens qui exigent qu'une telle stratégie soit adoptée et qu'elle soit crédible et bien réelle.

L'enjeu va de soi pour de nombreux Canadiens. Cette motion incarne parfaitement les manoeuvres politiques des conservateurs, tel que nous avons pu les observer au Parlement à maintes reprises sur des questions ayant une importance vitale pour les Canadiens. Cette motion est davantage une opération de relations publiques qu'un

engagement à prendre les commandes du dossier comme nous le souhaiterions. Les conservateurs veulent donner l'impression d'agir pour aider les Canadiens, mais ils gardent en fait le cap sur leurs priorités à eux.

Les députés savent que cette motion est sortie de nulle part une semaine avant le débat sur mon projet de loi proposant l'adoption d'une véritable stratégie nationale sur la démence qui serait crédible. La stratégie aurait eu un fondement juridique, et Ottawa en aurait été le maître d'oeuvre. C'est clairement ce que les Canadiens voulaient.

La ministre a souligné qu'elle n'appuyait pas ce projet de loi au départ, mais qu'elle avait ensuite changé d'avis. L'évolution de sa pensée a probablement été inspirée par les dizaines de pétitions demandant la création d'une stratégie sur la démence déposées à la Chambre, les résolutions adoptées par des centaines de municipalités qui appuyaient le projet de loi C-356, et le nombre grandissant de gouvernements provinciaux qui reconnaissent la valeur d'un leadership fédéral respectueux des compétences provinciales.

● (1905)

[Français]

Les Canadiens ont convaincu le gouvernement de changer d'idée. Au cours de nombreuses conversations avec la ministre et ses représentants, nous, de ce côté-ci de la Chambre, avons accepté tous les amendements proposés en réponse à leurs réserves. Toutefois, en fin de compte, le gouvernement a affiché ses couleurs véritables et a renoncé à son leadership et à toute mesure législative qu'il serait obligé de mettre en oeuvre. Ce gouvernement a comme idéologie et comme habitude de mépriser les stratégies nationales authentiques dotées de mesures concrètes pour faciliter la vie à la population.

Cela m'amène à parler du vote du 6 mai dernier. Malgré le fait que le gouvernement s'y oppose maintenant, et malgré sa majorité à la Chambre, le projet de loi a été rejeté par une voix, à 139 contre 140. Les médias ont d'abord insisté sur la confusion qui existait au moment du vote ce soir-là, alors qu'un député du Parti conservateur avait voté à deux reprises, avant de retirer son appui au projet de loi. Disons rapidement que le résultat de 140 voix contre 139 est un brusque rappel de l'importance que revêt le vote chaque député. Oui, les projets de loi peuvent être adoptés ou rejetés par une seule voix. Les conservateurs ont aussi entendu parler de leur vote, depuis ce soir-là.

[Traduction]

Le vote nous a aussi rappelé clairement qu'il faut être attentifs à la volonté des Canadiens. C'est ce qu'ont fait les neuf députés conservateurs qui ont voté en faveur du projet de loi. J'ai d'ailleurs salué leur geste pendant mes déclarations publiques. Neuf députés conservateurs se sont joints aux députés de notre parti et des autres partis en vue d'offrir un soutien concret aux 747 000 personnes aux prises avec la maladie d'Alzheimer ou d'autres types de démences, et aux millions de personnes qui leur offrent des soins de santé et d'autres soins.

La motion à l'étude reprend habilement de nombreux éléments de mon projet de loi et plusieurs aspects nécessaires à la mise en place d'une véritable stratégie nationale, mais elle ne fera rien pour aider ces gens qui ont grandement besoin d'aide ici et maintenant.

[Français]

Cette motion reconnaît les initiatives de recherche bien inspirées que nous, de ce côté-ci de la Chambre, saluons avec enthousiasme. Elle reconnaît les discussions conjointes fédérales-provinciales en cours, tout en déplorant la lenteur désespérante. Elle reprend bon nombre d'éléments fondamentaux en vue d'une stratégie, mais elle ne formule aucun engagement que ce soit quant à la réalisation de ce qu'elle énonce.

[Traduction]

Comme la motion à l'étude n'est pas aussi contraignante qu'une mesure législative, elle risque, comme l'a dit mon collègue, le député de Victoria, d'être une motion qui ne fait que donner bonne conscience, mais qui ne change absolument rien. Je reviendrai plus tard sur la question des motions par opposition aux mesures législatives. Pour établir ce dont les Canadiens ont réellement besoin de la part du gouvernement actuel, nous devons entendre ce qu'ils ont dit au lendemain du rejet, par une seule voix, du projet de loi C-356. Je ne peux pas répéter certaines choses qu'ils ont dites. « C'est honteux » et « c'est scandaleux » sont parmi les expressions plus polies qui ont été utilisées.

L'Association médicale canadienne a déploré cette occasion ratée. Le Dr Chris Simpson, président de l'association, a déclaré ce qui suit:

Le rejet mercredi soir du projet de loi C-356, émanant d'un député, est une occasion ratée de progrès durable face au problème grave et croissant de la démence au Canada. Nous comptons toujours parmi les quelques pays industrialisés qui n'ont pas encore adopté une stratégie nationale sur la démence.

Le projet de loi C-356 [...] aurait exigé du gouvernement la mise en place d'une stratégie nationale sur la démence. Le Canada aurait alors pu veiller à doter le système de santé des ressources voulues pour s'attaquer à ce problème avant qu'il ne devienne insurmontable.

Une stratégie nationale ferait toutefois appel à la participation de tous les paliers de gouvernement et mettrait en place des points de repère, des normes de soin et des échéanciers. Elle servirait aussi de tribune où les autres paliers de gouvernement et les parties prenantes et intervenants pourraient signaler les besoins en ressources. Au lieu d'une série d'initiatives ponctuelles, une stratégie nationale constitue une solution à long terme à un problème qui ne disparaîtra pas de sitôt.

● (1910)

[Français]

Les Canadiens veulent une stratégie nationale réelle enchâssée dans la loi. C'est ce qu'ont dit les municipalités, les médecins, les gens atteints de démence, leurs aidants naturels, la Conférence des évêques catholiques du Canada, d'autres chefs religieux, CARP Canada et d'autres organismes d'ânés, des organisations syndicales et bien d'autres encore.

Quand je lis la motion qui est présentée à la Chambre, je retrouve, presque mot pour mot, bon nombre de dispositions du projet de loi C-356. On y insiste beaucoup sur la recherche, un élément que nous avons toujours considéré comme étant essentiel à toute stratégie. C'est un élément qui ne manquera pas d'alimenter d'autres composantes d'une stratégie bien pensée.

[Traduction]

Toutefois, en décortiquant la motion et en nous attardant à chacune de ses phrases, nous constatons qu'elle ne dévie pas de ce qu'Ottawa a fait jusqu'à maintenant, avec lenteur et si peu d'efficacité. On parle de recherche, de discussions avec les provinces, du partage de pratiques exemplaires et de la publication de rapports, sans véritable reddition de comptes ou d'échéanciers.

On n'y parle pas d'un plan exhaustif en matière de diagnostic et de traitement précoce. Je ne vois rien au sujet d'un continuum de soins, qui permettrait aux gens de demeurer à la maison et dans leur collectivité, ce qui est crucial, car les rares lits pour soins actifs sont

Motion d'ajournement

souvent occupés par des patients qui n'ont pas besoin d'être hospitalisés.

Une stratégie véritable et crédible en matière de démence traiterait aussi de la main-d'oeuvre, débordée, qui soigne cette population. Dans la motion, il est question de soutien pour les soignants, mais on ne précise pas les moyens ni le moment. Quelles ressources leur seront fournies dès maintenant?

De ce côté-ci de la Chambre, nous savons faire la différence entre une motion et un projet de loi. Durant une autre législature, nous avons assisté à l'adoption unanime d'une motion présentée par M. Broadbent, qui visait à mettre fin à la pauvreté chez les enfants avant l'an 2000. Tous les partis avaient fait preuve de bonne volonté. Nous connaissons la suite. Qu'arrivera-t-il à la motion si les gouvernements n'ont nullement l'intention d'y donner suite en prenant des mesures concrètes et en faisant preuve de leadership?

La législature prendra fin le mois prochain. Quel que soit le parti que nous représentons, nous devons tous affronter les électeurs de nos circonscriptions. Plusieurs organismes, dont l'Association médicale canadienne ou l'Association canadienne des individus retraités, pressent les électeurs de ne pas oublier la manière dont leur député — ou son parti — a voté lorsqu'il était question de démence. De ce côté-ci, nous sommes contents d'avoir pu faire notre part pour sensibiliser la population, défendre les droits des personnes concernées et créer un mouvement en faveur d'une authentique stratégie nationale sur la démence. On ne peut plus revenir en arrière, désormais.

Après le débat sur le projet de loi C-356 et sur la motion dont la Chambre est actuellement saisie, les Canadiens ne se laisseront plus endormir par les belles paroles. Ils veulent une stratégie nationale sur la démence afin de pouvoir venir en aide dès maintenant à leurs proches, leurs voisins ou leurs collègues. Les Canadiens en ont soupé des communiqués de presse, des motions, des promesses et des explications sur les votes.

Je vais appuyer la motion M-575 parce qu'on ne peut pas être contre la vertu et que je souscris à ce qu'on y dit. Je dois d'ailleurs dire qu'en racontant l'histoire de ma mère et de ma famille, je me suis rapproché des millions de Canadiens qui luttent avec ce problème de santé qu'est la démence. Ma mère était quelqu'un qui allait droit au but. Elle aurait su distinguer le vrai du faux dans les beaux discours du gouvernement.

De ce côté-ci, nous nous engageons à poursuivre les efforts pour parvenir à notre but. J'espère que le gouvernement nouvellement élu en Alberta sera de la partie. J'espère aussi que le gouvernement qui sera bientôt élu à Ottawa, et qui sera dirigé par mon chef, prendra les devants dans ce dossier. Les Canadiens méritent mieux que ce qu'ils ont à l'heure actuelle.

Le président suppléant (M. Barry Devolin): La période réservée à l'étude des initiatives parlementaires est maintenant écoulée, et l'article retombe au bas de la liste de priorité du *Feuilleton*.

MOTION D'AJOURNEMENT

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office conformément à l'article 38 du Règlement.

Motion d'ajournement

●(1915)

[Traduction]

LES AFFAIRES AUTOCHTONES

Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapuskasing, NPJ): Monsieur le Président, je suis heureuse d'avoir encore une fois l'occasion de soulever cette question importante.

Comme les gens le savent peut-être, la piètre qualité des services de soins de santé est l'un des nombreux défis auxquels les collectivités isolées des Premières Nations sont confrontées. Le succès et le bien-être de la collectivité dépendent largement de la qualité des services de soins de santé et de leur accessibilité. Malheureusement, pour trop de collectivités isolées et nordiques des Premières Nations, la qualité et l'accessibilité des services de soins de santé sont de loin inférieures à celles dont jouissent la plupart des Canadiens.

Le gouvernement a laissé tomber ces Premières Nations éloignées, bien qu'il soit clairement inscrit dans la Constitution qu'il est responsable de fournir les soins de santé à ces collectivités. Les problèmes sont simples; généralement les infirmières ne sont pas formées adéquatement et certaines collectivités n'ont pas accès aux services du tout. En outre, nombre de postes de soins infirmiers actuellement exploités ne respectent même pas les règlements de construction.

Dans le rapport qu'il a publié au printemps, le vérificateur général s'est concentré sur les soins de santé dans ces collectivités et a attiré l'attention sur beaucoup de problèmes. D'après le rapport, seulement une infirmière sur quarante-cinq avait reçu une formation adéquate. Dans la plupart des cas, elles ne possèdent pas les qualifications pour fournir les soins de base à ces collectivités, sans parler du manque de ressources ou de main-d'oeuvre qui ne fait qu'aggraver le problème. En plus, on demande souvent aux infirmières d'accomplir des tâches qui ne relèvent pas de leurs responsabilités.

Santé Canada le sait. Pourtant, rien n'a été fait pour corriger ces problèmes. Dans une collectivité, deux enfants de quatre ans sont morts de maladies liées à l'angine streptococcique. La pénicilline aurait pu les sauver. S'ils avaient eu accès à des établissements de soins de santé adéquats, ces deux enfants si jeunes seraient peut-être encore en vie aujourd'hui.

Je comprends que les députés de l'autre côté de la Chambre aiment faire de beaux discours, mais nous parlons ici d'un grave problème.

Est-ce que c'est le genre de qualité de vie qu'on souhaite à n'importe quel Canadien? Aucune collectivité ne devrait avoir à craindre qu'une maladie entièrement évitable et traitable coûte la vie à certains de ses membres, mais c'est malheureusement le cas de beaucoup trop de collectivités isolées et nordiques des Premières Nations.

[Français]

Voilà un nouvel exemple d'un gouvernement conservateur qui rate la cible chaque fois qu'il est question des Premières Nations. Il est prompt à mettre en place des régimes de réglementation, mais lent à investir. Toutefois, si nous voulons aider ces communautés à relever à long terme le défi auquel elles sont confrontées, il faudra investir. Le gouvernement fait présentement le strict minimum et cela se voit.

[Traduction]

Si le gouvernement souhaite vraiment améliorer la qualité de vie des habitants de ces collectivités, il s'assurerait que les infirmières envoyées là-bas ont reçu une formation adéquate, et il tiendrait

compte des besoins particuliers de chaque collectivité quand il établit les effectifs du personnel infirmier.

En outre, la qualité des cliniques pose également des problèmes. En effet, dans son Cadre de planification et de gestion des immobilisations publié en 2005, Santé Canada révèle que de nombreuses cliniques n'ont pas été inspectées dans les délais prévus. Quant à celles qui l'ont été, la plupart des lacunes qui y ont été détectées en ce qui a trait aux exigences de santé et de sécurité ou aux codes du bâtiment n'ont pas été corrigées. Sur les 30 lacunes ayant fait l'objet d'un examen, seulement 4 avaient été corrigées. Cette indifférence à l'égard de la qualité des bâtiments met en danger les patients et le personnel infirmier et pourrait limiter l'accès aux services de santé dans les collectivités éloignées.

Le gouvernement se targue de présenter un budget équilibré. Il y est parvenu, entre autres, en restant les bras croisés devant des problèmes de la sorte. L'équilibre budgétaire a été atteint aux dépens de ceux qui ont le plus besoin d'aide. Pourquoi les conservateurs abandonnent-ils les collectivités éloignées?

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, je vais, avec grand plaisir, répondre aux commentaires de la députée sur les soins de santé pour les Premières Nations et les Inuits.

Le gouvernement veille certainement à ce que les Premières Nations aient accès à des fournisseurs de soins de santé. Guidés par la Loi canadienne sur la santé, les provinces et les territoires offrent des programmes de santé publique, des médecins et des hôpitaux à tous les Canadiens, y compris les Premières Nations.

Toutefois, comme je l'ai déjà mentionné, pour aider les Premières Nations à jouir d'une santé générale comparable à celle des autres Canadiens, Santé Canada complète les services provinciaux en fournissant ou en finançant des services efficaces, viables et culturellement adaptés dans les collectivités des Premières Nations. Ce travail se fait en collaboration avec nos partenaires des Premières Nations. Nous travaillons aussi avec les provinces et les territoires pour régler les problèmes de santé pressants et fournir un accès suffisant aux services de santé.

Il est important de mentionner que le gouvernement consacre plus de 2,5 milliards de dollars par année à la santé des Premières Nations et des Inuits, sous forme de soins primaires, de services de santé non assurés et d'un large éventail de programmes de santé publique, comme l'Initiative sur le diabète chez les Autochtones, le Programme national de lutte contre l'abus de l'alcool et des drogues chez les Autochtones et le Programme de soins de santé maternelle et infantile.

Les services de santé non assurés comprennent notamment le transport médical. Lorsque les membres des Premières Nations vivant dans une réserve ont besoin de services de santé qui ne sont pas offerts dans leur communauté — que ce soit des services d'urgence ou de simples rendez-vous médicaux —, Santé Canada paie les frais de transport. Ces services comprennent évidemment le transport d'urgence pour les personnes vivant dans une communauté éloignée et isolée.

Par ailleurs, Santé Canada fournit directement des soins primaires dans 53 communautés autochtones éloignées et isolées. Ces communautés sont situées dans quatre provinces: l'Alberta, le Manitoba, l'Ontario et le Québec. Le ministère accorde aussi des fonds aux Premières Nations pour que 27 communautés éloignées et isolées, dont 12 en Saskatchewan, puissent obtenir des soins de santé primaires.

Santé Canada travaille en étroite collaboration avec les Premières Nations et a transféré des programmes et des services, à divers degrés, à plus de 400 communautés. Je suis fière de l'entente que nous avons conclue avec la Colombie-Britannique et qui couvre plus de 200 communautés de cette province.

Il faut continuer à améliorer la prestation et l'intégration des services de santé en collaboration avec les provinces et les Premières Nations.

Comme je l'ai déjà dit, les programmes et les services de Santé Canada reposent en bonne partie sur les épaules des infirmières. Les infirmières agréées et les infirmières praticiennes sont le premier point de contact dans la plupart des cas. Elles sont des membres précieux de la communauté.

Nous prenons très au sérieux les récentes recommandations du vérificateur général et nous nous employons déjà à y donner suite. Pour combler le manque d'infirmières, Santé Canada a notamment lancé une stratégie de recrutement et de maintien en poste et reçoit déjà plus de 250 candidatures par mois.

Pour ce qui est du recrutement et de la formation, comme j'ai moi-même travaillé dans de petites collectivités autochtones isolées en tant qu'infirmière, je sais qu'il peut être difficile, en raison du roulement, de s'assurer que tous les nouveaux employés suivent une formation continue. Toutefois, je peux garantir que nos infirmières sont très instruites et hautement qualifiées: elles ont été dûment formées et accréditées, ce sont des professionnelles de la santé.

Il y a de nombreuses choses à considérer en ce qui concerne les orientations à prendre et les façons d'aller de l'avant. Je crois que la télésanté offre de vastes possibilités. Cela dit, je le répète, les Canadiens peuvent être certains que nous prenons ces recommandations très au sérieux.

● (1920)

Mme Carol Hughes: Monsieur le Président, le rapport du vérificateur général prouve que les Premières Nations ne sont pas une priorité pour le gouvernement conservateur. Les conclusions de ce rapport sont épouvantables, mais pas surprenantes.

Pendant toute la présente législature, le NPD a souligné les difficultés qu'éprouvent de trop nombreuses Premières Nations. Il faut veiller à bien former le personnel infirmier, fournir les ressources humaines nécessaires et inspecter les bâtiments comme il se doit. Cela ferait une différence énorme pour ces communautés.

Toutes les infirmières qui sont envoyées dans des communautés autochtones situées dans des endroits isolés doivent recevoir une formation adéquate. Elles devraient disposer des connaissances et de l'expérience nécessaires pour faire face aux situations qui se présenteront dans ces endroits. En outre, il faut examiner adéquatement chaque communauté pour connaître ses besoins particuliers en matière de services de santé.

Si nous dépensons de l'argent pour envoyer des infirmières dans ces endroits, il est logique de veiller à leur donner toutes les chances de faire leur travail le mieux possible. Cependant, l'état des services de santé dans les communautés autochtones isolées reflète l'attitude des conservateurs à l'égard des Premières Nations en général.

La vie des Autochtones compte elle aussi. Quand le gouvernement règlera-t-il les problèmes liés aux services de santé dans le Nord et dans les communautés autochtones isolées?

Mme Cathy McLeod: Monsieur le Président, le gouvernement continuera de fournir des services de première ligne aux collectivités des Premières Nations tout en veillant à ce que les soins et les

services médicalement nécessaires soient disponibles pour tous les membres des Premières Nations et tous les Inuits du Canada.

Le travail que nous accomplissons en ce qui concerne les services de santé pour les Premières Nations et les Inuits est de nature collaborative. Nous avons conclu un accord exhaustif en Colombie-Britannique qui contribue à un développement plus viable de collectivités autochtones en meilleure santé. Nous espérons que cet accord pourra servir de modèle et être reproduit dans l'ensemble du pays.

Nous investissons dans les postes de soins infirmiers et nous en construisons de nouveaux. Nous collaborons avec les Premières Nations et avec d'autres partenaires importants pour résoudre les problèmes d'abus de médicaments et de santé mentale. Le budget de 2015 prévoit un financement annuel de 2 millions de dollars pour les équipes de bien-être mental oeuvrant au sein des collectivités des Premières Nations.

Nous sommes fermement résolus à améliorer la santé des Canadiens, y compris dans les collectivités des Premières Nations et les collectivités inuites.

● (1925)

L'ENVIRONNEMENT

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Monsieur le Président, ce n'est pas de gaieté de coeur que je prends la parole ce soir à propos d'un enjeu que j'estime très important, non seulement pour le Canada, mais aussi pour le reste du monde. Je parle de l'eau potable et de la protection de l'environnement.

Le gouvernement étudie la possibilité d'autoriser le stockage de déchets faiblement et moyennement radioactifs dans des formations géologiques profondes à Kincardine. Il a ainsi mis beaucoup de gens en colère, car nos Grands Lacs sont une source d'eau potable très importante. Nos cousins américains sont très préoccupés par cette situation, tout comme les Canadiens, d'ailleurs.

En fait, plus de 155 résolutions s'opposant à ce plan ont été adoptées par toutes les provinces et par tous les États bordant les Grands Lacs, soit environ 20 millions de personnes. Pourquoi? Parce que le gouvernement propose de stocker ces déchets pendant plus de 100 000 ans, dans un puits creusé dans le calcaire. Cela ne s'est jamais fait auparavant; c'est un essai.

Ce qui est très préoccupant, c'est que les conservateurs ont choisi aveuglément le site de Kincardine. Le choix n'était fondé sur aucune donnée scientifique, aucune recherche et aucune analyse véritable visant à déterminer le meilleur choix. La décision a été prise en fonction d'une proposition faite au hasard à la ministre de l'Environnement, et elle a nui considérablement à la confiance de la population à l'égard de la qualité de l'environnement et de l'eau, non seulement chez les Canadiens mais aussi chez nos voisins américains.

Je signale que la ville de Chicago fait partie des 115 groupes qui ont envoyé une lettre au gouvernement du Canada. Fait intéressant, elle a indiqué que, lorsque Joe Clark était le ministre des Affaires étrangères du Canada, il a demandé aux États-Unis de ne pas prendre une décision de ce genre, et les États-Unis ont accepté de ne pas établir un tel site dans un rayon de 40 kilomètres autour des Grands Lacs, alors que nous proposons de le faire à environ 1 kilomètre des Grands Lacs. Les groupes nous ont signalé ce fait à maintes reprises. Ils veulent que nous respections, comme eux l'ont fait, le modèle que nous avons créé pour la plus importante région de notre pays.

Motion d'ajournement

Ils ont envoyé cette lettre et cette résolution à la ministre de l'Environnement, aux premiers ministres des provinces, au premier ministre du Canada, au ministre des Affaires étrangères du Canada et au ministre des Ressources naturelles. Le secrétaire d'État des États-Unis et même le président des États-Unis ont reçu ces documents.

Il s'agit d'un essai. Il existe quatre installations de ce genre dans le monde, et une seule est toujours ouverte. Deux d'entre elles, situées en Allemagne, ont été fermées parce qu'elles n'étaient pas viables et causaient des problèmes. Dans le cas de l'autre installation toujours ouverte, celle du Nouveau-Mexique, des radiations toxiques se sont échappées par la cheminée et ont atteint la surface, où elles ont contaminé des travailleurs.

De toute évidence, il s'agit d'essais dangereux.

J'aimerais donc poser à nouveau la question que voici au gouvernement: pourquoi n'est-il pas prêt à étudier cet enjeu plus attentivement au lieu d'opter pour une seule évaluation, puisque la zone expérimentale se trouve à proximité de l'une des ressources les plus précieuses du Canada et du monde entier?

Mme Kelly Block (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles, PCC): Monsieur le Président, il ne fait aucun doute que le gouvernement appuie l'utilisation sécuritaire et responsable de l'énergie nucléaire, et il veille à ce que des solutions appropriées soient en place pour la gestion à long terme des déchets radioactifs. En effet, le Canada veille depuis fort longtemps à ce que l'énergie nucléaire soit utilisée de façon sécuritaire et responsable et à ce que les déchets soient gérés de façon adéquate.

Le gouvernement a pris d'importantes mesures pour protéger la sécurité des Canadiens et de l'environnement. En fait, grâce aux mesures législatives vigoureuses prises au cours des dernières années, le Canada a créé l'un des plus rigoureux systèmes de réglementation de l'énergie nucléaire au monde, et ce, pour tous les volets des activités nucléaires. Comme le député d'en face le sait, le dépôt situé dans une formation géologique profonde est un projet de l'Ontario Power Generation en vue de préparer un site et de construire et exploiter des installations pour la gestion à long terme de déchets faiblement et moyennement radioactifs sur le site de la centrale nucléaire de Bruce, dans la municipalité de Kincardine, en Ontario.

En janvier 2012, le gouvernement et le président de la Commission canadienne de sûreté nucléaire ont annoncé qu'ils chargeaient une commission d'examen conjoint d'étudier le projet proposé. Celle-ci a alors mené une évaluation indépendante, poussée, ouverte et scientifique du dépôt envisagé. Après avoir examiné l'énoncé des incidences environnementales, elle a déterminé qu'elle disposait d'assez d'information pour entamer ses audiences publiques. À l'automne 2013 et en 2014, elle a donc invité la population à donner son opinion. Nous avons reçu le rapport de la commission, et nous prendrons maintenant le temps de bien en étudier les conclusions.

Le rapport de la commission est public; il se trouve sur le site Web de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale. Comme l'exige la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale de 2012, le gouvernement va annoncer dans une déclaration s'il entend donner

le feu vert au projet ou pas. D'ici là, l'Agence canadienne d'évaluation environnementale continuera de recueillir les commentaires des groupes autochtones et des participants inscrits sur les éventuelles mesures d'atténuation et de suivi à imposer si le projet devait voir le jour.

Ces commentaires seront pris en compte par le gouvernement avant qu'il ne rende sa décision publique. Si le projet est autorisé à passer à la prochaine étape du processus de délivrance de permis, la déclaration du gouvernement précisera les conditions que le promoteur du projet sera légalement tenu de respecter. J'insiste sur un point; le gouvernement l'a souvent dit, et je le répète: seuls les projets qui ne présentent aucun danger pour les Canadiens et l'environnement seront autorisés.

● (1930)

M. Brian Masse: Monsieur le Président, je remercie la secrétaire parlementaire de sa réponse. Elle a utilisé plusieurs termes clés, notamment « mesures d'atténuation ». C'est l'aveu d'un échec. Les mesures d'atténuation signifient indemnisation ou modifications parce que le projet a échoué. Que signifierait l'échec du projet? Cela signifierait une exposition à des radiations à moins d'un kilomètre des Grands Lacs. Cela signifierait que le calcaire où ils essaient de stocker ces déchets radioactifs n'aurait pas tenu le coup et qu'il y aurait eu un déversement dans les Grands Lacs. Ce dépôt géologique profond doit tenir le coup pendant 100 000 ans, sans causer de problèmes.

Le dernier point est « juridiquement contraignant », mais c'est sans importance pour les gens qui tombent malade après avoir été exposés aux radiations et nos enfants qui hériteront de ce désastre environnemental.

Mme Kelly Block: Monsieur le Président, le gouvernement du Canada appuie l'utilisation sécuritaire et responsable de l'énergie nucléaire et il est déterminé à veiller à ce que des solutions bien financées soient mises en place pour la gestion des déchets radioactifs à long terme. La commission d'examen conjoint a soumis le projet de dépôt situé dans une formation géologique profonde à une évaluation rigoureuse, ouverte et fondée sur des données scientifiques.

Le gouvernement a confiance dans le processus de la commission d'examen et il étudiera attentivement son rapport final avant de prendre une décision. Le ministre tiendra également compte des observations qu'il aura reçues des groupes autochtones et des participants enregistrés, qui seront activement consultés au sujet du projet.

Essentiellement, pour tout grand projet lié aux ressources naturelles, le gouvernement applique une règle simple: aucun projet ne va de l'avant à moins de ne présenter aucun danger, autant pour le public que pour l'environnement.

Le président suppléant (M. Barry Devolin): La motion d'ajournement étant adoptée d'office, la Chambre s'ajourne à demain, à 10 heures, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 19 h 34.)

TABLE DES MATIÈRES

Le mercredi 27 mai 2015

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

Le privilège parlementaire			
M. Rathgeber.....	14213	M. Trudeau.....	14218
Les Journées du bénévolat de Telus		M. Harper.....	14218
Mme Ambler.....	14213	M. Trudeau.....	14218
Laval—Les Îles		M. Harper.....	14218
M. Pilon.....	14213	M. Trudeau.....	14218
La vente de charité mennonite		M. Harper.....	14218
M. Albrecht.....	14214	Mme Nash.....	14218
Max Yalden		M. Sorenson.....	14218
M. Bélanger.....	14214	Mme Nash.....	14218
Tobique—Mactaquac		M. Sorenson.....	14218
M. Allen (Tobique—Mactaquac).....	14214	Mme Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine).....	14219
Le logement		M. Sorenson.....	14219
M. Aubin.....	14214	La citoyenneté et l'immigration	
Les Journées du bénévolat de Telus		M. Cash.....	14219
M. Allison.....	14215	M. Alexander.....	14219
La mission d'amitié des îles Turks et Caicos		Mme Blanchette-Lamothe.....	14219
M. Goldring.....	14215	M. Alexander.....	14219
Saint-Hyacinthe—Bagot		La sécurité publique	
Mme Morin (Saint-Hyacinthe—Bagot).....	14215	Mme Doré Lefebvre.....	14219
Les Forces armées canadiennes		M. Blaney.....	14219
M. Lemieux.....	14215	M. Garrison.....	14219
La violence faite aux femmes		M. Blaney.....	14220
Mme Ashton.....	14216	Le développement du Nord	
Le chef du Parti libéral du Canada		M. Bevington.....	14220
M. Gill.....	14216	M. Valcourt.....	14220
La sécurité ferroviaire		Les affaires autochtones	
Mme Freeland.....	14216	M. Saganash.....	14220
Le chef du Parti libéral du Canada		Mme Bergen.....	14220
M. Benoit.....	14216	Mme Bennett.....	14220
L'éthique		Mme Bergen.....	14220
M. Boulerice.....	14216	Les pensions	
Le chef du Parti libéral du Canada		M. McCallum.....	14220
Mme Bateman.....	14217	M. Sorenson.....	14221
		M. McCallum.....	14221
QUESTIONS ORALES		M. Sorenson.....	14221
L'éthique		Postes Canada	
M. Mulcair.....	14217	Mme Mathysen.....	14221
M. Harper.....	14217	M. Watson.....	14221
M. Mulcair.....	14217	Mme Quach.....	14221
M. Harper.....	14217	M. Watson.....	14221
M. Mulcair.....	14217	La fonction publique du Canada	
M. Harper.....	14217	M. Ravignat.....	14221
Les pensions		M. Clement.....	14221
M. Mulcair.....	14217	M. Cullen.....	14222
M. Harper.....	14217	M. Clement.....	14222
M. Mulcair.....	14217	La sécurité publique	
M. Harper.....	14218	Mme Crockatt.....	14222
		M. Blaney.....	14222
		Les ressources naturelles	
		Mme Liu.....	14222
		Mme Block.....	14222
		Mme Leslie.....	14222
		Mme Block.....	14222

Le commerce international	
M. Davies (Vancouver Kingsway).....	14222
M. Gill.....	14223
Les relations intergouvernementales	
M. Cleary.....	14223
M. Moore (Fundy Royal).....	14223
L'environnement	
M. McKay.....	14223
Mme Aglukkaq.....	14223
M. Scarpaleggia.....	14223
Mme Aglukkaq.....	14223
Le transport	
M. Mai.....	14223
M. Watson.....	14224
M. Mai.....	14224
M. Watson.....	14224
La fiscalité	
M. Aspin.....	14224
M. Poilievre.....	14224
Les pêches et les océans	
M. MacAulay.....	14224
Mme Shea.....	14224
Le pont de Québec	
M. Blanchette.....	14224
M. Watson.....	14224
La justice	
Mme Ambler.....	14225
M. MacKay.....	14225
Le patrimoine canadien	
M. Dewar.....	14225
Mme Glover.....	14225
Le commerce international	
M. Andrews.....	14225
M. Moore (Fundy Royal).....	14225
Recours au Règlement	
Questions orales	
M. Lamoureux.....	14225
M. Adler.....	14225

AFFAIRES COURANTES

Les délégations interparlementaires	
M. Wallace.....	14226
Mme Mathysen.....	14226
M. Brown (Leeds—Grenville).....	14226
Les comités de la Chambre	
Santé	
M. Lobb.....	14226
Procédure et affaires de la Chambre	
M. Preston.....	14226
Citoyenneté et immigration	
M. Tilson.....	14226
Environnement et développement durable	
M. Albrecht.....	14226
Opérations gouvernementales et prévisions budgétaires	
M. Martin.....	14226

Les députés qui ne sollicitent pas un nouveau mandat	
M. Van Loan.....	14226
Motion.....	14226
Adoption de la motion.....	14226
Les comités de la Chambre	
Procédure et affaires de la Chambre	
M. Preston.....	14226
Motion d'adoption.....	14226
Adoption de la motion.....	14227
Pétitions	
La conduite avec facultés affaiblies	
M. Cannan.....	14227
Les soins de santé	
M. Gravelle.....	14227
Postes Canada	
Mme Hughes.....	14227
L'agriculture	
Mme Hughes.....	14227
La fiscalité	
Mme Hughes.....	14227
Postes Canada	
M. Donnelly.....	14227
La Journée nationale des fruits de mer durables	
M. Donnelly.....	14227
Postes Canada	
Mme Freeman.....	14227
La fiscalité	
Mme Michaud.....	14227
L'environnement	
Mme May.....	14227
Les pesticides	
Mme May.....	14228
La violence faite aux femmes	
M. Kellway.....	14228
L'amiante	
M. Martin.....	14228
La Syrie	
M. Martin.....	14228
L'agriculture	
M. Morin (Laurentides—Labelle).....	14228
Questions au Feuilleton	
M. Lukiwski.....	14228
Demandes de documents	
M. Lukiwski.....	14228

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Loi sur la protection des renseignements personnels numériques	
Projet de loi S-4 — Avis de motion d'attribution de temps	
M. Van Loan.....	14228
Loi sur l'amélioration de la réglementation au Yukon et au Nunavut	
Projet de loi S-6 — Avis de motion d'attribution de temps	
M. Van Loan.....	14228
Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire	
Projet de loi C-52. Troisième lecture.....	14229

M. Goguen	14229
M. Sullivan	14230
M. Regan	14230
M. Kellway	14230
M. Sullivan	14230
M. Kellway	14232
M. Lamoureux	14232
M. Kellway	14232
M. Komarnicki	14234
M. Lamoureux	14234
M. Komarnicki	14234
M. Blanchette	14236
M. Regan	14236
M. Lizon	14237
M. Sullivan	14238
M. Lamoureux	14239
M. Regan	14239
M. Nicholls	14242
Mme May	14242
M. Lamoureux	14242
M. Sullivan	14242
M. Hyer	14243
Mme Sitsabaiesan	14243
Mme May	14245
Mme Liu	14245
Adoption de la motion; troisième lecture et adoption du projet de loi	14245

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

Le plan d'action national contre la violence faite aux femmes	
Motion	14246
Rejet de la motion	14247
La maladie d'Alzheimer et les autres démences	
M. Lobb	14247
Motion	14247
M. Rankin	14249
M. Lamoureux	14249
Mme McLeod	14249
M. Rankin	14250
Mme Fry	14251
M. Armstrong	14252
M. Gravelle	14254

MOTION D'AJOURNEMENT

Les affaires autochtones	
Mme Hughes	14256
Mme McLeod	14256
L'environnement	
M. Masse	14257
Mme Block	14258

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>