



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 148 • NUMÉRO 226 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le mardi 31 octobre 2017

—
Présidence de l'honorable Geoff Regan

TABLE DES MATIÈRES

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Le mardi 31 octobre 2017

La séance est ouverte à 10 heures.

Prière

AFFAIRES COURANTES

• (1005)

[Français]

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

M. Matt DeCourcey (secrétaire parlementaire de la ministre des Affaires étrangères, Lib.): Monsieur le Président, au nom de la ministre des Affaires étrangères et en vertu du paragraphe 32(2) du Règlement, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, le traité intitulé: « Convention sur la reconnaissance des qualifications relatives à l'enseignement supérieur dans la région européenne », adopté à Lisbonne le 11 avril 1997. Une note explicative accompagne ce traité.

* * *

L'ENQUÊTEUR CORRECTIONNEL DU CANADA

M. Mark Holland (secrétaire parlementaire du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, Lib.): Monsieur le Président, j'ai le plaisir de déposer, dans les deux langues officielles, le rapport annuel 2016-2017 du Bureau de l'enquêteur correctionnel, tel que requis par l'article 192 de la Loi sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition.

[Traduction]

Je dépose également une réponse à une recommandation du rapport destinée au ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, ainsi que les réponses aux 16 recommandations qui visent le Service correctionnel du Canada.

* * *

[Français]

LA LOI SUR LES JUGES

M. François Choquette (Drummond, NPD) demande à présenter le projet de loi C-381, Loi modifiant la Loi sur les juges (bilinguisme).

— Monsieur le Président, c'est vraiment un plaisir pour moi de déposer un second projet de loi, la Loi modifiant la Loi sur les juges relativement au bilinguisme. Ce projet de loi est très important et fait référence aux recommandations de Graham Fraser, l'ancien commissaire aux langues officielles qui avait fait un rapport en 2013 intitulé: « L'accès à la justice dans les deux langues officielles: Améliorer la capacité bilingue de la magistrature des cours supérieures ». Quand j'ai rencontré le commissaire au début

de 2015, il avait de déposé ce rapport et m'a dit que les conservateurs avaient mis cela sur une tablette et m'a demandé de ressortir cela et de faire quelque chose avec cela.

J'ai décidé d'aller de l'avant. Je dépose donc ce projet de loi et j'espère que les libéraux vont mettre en oeuvre ce projet de loi qui vise à remplacer l'autoévaluation de la maîtrise des deux langues officielles par une évaluation par le Bureau du commissaire de la magistrature, tel qu'il l'a été recommandé par le commissaire aux langues officielles. Tout le monde sait que l'autoévaluation ne fonctionne pas et qu'il faut une évaluation officielle.

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

* * *

LA LOI SUR LES LANGUES OFFICIELLE

M. François Choquette (Drummond, NPD) demande à présenter le projet de loi C-382, Loi modifiant la Loi sur les langues officielles (Cour suprême du Canada)

— Monsieur le Président, cette fois, je suis un peu moins content de déposer ce projet de loi parce que le projet de loi C-203 sur la compréhension des langues officielles de juges à la Cour suprême a été défait par les libéraux la semaine passée, alors qu'ils avaient voté en faveur de celui-ci trois fois auparavant. Cette fois, malheureusement, ils ont défait le projet de loi. Nous sommes donc obligés de faire autre chose.

Maintenant, nous pouvons modifier la Loi sur les langues officielles, ce qui pourrait aider la situation, mais ne réglerait pas tout. Ce serait tout de même un bon pas en avant et c'est pour cela que je dépose le projet de loi C-382, Loi modifiant la Loi sur les langues officielles (Cour suprême du Canada). Ce projet de loi vise à modifier l'article 16 de la Loi sur les langues officielles afin que ce dernier s'applique également à la Cour suprême du Canada. Ainsi, il incombera à tous les tribunaux fédéraux de veiller à ce que les juges qui entendent une affaire puissent comprendre la langue officielle du choix des parties sans l'aide d'un interprète. C'est un bon pas en avant, mais cela ne réglera pas tout. Il va falloir que nous prenions le pouvoir et que nous déposions un autre projet de loi comme le projet de loi C-203 pour régler toute la situation et pour que tous aient accès, dans la langue officielle de leur choix, à la Cour suprême.

Affaires courantes

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

* * *

[Traduction]

LOI SUR LA MODERNISATION DES TRANSPORTS

L'hon. Pablo Rodriguez (whip en chef du gouvernement, Lib.): Monsieur le Président, il y a eu consultations entre les partis et vous constaterez qu'il y a consentement unanime à l'égard la motion suivante. Je propose:

Que, nonobstant tout article du Règlement ou pratique habituelle, à la conclusion du débat d'aujourd'hui sur le projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois, toute question nécessaire pour disposer de l'étape de la troisième lecture dudit projet de loi soit réputée mise aux voix et que le vote par appel nominal soit réputé demandé et différé jusqu'au mercredi 1^{er} novembre 2017, à la fin de la période prévue pour les Ordres émanant du gouvernement.

Cela dit, je vous souhaite une joyeuse Halloween.

Le Président: Je souhaite aussi une joyeuse Halloween au député et à tous ses collègues.

Le député a-t-il le consentement unanime de la Chambre pour présenter la motion?

Des voix: D'accord.

Le Président: Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

* * *

PÉTITIONS

LA FISCALITÉ

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, PCC): Monsieur le Président, je suis heureuse de présenter une pétition signée par des campeurs qui ont séjourné au Grandview Cottages & Trailer Park, à Renfrew, en Ontario. Ce site se trouve sur les rives de la majestueuse rivière des Outaouais, dans ma circonscription, Renfrew—Nipissing—Pembroke.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement de veiller à ce que les terrains de camping qui comptent moins de cinq employés à plein temps tout au long de l'année continuent d'être considérés et d'être imposés comme des petites entreprises.

[Français]

L'ÂGE MINIMAL POUR VOTER

M. Dan Vandal (Saint-Boniface—Saint-Vital, Lib.): Monsieur le Président, j'ai le plaisir de présenter une pétition au nom de la Fédération de la jeunesse canadienne-française qui aimerait fixer à 16 ans l'âge minimal pour avoir la qualité d'électeur. Le vote à 16 ans donnerait une voix aux jeunes, permettrait de rétablir un certain équilibre et inciterait les politiciens et les partis politiques à tenir compte de leurs préoccupations.

•(1010)

[Traduction]

Le vote à 16 ans est déjà en vigueur ailleurs dans le monde, notamment en Autriche, au Nicaragua, au Brésil, en Argentine et en Équateur.

Je suis heureux de présenter cette pétition au nom de la Fédération de la jeunesse canadienne-française.

LES TROUBLES DE L'ALIMENTATION

Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapusksing, NPD): Monsieur le Président, je prends la parole pour présenter une pétition liée à l'élaboration d'une stratégie pancanadienne sur les troubles de l'alimentation.

Selon les pétitionnaires, les troubles de l'alimentation comme l'anorexie et la boulimie sont les maladies mentales qui entraînent le taux de mortalité le plus élevé. Ils soulignent en outre que ces troubles peuvent causer des dommages au cerveau, des problèmes de peau et de cheveux, ainsi qu'une perte de masse osseuse. Ces troubles peuvent amener le cœur à cesser de fonctionner. L'arrêt cardiaque est la première cause de décès, le suicide est la seconde.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement du Canada d'appuyer la motion M-117 et d'entamer des discussions avec les ministres de la Santé provinciaux et territoriaux, ainsi que toutes les parties intéressées, dans le but d'élaborer une stratégie pancanadienne exhaustive en matière de troubles de l'alimentation, stratégie qui engloberait les volets prévention, diagnostic, traitement, soutien et recherche.

L'INDUSTRIE DU TRANSPORT MARITIME

M. Don Davies (Vancouver Kingsway, NPD): Monsieur le Président, je présente une pétition signée par des centaines de Britanno-Colombiens qui redoutent l'adoption prévue du rapport Emerson par le gouvernement, car ils pensent que celle-ci pourrait se solder par l'abolition des règles relatives au cabotage au Canada. Ils craignent que le démantèlement du cabotage fasse disparaître jusqu'à 12 000 emplois dans l'industrie du transport maritime canadienne. Selon eux, les changements vont permettre à l'industrie d'embaucher des marins étrangers, plus vulnérables, qui lui coûteront moins cher, mais qui ne connaissent pas les eaux qu'ils naviguent comme les marins locaux.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement de tenir un débat complet et ouvert sur le rapport Emerson, d'organiser une table ronde nationale rassemblant les multiples intervenants de l'industrie maritime dans le but d'élaborer une stratégie nationale du transport maritime qui permet de conserver les règles de cabotage, et de veiller à ce que l'industrie du transport maritime canadienne offre de bons emplois syndiqués qui permettent aux travailleurs de subvenir aux besoins de leur famille.

[Français]

LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de prendre la parole aujourd'hui pour présenter trois pétitions. Toutes les pétitions touchent des questions sur les changements climatiques.

[Traduction]

Les pétitions sont toutes signées par des habitants de Saanich—Gulf Islands.

Dans la première, on demande que le gouvernement collabore avec les provinces et les territoires pour mettre à jour le Code national du bâtiment de façon à améliorer l'efficacité énergétique de 15 %.

Dans la deuxième pétition, les signataires réclament que le gouvernement prenne des mesures concrètes pour atteindre l'objectif de l'Accord de Paris, qui consiste à éviter un réchauffement climatique supérieur à 1,5 °Celsius, en moyenne, à l'échelle mondiale, et ils insistent en particulier sur la décarbonisation du secteur de l'électricité.

La troisième pétition est celle qui a reçu le plus grand nombre de signatures. Elle vient elle aussi de gens de ma circonscription, qui demandent à la Chambre des communes et au Parlement de travailler à atteindre les objectifs énoncés dans le manifeste *Un bond vers l'avant*.

* * *

QUESTIONS AU FEUILLETON

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

Le Président: D'accord?

Des voix: D'accord.

* * *

RECOURS AU RÈGLEMENT

ARTICLE 69.1 DU RÈGLEMENT — PROJET DE LOI C-56

L'hon. Candice Bergen (Portage—Lisgar, PCC): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Conformément à l'article 69.1 du Règlement, je demande que vous divisiez le projet de loi C-56, Loi modifiant la Loi sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition et la Loi sur l'abolition de la libération anticipée des criminels.

On peut lire ce qui suit à l'article 69.1:

Lorsqu'un projet de loi émanant du gouvernement vise à modifier, à abroger ou à édicter plus d'une loi dans les cas où le projet de loi n'a aucun fil directeur ou porte sur des sujets qui n'ont rien en commun les uns avec les autres, le Président peut diviser les questions, aux fins du vote, sur toute motion tendant à la deuxième lecture et au renvoi à un comité et à la troisième lecture et l'adoption du projet de loi. Le Président peut combiner des articles du projet de loi thématiquement et mettre aux voix les questions susmentionnées sur chacun de ces groupes d'articles séparément, pourvu qu'un seul débat soit tenu pour chaque étape.

Selon moi, le projet de loi C-56 compte deux parties qui devraient être séparées en application de l'article 69.1 du Règlement. La première correspond à l'article qui contribue à modifier la Loi sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition. Ces propositions visent à donner suite aux conclusions de l'enquête sur la mort d'Ashley Smith, laquelle a donné lieu à une série de recommandations, dont le recours limité à l'isolement préventif. La seconde partie vise à modifier la Loi sur l'abolition de la libération anticipée des criminels afin de réintroduire la procédure d'examen expéditif au sixième de la peine dans le cas des infractions non violentes.

En outre, les propositions relatives à l'isolement portent sur l'introduction d'échéances fermes en ce qui concerne le nombre de jours passés en isolement préventif et l'inclusion de mesures de surveillance et d'examen qui seraient appliquées par des évaluateurs externes indépendants. La question du sixième de la peine quant à elle est tout à fait distincte et a rapport avec les criminels non violents et la possibilité qu'ils ont d'être remis en liberté conditionnelle dans la collectivité beaucoup plus vite qu'antérieurement.

Les parties traitent de la prison toutes les deux, mais de problèmes différents. De fait, je crois comprendre que c'est le Service correctionnel du Canada qui s'occupe de la question de l'isolement, alors que c'est la Commission des libérations conditionnelles du Canada qui traite de l'autre question.

Comme vous le savez, monsieur le Président, il n'existe aucune jurisprudence à la Chambre au sujet de cette nouvelle pratique qui

Recours au Règlement

consiste à diviser les projets de loi, étant donné que l'article du Règlement qui vous accorde ce pouvoir n'a été adopté qu'en juin. Bien qu'il n'existe aucun précédent concernant la division d'un projet de loi selon les modalités proposées aux termes de l'article 69.1 du Règlement, le Président a toujours eu le pouvoir de diviser les motions. Ces précédents pourraient peut-être nous orienter dans le cas présent.

À la page 562 de l'O'Brien et Bosc, on peut lire:

Un député qui s'oppose à une motion contenant deux propositions distinctes ou davantage peut demander que la motion soit divisée et que chaque proposition fasse l'objet d'un débat et d'un vote.

Le 15 juin 1964, le Président Macnaughton a rendu une décision sur une demande visant à diviser une motion du gouvernement qui portait sur un nouveau drapeau canadien. Le Président a fait la déclaration suivante:

Je dois conclure que le projet de résolution dont la Chambre est saisie renferme deux propositions et que, puisqu'on s'est fortement opposé à ce que ces deux propositions soient examinées ensemble, mon devoir est de les diviser [...]

Dans cette décision particulière, le Président a présenté un résumé de la procédure de division de questions complexes qui est en vigueur à la Chambre des communes britannique. Par exemple, il a rapporté une décision datant du 19 avril 1888, lorsque le Président de la Chambre britannique a déclaré:

Il convient peut-être à la Chambre de traiter ensemble les deux propositions du député. Mais, si un honorable représentant y voit objection, elles seront formulées séparément.

La décision du 17 juillet 1905 est un autre exemple. Le Président a déclaré:

Un député, ayant invoqué le Règlement, a demandé à l'Orateur de rendre une décision pour établir si certaine résolution comprenant diverses propositions ne devrait pas être divisée pour les présenter chacune séparément. L'Orateur, comme on voit, a décidé qu'à son avis, il y aurait, en effet, lieu de la diviser.

Le Président a aussi cité une décision rendue le 8 octobre 1912:

[...] si le noble lord éprouve le moindre doute quant à la façon de voter, je me ferai un grand plaisir d'en faire deux questions.

Le 13 novembre de la même année, le Président a dit:

[...] il va sans dire que, selon le Règlement, si un député se sent gêné pour se prononcer sur une résolution, le Président doit subdiviser la résolution [...]

Même si, en 1964, le Président a cité d'autres exemples britanniques, tels qu'une décision de juillet 1920 et une autre du 10 décembre 1947, il s'est fondé sur la décision rendue le 13 novembre 1912 lorsqu'il a dit:

Si je prends en considération les références et les citations indiquées précédemment, et plus particulièrement le point de vue qu'a exprimé l'Orateur de la Chambre britannique le 13 novembre 1912, et que voici: « [...] le Règlement prévoit, il va sans dire, si un député se sent embarrassé pour voter sur un projet de résolution, que le Président révisera la projet de résolution afin que le député, s'il désire voter pour une part de la résolution et contre l'autre, n'ait pas l'embarras d'avoir à voter pour ou contre sur la totalité du projet de résolution [...] »

● (1015)

De son côté, le Président Macnaughton est parvenu à la conclusion suivante:

[...] le projet de résolution dont la Chambre est saisie renferme deux propositions et [...] puisqu'on s'est fortement opposé à ce que ces deux propositions soient examinées ensemble, mon devoir est de les diviser [...]

En l'occurrence, le principe directeur semble correspondre à la vigueur des objections, et je vous prie de croire à la vigueur des miennes concernant le projet de loi C-56 et au malaise qu'auraient les députés à voter contre une motion dont deux des éléments ont leur adhésion, ou vice versa.

Recours au Règlement

Le 8 avril 1991, divers députés ont prétendu qu'une motion visant à modifier le Règlement renfermait plus d'une proposition et que le fait de soumettre ces propositions à un seul vote était problématique, car certains députés étaient favorables à une partie des propositions, mais s'opposaient aux autres.

La décision qu'a prise le Président Fraser le 10 avril 1991 lorsqu'on lui a demandé de diviser une motion d'initiative ministérielle visant à modifier le *Règlement de la Chambre des communes* allait dans le sens du nouvel article du Règlement portant sur les projets de loi.

En parlant du Président Fraser, le Président Milliken a déclaré ceci:

Au lieu d'intervenir pour diviser la motion, il a décidé qu'un seul débat serait tenu sur la motion et que celle-ci serait divisée en trois parties aux fins du vote [...]

Il a poursuivi:

Après un examen minutieux des précédents et des arguments pour et contre, je suis porté à croire que le point n° 2 des Affaires émanant du gouvernement présente en effet une situation dans laquelle la présidence serait justifiée d'intervenir.

Le 4 octobre 2002, la députée de Saskatoon—Rosetown—Biggar a fait valoir qu'une motion portant sur la reprise des travaux de la Chambre comportait quatre parties bien distinctes. Elle en avait contre le fait que la Chambre ne tenait qu'un seul débat et un seul vote, alors qu'on demandait aux députés de se prononcer sur quatre sujets. Elle a donc demandé à la présidence de diviser la motion, ce qui a été fait.

À mon avis, les motifs pour lesquels la présidence devrait diviser la motion portant deuxième lecture du projet de loi C-56 sont les mêmes que ceux invoqués par les Communes britanniques, ainsi que par les Communes canadiennes en 1964, en 1991 et en 2002. Les députés ne peuvent pas représenter dignement les électeurs de leur circonscription en se prononçant sur plusieurs sujets au moyen d'un seul vote. L'article 69.1 du Règlement est là justement pour éviter un tel dilemme aux députés.

Je soupçonne que la majorité des députés appuie les articles du projet de loi qui donnent suite aux résultats de l'enquête sur le décès d'Ashley Smith. Je sais aussi qu'un grand nombre de députés sont en désaccord avec l'article du projet de loi C-56 qui rétablit la procédure d'examen expéditif des demandes de libération conditionnelle pour les délinquants non violents qui ont purgé le sixième de leur peine. Nombre de députés, et les électeurs qui les ont élus, croient que ce seraient de bonnes nouvelles pour ceux qui ont été reconnus coupables de crimes en col blanc comme la fraude, et pour les vendeurs de drogue, qui sortiraient de prison plus tôt.

Je crois que le projet de loi C-56 est une bonne façon de mettre l'article 69.1 du Règlement à l'épreuve, puisque la division de ce projet de loi, de la façon que je viens de décrire, permettrait de régler le problème que posent la nature omnibus du projet de loi C-56 et le fait que les députés se retrouvent à devoir voter sur des domaines de la politique publique distincts, séparés et conflictuels.

L'auteur de ce nouvel article du Règlement, la leader du gouvernement à la Chambre des communes, devrait être d'accord avec moi, puisque pendant le débat sur la motion proposant ce changement, le 19 juin 2017, elle a dit:

Nous voulons éviter que les députés se retrouvent face à un dilemme lorsqu'ils doivent voter sur un projet de loi qu'ils approuvent pour l'essentiel, mais qui contient une disposition qui n'a aucun rapport avec les autres, une pilule empoisonnée, à laquelle ils sont opposés. Nous voulons que, dans ces cas-là, les députés disposent d'une certaine marge de manoeuvre. Avec le changement proposé, le Président aura le pouvoir de diviser un projet de loi au moment de la mise aux voix aux étapes de la deuxième lecture, de la [troisième] lecture et de l'adoption du projet de loi. Le Président aura également le pouvoir de regrouper thématiquement des articles du

projet de loi. Il y aura alors un seul débat à chaque étape, et les députés pourront ensuite voter séparément sur les différentes parties d'un projet de loi.

Les intentions de la ministre concernant l'application de l'article 69.1 du Règlement correspondent à la situation dans laquelle nous nous trouvons, mes collègues et moi, où nous ne pouvons voter qu'une seule fois sur le projet de loi C-56.

• (1020)

De plus, les préoccupations de la ministre semblent se faire l'écho des préoccupations que renferme la décision que j'ai présentée concernant le pouvoir du Président de scinder les motions, à savoir la décision du 13 novembre 1912, qui dit que, si un député souhaite voter pour une partie d'une motion et contre une autre partie, il ne devrait pas avoir à choisir entre voter pour ou contre la motion dans son ensemble.

Ce nouvel article du Règlement a été présenté pour résoudre le problème des projets de loi omnibus. Le fait qu'il exempte les projets de loi d'exécution du budget est quelque peu ridicule. Toutefois, dans le cas du projet de loi C-56, son application a peut-être du mérite.

Je suis impatiente de connaître votre décision, monsieur le Président.

M. Peter Julian (New Westminster—Burnaby, NPD): Monsieur le Président, je ne répéterai pas les arguments présentés par ma collègue la leader à la Chambre de l'opposition officielle. Toutefois, j'estime, tout comme elle, que nous sommes à un moment charnière de l'histoire de la Chambre.

L'article 69.1 du Règlement a été établi et mis en place pour vous conférer, monsieur le Président, le pouvoir de scinder les projets de loi omnibus pour en séparer les éléments qui n'ont pas de lien entre eux ainsi que pour permettre à la Chambre de voter pour ou contre ces éléments précis du projet de loi.

La situation actuelle est un véritable test. Cela ne fait aucun doute. La leader à la Chambre de l'opposition officielle soulève un rappel au Règlement important. Je suis d'accord avec elle pour dire que le projet de loi C-56 répond aux critères de l'article 69.1 du Règlement. Les dispositions qu'elle a mentionnées n'ont pas de lien avec le reste du projet de loi et doivent être traitées séparément à l'intérieur du cadre de travail de la Chambre. Cela ne peut que favoriser la démocratie.

Nous reviendrons peut-être plus tard avec d'autres arguments pour contribuer au débat sur le rappel au Règlement, mais nous espérons que vous, monsieur le Président, délibérerez de la question rapidement, car elle est extrêmement importante dans l'histoire de la Chambre et, nous le croyons, pour les valeurs démocratiques au Canada.

• (1025)

Le Président: Je remercie la leader de l'opposition officielle à la Chambre et le député de New Westminster—Burnaby de leur intervention. J'apprécie particulièrement l'examen approfondi, remontant jusqu'à 1888, qui a été effectué. Ceux d'entre nous qui ont étudié le droit savent bien sûr que les juges, dans leur jurisprudence, invoquent souvent des précédents encore plus anciens. C'est tout à fait légitime. Je ne m'attendais pas à ce que quelqu'un réagisse au rappel au Règlement en citant ce genre de recherche, mais j'apprécie les interventions des deux députés qui ont pris la parole.

Décision de la présidence

J'en déduis que j'en entendrai davantage à ce sujet, bientôt je l'espère, de la part du député de New Westminster—Burnaby. J'ignore si le gouvernement avancera un argument là-dessus, mais il présentera peut-être une réponse lorsque le député de New Westminster—Burnaby reviendra à la Chambre. Je remercie les deux députés de leur intervention.

Il est maintenant temps de rendre une décision sur un autre sujet.

INITIATIVES PARLEMENTAIRES — DÉCISION DE LA PRÉSIDENTE

Le Président: Je suis maintenant prêt à rendre ma décision sur le rappel au Règlement soulevé le 12 mai 2017 par l'honorable député de Winnipeg-Nord au sujet de l'éventuelle nécessité de faire accompagner d'une recommandation royale quatre projets de loi d'initiative parlementaire — deux issus de la Chambre des communes et deux issus du Sénat.

Les deux projets de loi provenant de la Chambre des communes sont C-315, Loi modifiant la Loi sur l'Agence Parcs Canada (Compte de conservation des lieux historiques nationaux), inscrit au nom de l'honorable député de Leeds—Grenville—Thousand Islands et Rideau Lakes, et C-343, Loi constituant le Bureau de l'ombudsman fédéral des victimes d'actes criminels et modifiant certaines lois, inscrit au nom de l'honorable députée de Beauport—Côte-de-Beaupré—Île d'Orléans—Charlevoix. Les deux projets de loi figurent actuellement à l'ordre de priorité à l'étape de la deuxième lecture.

Les deux projets de loi provenant du Sénat sont S-205, Loi modifiant la Loi sur l'Agence des services frontaliers du Canada (inspecteur général de l'Agence des services frontaliers du Canada) et d'autres lois en conséquence, inscrit au nom de l'honorable députée de Toronto—Danforth, et S-229, Loi concernant la sûreté des infrastructures souterraines, inscrit au nom de l'honorable député de Guelph. Ces deux projets de loi ne sont pas encore rendus à la première lecture.

[Français]

Les députés se rappelleront que, le 9 mai 2017, je les ai invités à présenter leurs arguments au sujet de ces quatre projets de loi. Je remercie l'honorable secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, l'honorable député de Guelph, ainsi que l'honorable député de Perth—Wellington de leurs interventions détaillées.

De ces quatre projets de loi, le projet de loi C-315, qui propose l'établissement d'un compte distinct parmi les comptes du Canada duquel des dépenses pourraient être faites, soulève le plus clairement la question de l'éventuelle nécessité d'une recommandation royale. Les trois autres, soit les projets de loi C-343, S-205 et S-229, sont différents. Bien qu'ils proposent des mécanismes pouvant mener à de nouvelles dépenses, chacun comporte des dispositions d'entrée en vigueur qui rendent ces dépenses conditionnelles à l'octroi distinct de crédits parlementaires. Je me pencherai d'abord sur le projet de loi C-315, puis sur les trois autres.

[Traduction]

Le projet de loi C-315 crée un compte distinct pour la conservation des lieux historiques, appelé Compte de conservation des lieux historiques nationaux. Les fonds de ce compte sont censés provenir exclusivement de dons privés et des intérêts que ceux-ci génèrent. Je précise que ce compte semble distinct du Compte des nouveaux parcs et lieux historiques, qui existe déjà, dont les fins sont similaires et dont les recettes proviennent aussi, du moins en partie, de dons.

Le projet de loi C-315 prévoit également que les fonds peuvent être dépensés à diverses fins liées aux sites historiques nationaux. Le secrétaire parlementaire soutient que la création d'un nouveau compte et l'autorisation d'y imputer des dépenses viseraient une fin nouvelle et distincte qui n'est pas spécifiquement autorisée par une loi, ce qui rend la recommandation royale nécessaire.

• (1030)

[Français]

Lors de son intervention, le secrétaire parlementaire a établi un parallèle avec le Compte des opérations de l'assurance-emploi. Bien que le compte ait son propre nom, toutes les sommes qui y sont versées et toutes les dépenses qui en sont tirées sont en fait portées au crédit ou au débit du Trésor. Parce que l'argent appartient au Trésor, il est nécessaire d'obtenir une recommandation royale fin d'autoriser que des dépenses y soient imputées.

[Traduction]

Ce que propose le projet de loi C-315 n'est pas tout à fait identique au Compte des opérations d'assurance-emploi, mais je crois néanmoins que des principes semblables s'appliquent. Même si les recettes sont comptabilisées séparément et qu'elles proviennent exclusivement de dons et d'intérêts sur ces dons, il n'en demeure pas moins que, dès que des sommes sont recueillies, elles deviennent des fonds publics versés au Trésor. Tout paiement imputé sur ce compte serait de fait tiré sur le Trésor. Étant donné que le projet de loi autorise des dépenses à des fins données, il doit être accompagné d'une recommandation royale. Par conséquent, je conclus que les objections soulevées par le secrétaire parlementaire sont fondées.

Cependant, comme le veut notre pratique concernant les projets de loi d'initiative parlementaire, le projet de loi C-315 peut poursuivre son cheminement législatif tant qu'il demeure possible qu'il reçoive une recommandation royale avant le vote final. À titre subsidiaire, peut-être le projet de loi peut-il être amendé d'une manière qui lui permettrait d'éviter la recommandation royale. À moins que l'une ou l'autre de ces éventualités ne se réalise, le projet de loi ne sera pas mis aux voix à la troisième lecture.

[Français]

Maintenant, je me pencherai sur les questions soulevées dans le cas des trois autres projets de loi, soit les projets de loi S-205, S-229 et C-343. Le secrétaire parlementaire a soutenu que les projets de loi en question proposent des dépenses nouvelles et distinctes et que les dispositions d'entrée en vigueur ne changent rien à ce fait. À l'appui, il a invoqué une décision rendue par le Président le 9 novembre 1978 au sujet de dispositions de projets de loi qui visaient à éluder la nécessité de la recommandation royale. Il a ainsi fait valoir que le projet de loi C-343 ne pouvait pas être mis aux voix à l'étape de la troisième lecture. Il a ajouté, relativement aux projets de loi S-205 et S-229, qui proviennent du Sénat, que ces projets de loi devraient être rayés du *Feuilleton* étant donné que tout projet de loi prévoyant l'affectation de deniers publics doit provenir de la Chambre des communes.

Décision de la présidence

[Traduction]

Le député de Guelph a déclaré, le 20 juin 2017, que le projet de loi S-229 est recevable et doit pouvoir suivre son cours. Il a soutenu d'abord qu'il n'existe aucune autorité procédurale qui permettrait la radiation du *Feuilleton* du projet de loi S-229. Pour ce faire, la présidence s'appuierait uniquement sur les principes constitutionnels énoncés aux articles 53 et 54 de la Loi constitutionnelle, ce qui d'après lui serait contraire au principe selon lequel la présidence ne se prononce pas sur les questions de constitutionnalité. Il a également avancé que, même si une recommandation royale était nécessaire, la présidence devrait permettre que le projet de loi poursuive son cheminement jusqu'à la fin des débats en troisième lecture, comme c'est le cas pour les projets de loi d'initiative parlementaire issus de la Chambre des communes.

[Français]

Le député a ensuite fait valoir des arguments portant davantage sur le fond du projet de loi. Il a plaidé que la disposition d'entrée en vigueur ne permettait aucune affectation de crédits, puisque ces crédits devraient ultérieurement faire l'objet d'une mesure législative. Il a en outre soutenu que le projet de loi n'est même pas une « mesure financière » et que le projet de loi « prévoit que le ministre pourra conclure des accords, certes, mais il n'entraîne aucune dépense directe. »

[Traduction]

Le 19 septembre 2017, l'honorable député de Perth—Wellington a présenté une thèse semblable concernant le projet de loi C-344. À son avis, il est évident qu'aucune dépense ne peut être engagée aux fins prévues dans le projet de loi tant que le Parlement n'aura pas affecté les crédits nécessaires dans un texte législatif distinct. Il a plaidé que le projet de loi ne fait qu'établir un mécanisme dans le cadre duquel certaines dépenses pourraient, ultérieurement, être engagées et que le projet de loi ne nécessite donc pas de recommandation royale.

Il est du devoir de la présidence d'accorder aux députés la plus grande marge de manœuvre possible lorsqu'ils soumettent des textes pour débat, pourvu que ces textes respectent nos règles et pratiques. Il peut s'agir de motions ou de projets de loi. La présidence empêche les débats sur pareils textes que s'ils dérogent clairement à la procédure. Voici l'un des critères les plus importants en ce qui concerne les projets de loi qui autorisent des dépenses : ces mesures législatives doivent être présentées en premier à la Chambre des communes et doivent faire l'objet d'une recommandation royale avant leur adoption finale. La question clé que soulèvent ces trois projets de loi est de savoir s'ils autorisent des dépenses; autrement dit, est-ce que leur sanction entraînerait l'affectation de deniers publics pour une fin nouvelle et distincte.

● (1035)

[Français]

Le secrétaire parlementaire a, pour chaque projet de loi, relevé des mesures qui, à son avis, nécessitent une recommandation royale. Le projet de loi C-343 prévoit, d'une part, la nomination d'un ombudsman fédéral des victimes d'actes criminels et, d'autre part, le traitement et les frais connexes nécessaires à l'exercice de ses attributions ainsi qu'à l'embauche et à la rémunération de son personnel.

Comme le député Perth—Wellington l'a souligné en passant, ce bureau existe déjà au sein du ministère de la Justice et l'ombudsman est nommé à titre de conseiller spécial du ministre de la Justice en vertu de la Loi sur l'emploi dans la fonction publique. À mon avis, le

projet de loi C-343 propose quelque chose de différent, car il prévoit que le bureau de l'ombudsman serait séparé et indépendant du ministère de la Justice. Dans de telles circonstances, une recommandation royale serait nécessaire pour assurer la bonne mise en œuvre du bureau et pour autoriser les dépenses à cette fin.

[Traduction]

Le projet de loi S-205 prévoit, d'une part, la nomination d'un nouvel inspecteur général de l'Agence des services frontaliers du Canada et, d'autre part, le traitement de l'inspecteur ainsi que d'autres avantages liés à son poste. Ces dispositions, si elles étaient mises en œuvre, entraîneraient des dépenses nouvelles et distinctes qui ne sont pas couvertes par les crédits actuels.

Le projet de loi S-229 autoriserait le ministre désigné à prendre des règlements pour, entre autres choses, mettre sur pied un programme de financement afin de permettre aux centres de notification et aux organisations de prévention des dommages d'exercer les fonctions que leur conférerait cette loi. Pareille mesure pourrait entraîner des dépenses nouvelles qui ne sont pas autorisées à l'heure actuelle. Si l'on accepte que des dispositions de chacun de ces projets de loi semblent entraîner des dépenses qui feraient en sorte qu'une recommandation royale est nécessaire, la question fondamentale porte sur l'effet des dispositions d'entrée en vigueur.

[Français]

Les honorables députés de Guelph et de Perth—Wellington ont invoqué des autorités et des précédents pour expliquer pourquoi l'argumentation royale n'est pas nécessaire. On peut lire ce qui suit, au paragraphe 613 à la page 192 de l'ouvrage *Jurisprudence parlementaire* de Beauchesne, sixième édition:

Un projet de loi qui confère au gouvernement un pouvoir dont l'application nécessitera l'affectation de crédits, mais au gré du Parlement, sans entraîner de dépense directe, n'est pas une mesure financière et n'a pas à être précédé de la recommandation royale pour être présenté.

Au paragraphe 611 de la page 191 du même ouvrage, il est question des projets de loi du Sénat qui prévoient qu'aucune dépense ne sera engagée sans que le Parlement affecte les crédits nécessaires. Voici le paragraphe en question:

Un projet de loi du Sénat dont certaines dispositions engagent les revenus de l'État demeure recevable si une disposition de ce projet de loi précise qu'aucune somme ne sera engagée sans autorisation préalable du Parlement.

● (1040)

[Traduction]

Les trois projets de loi prévoient expressément qu'ils ne peuvent pas entrer en vigueur tant que les crédits n'auront pas été affectés par une mesure législative ultérieure du Parlement, laquelle devrait être introduite à la Chambre des communes et accompagnée d'une recommandation royale. Par conséquent, l'adoption de ces projets de loi n'autorise pas le prélèvement de fonds sur le Trésor. Ils créeraient un cadre légal visant l'établissement des nouveaux bureaux proposés dans les projets de loi C-343 et S-205 et l'élaboration du régime proposé dans le projet de loi S-229.

Cependant, la Couronne n'est aucunement tenue d'engager des dépenses à ces fins. Si, dans le futur, le Parlement allouait les fonds nécessaires à ces fins, il le ferait en toute connaissance de cause, car il saurait qu'il autorise l'entrée en vigueur de ces mesures. Pareille allocation de fonds devrait se faire dans le respect de nos processus habituels visant les textes de nature financière. Ainsi, les prérogatives financières de la Couronne et les privilèges de la Chambre des communes seraient respectés en tout point.

Initiatives ministérielles

[Français]

Il faut en outre reconnaître que la Chambre n'a pas été saisie de projets de loi prévoyant des dépenses conditionnelles au cours des dernières années, en tout cas, certainement pas depuis 1994, soit depuis la refonte de nos pratiques concernant les Affaires émanant des députés.

[Traduction]

Après mûre réflexion, je suis d'avis que ces trois projets de loi n'ont pas à être accompagnés d'une recommandation royale et qu'ils peuvent continuer de suivre le processus législatif habituel. Cela dit, je crois qu'il serait utile que le Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre se penche sur la question des projets de loi d'initiative parlementaire qui renferment ce que j'appellerais, à défaut d'un meilleur terme, des « dispositions de non affectation de crédits ». La Chambre accueillerait sans doute favorablement toute observation que le Comité pourrait formuler à ce sujet.

[Français]

Je remercie les honorables députés de leur attention.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LOI SUR LA MODERNISATION DES TRANSPORTS

L'hon. Diane Lebouthillier (au nom du ministre des Transports) propose que le projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois soit lu pour la troisième fois et adopté.

Mme Karen McCrimmon (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, tout d'abord, je tiens à remercier tous les membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de s'être réunis une semaine plus tôt, avant la date prévue pour la reprise des travaux du Parlement, pour permettre une étude intensive du projet de loi C-49, la Loi sur la modernisation des transports.

J'aimerais aussi remercier tous les témoins qui ont comparu devant le comité ainsi que les nombreuses autres parties intéressées qui ont donné leur point de vue. Je parle des commentaires reçus de Canadiens, d'intervenants du secteur des transports, de représentants des provinces et des territoires ainsi que de groupes autochtones dans le cadre de la vaste consultation du gouvernement entreprise l'année dernière et qui a mené à l'annonce de Transports 2030, notre plan stratégique pour l'avenir des transports au Canada.

[Français]

Bien qu'il y ait eu certaines divergences d'opinion au cours des délibérations du comité, nous avons aussi entendu à plusieurs reprises à quel point ce projet de loi, dans son ensemble, est important pour les Canadiens, le réseau de transport et la prospérité économique de notre pays.

Il est important que ce projet de loi trouve un juste équilibre, et c'est pourquoi le comité a apporté d'importantes modifications en réponse aux préoccupations exprimées au cours de son étude approfondie du projet de loi. Cet équilibre est le reflet de la collaboration qui s'est instaurée au cours de l'étude en comité.

[Traduction]

Le ministre et moi sommes satisfaits des progrès accomplis, de l'examen de ce projet de loi ainsi que du degré de collaboration enregistré, ce qui démontre l'importance que les membres du comité accordent à ce projet de loi.

Le projet de loi C-49 favorise la transparence, l'efficacité et l'équité du réseau. Il s'agit d'une étape législative importante vers la mise en œuvre de mesures concrètes à l'appui de Transports 2030, la vision d'avenir à long terme de notre gouvernement pour le réseau canadien de transport.

Le Canada est un vaste pays doté d'un réseau de transport complexe. Il est donc essentiel de veiller à ce que nos lois et règlements permettent à notre pays de prospérer en tant qu'économie très performante capable de répondre aux conditions changeantes et aux attentes des Canadiens lorsqu'ils voyagent.

La législation proposée vise à offrir une meilleure expérience aux personnes qui voyagent ainsi qu'un réseau de transport ferroviaire de marchandises transparent, équitable, efficace et plus sécuritaire pour faciliter le commerce et la croissance économique. En particulier, le projet de loi vise à : renforcer les droits des passagers aériens; libéraliser les restrictions en matière de propriété internationale pour les transporteurs aériens canadiens afin d'offrir aux personnes qui voyagent un plus grand choix et de favoriser une concurrence accrue; élaborer un processus d'autorisation transparent et prévisible de coentreprises entre transporteurs aériens; améliorer l'accès, la transparence, l'efficacité et les investissements durables à long terme dans le secteur du transport ferroviaire des marchandises; augmenter la sécurité des transports au Canada en obligeant les compagnies de chemin de fer à installer des enregistreurs audio-vidéo dans les locomotives.

● (1045)

[Français]

Ensemble, ces initiatives proposées font progresser un plan stratégique et intégré pour l'avenir du réseau de transport de notre pays.

L'accent mis par notre gouvernement sur la croissance inclusive de la classe moyenne et sur l'amélioration de la sécurité et de la sûreté de la population canadienne a mené à l'introduction de certaines modifications importantes à la Loi sur les transports au Canada dans le projet de loi C-49, qui vise spécifiquement les personnes qui voyagent en avion.

Qu'est-ce que cela signifie pour la population canadienne?

[Traduction]

Le projet de loi C-49 confiera à l'Office des transports du Canada la responsabilité d'élaborer, en collaboration avec Transports Canada, un ensemble de règlements clairs visant à renforcer les droits des passagers aériens qui s'appliqueraient uniformément à tous les transporteurs. Ce processus de réglementation permettra de mener de vastes consultations auprès des Canadiens et des intervenants de l'industrie en vue d'élaborer des règlements de calibre mondial: voilà ce que veulent les Canadiens et ce à quoi ils ont droit.

Les Canadiens ainsi que tous les passagers, qu'ils voyagent à destination ou en provenance du Canada, ou à l'intérieur même du pays, se verront accorder des droits qui permettront de régler les sources d'irritation que subissent actuellement les passagers aériens. Ces droits seront faciles à comprendre et harmonisés entre tous les transporteurs aériens et tous les vols nationaux et internationaux.

Initiatives ministérielles

Les Canadiens savent que les transporteurs aériens ne sont pas maîtres de certaines circonstances, comme les conditions météorologiques, les cas d'urgence, les atteintes à la sûreté, voire les urgences médicales. Lorsque de telles circonstances se produisent, les voyageurs canadiens ont tout de même droit à un certain niveau de protection. Dans d'autres circonstances où le transporteur prend des décisions commerciales qui ont une incidence sur les passagers, les Canadiens s'attendent à recevoir une indemnisation juste pour tout inconvénient qui leur est causé.

Si le projet de loi C-49 recevait la sanction royale, l'Office a confirmé au ministre qu'il s'engageait à instaurer le plus rapidement possible la réglementation sur les droits des passagers aériens.

Le projet de loi C-49 prévoit que les règlements comporteront des dispositions qui s'attaqueront aux sources d'irritation les plus fréquentes des passagers: on sera ainsi tenu de communiquer aux passagers des renseignements faciles à comprendre sur les obligations des transporteurs et sur la façon d'obtenir une indemnité ou de déposer une plainte; d'établir des normes relatives au traitement des passagers en cas de surréservation, de retard et d'annulation, y compris le versement d'une indemnité; de normaliser les indemnités à verser aux passagers en cas de perte ou d'endommagement des bagages; de fixer des normes de traitement des passagers en cas de retard sur l'aire de trafic; d'attribuer aux enfants des sièges à proximité d'un des parents ou du tuteur sans frais supplémentaires; et d'exiger des transporteurs aériens qu'ils élaborent des normes pour le transport d'instruments de musique.

[Français]

Le ministre a affirmé clairement que les règlements comprendraient des dispositions garantissant que personne ne sera expulsé d'un avion en raison d'une surréservation après son embarquement. Il a aussi clairement affirmé que les compagnies aériennes devront s'acquitter de leurs obligations envers le passager et que, dans les cas où un passager ne peut pas prendre l'avion en raison d'une surréservation, le transporteur aérien sera tenu de respecter son contrat avec ce passager.

• (1050)

[Traduction]

Nous avons l'intention de surveiller l'expérience des passagers aériens. Ce projet de loi propose que des données soient exigées de toutes les parties dans le secteur aérien. Ces données permettraient non seulement de surveiller la conformité au cadre proposé pour les droits des passagers aériens, mais aussi d'éclairer toute politique ou mesure réglementaire future visant à assurer que l'expérience du transport aérien à destination, à l'intérieur ou en partance du Canada, est efficiente et efficace.

Le projet de loi C-49 propose également de hausser la limite de l'investissement étranger de 25 à 49 % pour les transporteurs aériens canadiens, avec des garanties d'accompagnement. Aucun investisseur étranger unique ne serait en droit de détenir plus de 25 % des actions avec droit de vote d'un transporteur aérien canadien, et aucune combinaison de transporteurs aériens étrangers ne serait en droit de détenir plus de 25 % de la propriété d'un transporteur canadien. Les restrictions de propriété à 25 % resteraient en vigueur pour les services aériens spécialisés tels que l'hélicoptère, la photographie aérienne ou la lutte contre les incendies.

La libéralisation des restrictions concernant la propriété étrangère permettrait aux transporteurs aériens canadiens, y compris tous les transporteurs de passagers et de marchandises, d'avoir accès à plus de capitaux d'investissement qu'ils peuvent utiliser pour innover. Nous nous attendons à ce que cela renforce la concurrence dans le

secteur aérien canadien, offre plus de choix à la population canadienne et génère des avantages pour les aéroports et les fournisseurs, y compris de nouveaux emplois.

[Français]

En permettant des niveaux plus élevés d'investissement étranger, les Canadiens auraient accès à une meilleure connectivité et auraient un accès plus fréquent au transport aérien.

Une autre amélioration proposée dans le projet de loi est qu'il permettrait au ministre des Transports, en consultation avec le commissaire de la concurrence, d'étudier les demandes de coentreprise entre deux ou plusieurs transporteurs aériens. À l'heure actuelle, les coentreprises font seulement l'objet d'un examen à titre de collaborations entre concurrents, aux termes de la Loi sur la concurrence.

[Traduction]

Les coentreprises sont une pratique de plus en plus répandue dans le secteur du transport aérien mondial. Elles permettent aux transporteurs aériens de coordonner des fonctions en ce qui concerne notamment les horaires, les prix, la gestion des revenus, la commercialisation et les ventes. Cela profiterait aux passagers canadiens en leur donnant accès à un plus grand nombre de destinations sans avoir à réserver des billets distincts avec différents transporteurs.

Ce projet de loi ouvrirait le processus au Canada à la fois aux considérations relatives à la concurrence et à l'intérêt public. Ce processus d'évaluation transparent et prévisible tiendrait compte des caractéristiques du secteur du transport aérien, ainsi que de l'intérêt général du public et des facteurs de concurrence. Cette approche devrait déboucher sur une meilleure connectivité, moins de processus et une meilleure expérience globale pour les passagers.

[Français]

Au Canada et dans le monde entier, les aéroports investissent d'importantes sommes d'argent et des ressources considérables pour simplifier et améliorer l'expérience de transport aérien de leurs passagers. Les municipalités et les entreprises sont également à la recherche de services nouveaux ou additionnels pour le contrôle des passagers dans le cadre de leurs plans de développement économique.

[Traduction]

Les modifications proposées à la Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien créeraient un cadre plus souple permettant aux acteurs de l'industrie de conclure des ententes avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien selon le principe du recouvrement des coûts. Cette souplesse permettrait aux aéroports d'accroître les services de contrôle dans leurs installations, de renforcer leur compétitivité et d'attirer de nouvelles routes commerciales, ce qui améliorerait l'expérience passager sans compromettre la sûreté aérienne.

Initiatives ministérielles

Le projet de loi C-49 propose également des mesures substantielles pour resserrer la sécurité du secteur ferroviaire canadien. Les modifications proposées à la Loi sur la sécurité ferroviaire qui exigent l'installation d'enregistreurs audio et vidéo dans les locomotives dans toute l'industrie ferroviaire au Canada amélioreraient clairement et globalement la sécurité de ce mode de transport. Les enregistreurs audio-vidéo à bord des locomotives fourniraient des renseignements essentiels pour mieux comprendre les causes des incidents ou des accidents liées à des erreurs humaines, de même que les facteurs susceptibles d'y avoir contribué. Il est souvent impossible d'obtenir ce genre d'information par d'autres moyens. Le nouveau régime soulève certains enjeux complexes concernant le droit à la vie privée des employés. Voilà pourquoi le cadre proposé établit un équilibre délicat entre les avantages en matière de sécurité découlant de l'installation d'enregistreurs audio-vidéo dans les locomotives et le droit à la vie privée des employés. Cette approche se fonde sur les conclusions de 10 années d'études approfondies sur les répercussions sur les plans techniques et de protection de la vie privée et tient compte de la recommandation du Bureau de la sécurité des transports du Canada à cet égard.

• (1055)

[Français]

Le projet de loi C-49 propose des mesures historiques pour promouvoir la transparence, l'accès équitable, l'efficacité et les investissements dans le secteur ferroviaire.

[Traduction]

Premièrement, de nouvelles exigences importantes concernant les données sur la prestation des services et le rendement des compagnies de chemin de fer entreraient en vigueur plus rapidement. Les chemins de fer commenceraient à faire rapport de données précises sur le service et le rendement 180 jours après la sanction royale, plutôt qu'un an après. De plus, les modifications exigeraient que les données soient fournies plus rapidement. Les chemins de fer seraient tenus de faire rapport des données sur le service et le rendement cinq jours après chaque période de déclaration plutôt que 14 jours après, tel qu'on l'avait recommandé à l'origine.

Enfin, l'Office des transports du Canada serait tenu de publier ces données dans les deux jours suivant leur réception plutôt que dans les sept jours comme prévu initialement. La combinaison de ces mesures permettrait aux expéditeurs d'avoir accès à des données récentes. Le projet de loi C-49 confère déjà à l'Office le pouvoir d'exiger, au besoin, des données supplémentaires, ce qui appuie notre engagement d'accroître la transparence du système ferroviaire.

[Français]

Deuxièmement, les expéditeurs captifs en Colombie-Britannique, dans le Nord de l'Alberta et dans le Nord du Québec, dans des secteurs comme la foresterie et l'exploitation minière, auraient un meilleur accès aux nouveaux recours proposés en matière d'interconnexion à longue distance. Ces changements reflètent l'esprit et l'intention de ce nouveau recours.

Les modifications apportées par le comité préserveraient un équilibre essentiel en réduisant au minimum la congestion dans les corridors Québec-Windsor et Vancouver-Kamloops. Une congestion importante pourrait ralentir le système ferroviaire au détriment de tous.

[Traduction]

Troisièmement, un autre amendement apporté par le comité précise que, si une compagnie de chemin de fer enlève un point d'interconnexion, elle continue quand même d'être obligée de fournir

les mêmes services à l'expéditeur. La compagnie de chemin de fer serait en outre obligée de prévenir l'office de son intention d'enlever un point d'interconnexion et de prévenir aussi les expéditeurs, mais plus longtemps à l'avance, soit 120 jours, plutôt que 60 jours. Ces amendements répondent à l'objection qui nous a été adressée selon laquelle des points d'interconnexion seraient fermés sans recours pour les expéditeurs.

Enfin, le comité a fait un amendement de forme ayant pour effet de fixer à la sanction royale la date d'entrée en vigueur de la disposition limitant la proportion d'actions avec droit de vote que peut détenir un actionnaire du Canadien National. Cet amendement simplifierait les choses pour le Canadien National et favoriserait les investissements dans son réseau, qui est essentiel pour que la performance économique du Canada soit bonne.

Le projet de loi C-49 créerait des conditions propices pour le réseau canadien de transport ferroviaire, dans les années à venir. Les amendements proposés par le comité nous aideraient à progresser vers notre but de doter le Canada d'un système de transport ferroviaire des marchandises qui est transparent, efficace et sûr, qui répond aux besoins à long terme des utilisateurs et qui facilite les échanges commerciaux et la croissance économique.

[Français]

Le projet de loi C-49 porte également sur l'infrastructure maritime. Il propose des modifications à la Loi maritime du Canada qui permettraient aux administrations portuaires canadiennes et à leurs filiales à 100 % de recevoir des prêts et des garantis d'emprunt de la Banque de l'infrastructure du Canada, nouvellement créée.

La Banque investira 5 milliards de dollars dans les priorités liées au commerce et au transport. Permettre aux administrations portuaires d'avoir accès à la Banque appuierait les investissements dans le corridor de commerce du Canada et l'infrastructure nécessaire pour assurer notre croissance économique à long terme, et la création d'emplois de qualité et bien rémunérés pour la classe moyenne.

[Traduction]

Le projet de loi C-49 vise à modifier la Loi sur le cabotage afin de permettre aux propriétaires de navire de transporter, d'un endroit à l'autre au Canada, les conteneurs qui leur appartiennent ou qu'ils ont loués, sans avoir à payer de licence de cabotage. Les navires étrangers n'ayant plus à obtenir une licence pour le repositionnement de leurs conteneurs vides, on estime que la chaîne d'approvisionnement sera plus concurrentielle au Canada, pour les exportations, et que les ports canadiens seront plus attirants comme portes d'entrée du marché nord-américain.

• (1100)

Il est fondamental que le Canada puisse disposer d'un système de transport solide et moderne afin d'assurer sa prospérité économique. Doter le pays d'un système de transport concurrentiel, fiable et efficace est à l'avantage de tous les Canadiens.

[Français]

Le comité a proposé d'importantes modifications pour que ce projet de loi parvienne à un juste équilibre. La collaboration a permis de trouver des solutions qui contribueront à moderniser nos lois et règlements afin de positionner notre réseau de transport en vue d'une croissance à long terme et d'accroître les investissements au Canada.

Initiatives ministérielles

[Traduction]

Les dispositions contenues dans le projet de loi C-49 sont conçues pour apporter des améliorations tangibles au système de transport du Canada, et ces améliorations seront utiles et bénéfiques pour les Canadiens pendant des dizaines d'années encore.

Je voudrais remercier les membres du comité d'avoir su collaborer entre eux pour que le projet de loi C-49 constitue une approche équitable et équilibrée favorisant un système de transport plus efficace et plus sûr.

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Madame la Présidente, je remercie la secrétaire parlementaire de son discours. Bien que de nombreuses minutes y aient été consacrées, je ne crois pas que cela va modifier mon allégeance ni mon vote en troisième lecture. Au cours des dernières semaines, on a vu l'influence considérable qu'ont les grands lobbys sur ce gouvernement.

Face aux nombreuses contradictions qu'il y a dans ce projet de loi, par exemple, en rapport avec des promesses faites en campagne électorale, j'ai l'impression que les libéraux ont changé le point focal. Pendant la campagne électorale, ils parlaient aux consommateurs, et dans leur projet de loi, j'ai maintenant l'impression qu'ils s'adressent plutôt à la grande entreprise, ou qu'ils en subissent plutôt l'influence. On le voit lorsqu'il est question de la charte des passagers, entre autres.

Dans la 41^e législature, les libéraux avaient voté en faveur d'un projet de loi néo-démocrate qui établissait une réelle charte des passagers, alors que, dans le projet de loi C-49, on fait un pas en arrière et on nous propose des balises en vue de conduire une consultation qui mènera peut-être à une réglementation visant une charte des passagers. Toutefois, une réglementation se change nettement plus facilement qu'un projet de loi.

Alors, le gouvernement, par le projet de loi C-49, est-il en train de faire la démonstration qu'il privilégie davantage les intérêts de la grande entreprise plutôt que ceux des consommateurs?

[Traduction]

Mme Karen McCrimmon: Madame la Présidente, je peux confirmer au député que nous avons trouvé un équilibre. Le comité s'est assuré de convoquer des témoins pouvant exprimer différents points de vue et de proposer une solution pouvant fonctionner pour tous.

Nous voulons que les entreprises puissent prospérer et nous voulons également que les passagers et les Canadiens soient bien servis. Je crois que le projet de loi permet d'en arriver à l'équilibre voulu et qu'il fonctionnera aussi bien pour les uns que pour les autres.

● (1105)

[Français]

M. Alupa Clarke (Beauport—Limoilou, PCC): Madame la Présidente, certains articles du projet de loi tentent de répondre à une situation particulière. Parfois, deux compagnies aériennes peuvent être poussées à rationaliser leurs opérations. Par exemple, s'il y a un vol entre Toronto et Atlanta, Delta Airlines et Air Canada pourraient décider d'unir leurs opérations pour qu'il y ait une route au lieu de deux routes séparées. Ainsi, quand le client réserve un billet d'avion, c'est soit Air Canada ou Delta Airlines qui reçoit le contrat avec le particulier.

Lorsque des compagnies aériennes unissent leurs opérations ainsi pour une route en particulier, le commissaire de la concurrence doit

évaluer si cela réduit la concurrence du marché et s'assurer que cela ne fait pas augmenter les prix pour l'utilisateur.

Dans ce projet de loi, on dit que c'est le ministre qui aura finalement l'autorité de déterminer si c'est dans l'intérêt public ou non. J'aimerais donc savoir comment les libéraux définissent l'intérêt public lorsque des compagnies aériennes veulent unir leurs routes.

[Traduction]

Mme Karen McCrimmon: Madame la Présidente, je le répète, nous le voyons de la même façon, parce que nous avons besoin des deux. La concurrence est importante, mais le Bureau de la concurrence doit également faire partie du processus. C'est ce que prévoit la mesure législative. Le Bureau de la concurrence participe au processus dès le départ.

Dans le cadre du processus actuel, le Bureau de la concurrence n'intervient que vers la fin. Nous avons dit vouloir que le ministre des Transports travaille de concert avec le commissaire de la concurrence dès le début du processus, afin de faire en sorte que les solutions proposées servent mieux les intérêts des Canadiens. C'est un changement qui a été apporté au processus, mais faire participer le Bureau de la concurrence plus tôt dans le processus sera un pas dans la bonne direction.

L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.): Madame la Présidente, le projet de loi C-49 a pour objet de faciliter la mise en oeuvre de la stratégie pour l'avenir des transports au pays, Transports 2030. Le projet de loi vise à élargir les possibilités économiques pour les compagnies aériennes, les transporteurs et les sociétés ferroviaires. On y met surtout l'accent sur l'aspect économique.

J'aimerais que la secrétaire parlementaire parle un peu plus de la déclaration des droits des passagers aériens, qui, nous le savons tous, est extrêmement importante alors que nous nous heurtons à d'autres difficultés sur le plan des transports. Comment cette déclaration permettra-t-elle de mieux protéger les intérêts des Canadiens lorsque ceux-ci réservent des billets d'avion auprès de compagnies aériennes?

Mme Karen McCrimmon: Madame la Présidente, la plupart d'entre nous avons lu dans les médias des récits d'incidents regrettables de passagers mal traités au Canada ou ailleurs dans le monde. Les gens auxquels nous avons parlé accordent une grande importance à la déclaration des droits des passagers. Lors des consultations, les gens nous ont dit que lorsqu'ils signent un contrat avec une entreprise de transport, ils veulent que le contrat soit rempli et être traités avec respect.

Grâce à l'intégration des droits des passagers dans la loi, puis dans la réglementation, les Canadiens auront toute l'information dont ils ont besoin et les protections qu'ils méritent.

M. Tom Kmiec (Calgary Shepard, PCC): Madame la Présidente, j'ai écouté attentivement la déclaration de la secrétaire parlementaire. Elle présente le projet de loi comme le fruit d'un accord non partisan convenu entre tous les partis, mais elle doit savoir que la grande majorité des amendements proposés a été rejetée par les députés libéraux au comité. Les trois amendements appuyés par les conservateurs traitaient des changements de dates dans le projet de loi et ont donné lieu aux sous-amendements proposés par les libéraux.

Initiatives ministérielles

Ce n'est pas une question que je pose, mais plutôt une observation que je fais. Les libéraux ne peuvent pas présenter le projet de loi comme le produit de la collaboration entre les deux partis. La vaste majorité des propositions que les députés de l'opposition ont entendues des témoins et qu'ils ont essayé d'intégrer dans ces amendements n'ont pas été retenues au cours des étapes ultérieures du projet de loi.

• (1110)

Mme Karen McCrimmon: Madame la Présidente, il est vrai que nous avons entendu de nombreux témoins au comité et qu'ils n'avaient pas tous la même opinion. Par contre, ils ont témoigné et c'est ce que nous voulions. Le fait d'avoir une gamme d'opinions exhaustive nous a permis de tenir un débat nécessaire. Il est normal que nous ne soyons pas d'accord sur certains des amendements. Nous ne voyons pas toujours les choses de la même façon, mais pendant toutes les délibérations, on a constaté une volonté certaine de collaboration et de consultation.

[Français]

Mme Brigitte Sansoucy (Saint-Hyacinthe—Bagot, NPD): Madame la Présidente, quand je rencontre des citoyens et des citoyennes de Saint-Hyacinthe—Bagot que je représente, je leur dis à quel point c'est un honneur pour moi de me lever à la Chambre pour voter en leur nom. La question que je voudrais poser à ma collègue est la suivante: comment puis-je adéquatement jouer ce rôle, quand on me demande de voter pour un projet de loi comme le projet de loi omnibus C-49 qui vient changer 13 lois?

On a beau trouver un ou deux éléments intéressants, je ne peux pas adéquatement représenter les citoyens de Saint-Hyacinthe—Bagot, en votant en faveur d'un projet de loi omnibus qui vient changer 13 lois. Comment ma collègue peut-elle justifier qu'on puisse voter pour un projet de loi omnibus qui vient changer autant d'éléments dans notre société?

[Traduction]

Mme Karen McCrimmon: Madame la Présidente, ce projet de loi vise à contribuer à l'établissement d'un plan stratégique à long terme pour la mise en oeuvre d'un système de transport plus sécuritaire, plus sûr, totalement intégré, qui répond aux besoins de tous. Dans cette optique, 90 % de son contenu vise à modifier la Loi sur les transports au Canada. Cela dit, comme nous le savons tous, des éléments habitants ou connexes se trouvent parfois dans d'autres lois, de là les autres 10 %. Tous les éléments de ce projet de loi visent à améliorer le système de transport afin qu'il réponde mieux aux besoins des Canadiens.

M. Tom Kmiec (Calgary Shepard, PCC): Madame la Présidente, je suis heureux de participer au débat à la dernière étape du processus législatif. Cela me donne une dernière occasion de mentionner quelques points.

Je n'ai pas eu la chance de faire une autre observation à l'intention de la secrétaire parlementaire. Elle a employé le mot « historique » pendant son allocution. J'en profite pour souligner que nous vivons, aujourd'hui, un moment historique. En effet, il y a aujourd'hui 500 ans que Martin Luther a affiché ses 95 thèses sur la porte de la cathédrale de Wittenberg, ce qui a servi de point de départ à la Réforme protestante. C'est un jour vraiment historique.

Le projet de loi à l'étude est intéressant, et c'est aussi une mesure omnibus. Avant de m'attarder sur la nature des mesures omnibus, j'aimerais dire quelques mots sur un coin unique de ma circonscription, Calgary Shepard, que j'ai le grand honneur de représenter ici.

Le quartier Ogden est situé dans le nord de la circonscription. Mon bureau de circonscription s'y trouve. Le siège social d'une des grandes sociétés ferroviaires du Canada y est aussi installé. Ce n'est pas pour rien qu'on parle de la gare de triage d'Ogden. Le CP a déménagé son siège social à Ogden, une collectivité qui a été fondée et nommée en l'honneur du vice-président de la société à l'époque, M. I.G. Ogden. Des liens étroits unissent le chemin de fer, Calgary Shepard et la région où se trouve la circonscription. On y organise des célébrations spectaculaires autour du jour du Souvenir de la Légion royale pour commémorer la vie de tous les employés des chemins de fer et les membres de leur famille qui ont servi lors de la Première et de la Seconde Guerre mondiale. Un repas est ensuite offert à la population. C'est un événement fantastique. Il a été lancé après l'arrivée du siège social dans la région, laquelle entretient une relation historique avec la société. Le siège social du CP se situait auparavant dans le centre-ville de Calgary, dans les Gulf Towers, avant son déménagement en 2012.

Il est également intéressant de souligner que, parce que le CP accorde une très grande importance à son histoire et qu'il entretient une relation très étroite avec la collectivité, il a déplacé la locomotive 29, d'un poids de 91 tonnes, du centre-ville de Calgary au début de juin. Les gens qui s'intéressent au Stampede de Calgary ont probablement vu cette locomotive à la télévision étant donné que le défilé passe devant elle. Cette locomotive de 130 ans a été déplacée à Ogden pour commémorer l'histoire du CP.

La mesure législative, parce qu'elle porte sur les chemins de fer, les compagnies aériennes et les transports, est un projet de loi omnibus. Le ministre a affirmé hier que 90 % du projet de loi traite d'un seul aspect. Toutefois, il modifierait beaucoup d'autres lois, dont certaines ne ciblent pas vraiment la sécurité. Elles encadrent plutôt la concurrence et la relation entre le consommateur et le producteur d'une marchandise ou le fournisseur de services. Par conséquent, à la lumière des affirmations du ministre, il s'agit bel et bien d'un projet de loi omnibus. C'est semblable à la présentation d'une banque de l'infrastructure dans un projet de loi d'exécution du budget, ce qui en fait un projet de loi omnibus. Les libéraux ne peuvent pas nier qu'il s'agit d'une autre de leurs promesses non tenues.

Hier, j'ai qualifié ce projet de loi de projet de loi d'Halloween. Il est censé corriger des problèmes sur le marché, des problèmes liés à l'expérience des utilisateurs, mais il comprend davantage de tours que de mesures concrètes. Il ne résoudrait pas les problèmes que les libéraux croient qu'il résoudrait.

L'opinion générale exprimée par les éditorialistes et les porte-parole en matière de droits de passagers et de services ferroviaires est que le projet de loi n'atteindra pas les objectifs fixés par le gouvernement. En effet, bien qu'il contienne certaines bonnes mesures, il en contient davantage de mauvaises.

Comme je l'ai signalé à la secrétaire parlementaire, tous les amendements raisonnables présentés par les conservateurs ont été rejetés. Les libéraux ont proposé des sous-amendements aux trois amendements qui ont été appuyés. J'avais mis de l'avant des idées très similaires, et les libéraux avaient entendu des témoins parler d'un concept très semblable. Ils réduisent les délais de sept jours à deux jours et d'une année à 180 jours. Les amendements apportés par le comité sont des changements de dates et de chiffres purement formels. Ce n'est pas ce que j'ai observé avec d'autres mesures législatives, comme le projet de loi d'initiative parlementaire du Sénat sur la loi de Magnitski, qui a donné lieu à un débat durant lequel on a favorisé la réciprocité des échanges et apporté des amendements de fond.

Initiatives ministérielles

Comme de nombreux députés s'y attendent, je vais citer un proverbe yiddish qui dit ceci: « Pour chaque réponse, on peut trouver une nouvelle question. » Je vais poursuivre le reste de mon intervention en me basant sur ce proverbe.

Plus j'entends des réponses de la part du gouvernement et des députés de tous les côtés, plus j'ai des questions sur les objectifs du projet de loi et la direction que ce dernier prendra. Chaque réponse m'amène à me poser de nouvelles questions. Par conséquent, j'ai quelques questions pour la forme dont je ferai part à la Chambre.

• (1115)

J'ai lu un éditorial publié en mai dernier dans le *Globe and Mail*, qui qualifiait le projet de loi de « bête étrange ». Hier, j'ai dit qu'il s'apparentait au Demogorgon de *Stranger Things*, une série que je recommande vivement à tous les députés, mais qui ne convient pas aux jeunes enfants.

Les objectifs du projet de loi sont contradictoires. Des éditorialistes ont signalé que les coûts pourraient être réduits à une extrémité du système, mais qu'ils pourraient augmenter à l'autre bout. Espérons que la concurrence s'accroîtra, ce qui est un des objectifs du projet de loi. Toutefois, je ne pense pas que cela se produira. Le gouvernement espère que plus de gens seront encouragés à utiliser les services des transporteurs aériens et qu'ils choisiront l'avion plutôt que la voiture.

Les frais liés à la sécurité vont augmenter, ce qui dissuadera les gens de prendre l'avion. Cependant, les passagers aériens ne s'arrêtent pas uniquement à la question des coûts. Ils tiennent aussi compte de l'expérience de l'utilisateur et de l'accessibilité. En général, l'accessibilité est un élément qu'on ne devrait jamais oublier.

Le projet de loi prévoit hausser le plafond de la participation étrangère dans les compagnies aériennes canadiennes. Il s'agit d'un pas dans la bonne direction, mais ce n'est qu'un pas.

Il est important de se rappeler qu'une participation accrue ne conduit pas à une concurrence accrue. Le fait de permettre à des investisseurs étrangers de posséder une plus grande partie des compagnies aériennes n'aboutira pas forcément à une concurrence accrue. Il s'agit d'un objectif. Ce qu'il faut faire, c'est uniformiser les règles du jeu pour favoriser l'arrivée de nouvelles compagnies aériennes et la création de coentreprises.

J'ai beaucoup d'autres choses à dire sur les coentreprises parce que le projet de loi est déséquilibré. Il fait peser le fardeau sur la mauvaise personne. Ce n'est pas par une plus grande intervention de l'État dans le milieu des affaires qu'on structurera mieux l'économie en général.

Les nouveaux venus sur le marché tiendront compte du taux d'imposition ainsi que de la vigueur et de la stabilité du climat commercial. Ce n'est pas ce que laisse entrevoir l'énoncé économique de l'automne. Le PIB diminue chaque année. Il y a un écart entre le premier budget que les libéraux ont présenté et les suivants: le PIB croît la première année, puis il chute radicalement l'année suivante. Aujourd'hui, c'est l'Halloween, et je trouve que les chiffres sur la croissance du PIB sont carrément sinistres.

Quelques dispositions du projet de loi portent directement sur la façon dont les coentreprises seront approuvées. Elles confient au ministre des Transports le rôle d'approuver les demandes de coentreprises entre les transporteurs aériens lorsque deux entreprises indépendantes conviennent, après négociations, d'offrir conjointement un service donné aux consommateurs canadiens. On fait fausse route en voulant que le ministre des Transports s'immisce dans ce processus. Le Bureau de la concurrence veille déjà à ce qu'il y ait une

plus vive concurrence. Nous ne devrions pas faire intervenir plus de ministres dans les décisions commerciales. L'État devrait moins intervenir dans le milieu des affaires et l'économie privée.

Le gouvernement du Canada répond que ce sera bon pour les affaires. Je reviens au proverbe yiddish: cela soulève d'autres questions. Si la solution veut qu'une plus grande intervention de la part du gouvernement favorise la concurrence et, par le fait même, soit bonne pour les clients, alors pourquoi politiser le processus en plaçant un ministre de la Couronne dans la position d'avoir à décider si une coentreprise ira de l'avant? Pourquoi faire en sorte que le ministre s'immisce dans une décision d'affaires?

On fait exactement l'inverse avec le processus d'approbation des projets d'infrastructure énergétique, qui est entièrement délégué à l'Office national de l'énergie. Nous en voyons le résultat. C'est la paralysie totale du côté de l'approbation et de la réalisation de nouveaux projets. De nombreuses entreprises hésitent à présenter les nouveaux projets qu'elles envisagent. Elles n'ont pas encore soumis de proposition à l'organisme de réglementation. Elles craignent de ne pas être en mesure de respecter les nouvelles règles que l'Office ne cesse d'instaurer ou que leur mise en oeuvre soit coûteuse.

Cela ne fait rien pour améliorer le climat d'affaires. Ce serait plutôt le contraire. Il vaudrait beaucoup mieux offrir des chances égales à tous, réduire la participation du milieu politique et donner plus de certitude aux entreprises. Je ne pense pas qu'on soit sur la bonne voie en prévoyant un rôle pour le ministre dans les coentreprises et en lui donnant voix au chapitre quant à savoir si une coentreprise peut aller de l'avant.

• (1120)

La plupart des amendements ont été proposés après que le comité a entendu des témoignages, mais je tiens vraiment à dissiper l'illusion que le projet de loi, sous sa forme actuelle, est le fruit d'un accord exempt de partisanerie ou de la collaboration entre les partis. Bien que je sois convaincu que les membres du comité discutent et travaillent dans un esprit de cordialité et de collégialité, il y aura toujours des différences notables entre l'opposition et le gouvernement — et il y en a eu dans ce dossier. Les partis de l'opposition ont proposé des amendements de fond qui auraient pu être examinés plus attentivement par les membres du caucus ministériel aux fins d'approbation. Nous aurions alors pu dire en toute honnêteté que le projet de loi découle d'un effort collégial et dénué de partisanerie et qu'il est excellent.

De quoi se soucient les passagers? Le projet de loi a pour objectif de répondre à cette question. Les députés ont dû se demander ce qui est important pour les passagers et les producteurs qui utilisent le transport ferroviaire, mais la question s'appliquait surtout aux passagers aériens puisque de plus en plus de Canadiens voyagent par avion. Je pense que le coût, l'accès et l'expérience des utilisateurs sont les trois facteurs les plus importants. Le coût se résume au montant payé. Les passagers ont la possibilité de faire leurs achats sur divers sites Web et je crois qu'ils tiennent tous compte du nombre de points qu'ils recevront. Nous savons que les Canadiens aiment leurs points, que ce soit des points MasterCard, Visa, Aéroplan ou Air Miles. Les habitants du Canada aiment accumuler des points, quels qu'ils soient, et cela s'ajoute au coût total.

Initiatives ministérielles

L'accès englobe la facilité du déplacement, la commodité et les services aéroportuaires. Les gens qui peuvent voyager et la façon dont ils peuvent le faire sont deux autres considérations. Je choisis un transporteur aérien en fonction de ma capacité d'être assis avec mes enfants. J'ai trois jeunes enfants et je veux m'assurer de ne pas devoir me précipiter à l'aéroport en avance pour obtenir des sièges. Je veux m'assurer qu'ils seront tous assis avec moi afin de rendre mon voyage et celui des autres passagers plus plaisant. Je choisis le transporteur aérien qui me permettra de m'occuper de mes trois enfants le plus facilement possible et de leur donner ainsi une bonne expérience.

Pour ce qui est de l'expérience globale des utilisateurs, le projet de loi C-49 ne vise que l'expérience des utilisateurs. Il n'y a pas que moi qui le dit. Massimo Bergamini, président du Conseil national des lignes aériennes du Canada, dit que le projet de loi porte trop sur les transporteurs aériens sans reconnaître que l'expérience des passagers d'avion, comme je l'ai mentionné, ne commence pas au moment de l'enregistrement pour se terminer lorsqu'ils récupèrent leurs bagages. On parle de l'expérience globale. C'est beaucoup plus difficile à couvrir dans une seule mesure législative et le projet de loi dont la Chambre est saisi n'y parvient pas tout à fait, car il ne prend pas en considération les coûts finaux ou la question de l'accès.

Nous ne devrions pas sacrifier les attentes des consommateurs. D'autres ont soulevé ce point et je suis d'accord avec eux. Nous achetons toujours des services et des produits différents et les détracteurs du projet de loi disent que la déclaration des droits des passagers n'offre qu'un semblant de solution. Pour en revenir au proverbe yiddish, le caucus du gouvernement dit que cette déclaration permettra de répondre aux attentes des consommateurs et de régler les problèmes de prestation de services, mais force est de se demander pourquoi nous faisons cela si les critiques disent qu'elle n'offre qu'un semblant de solution. Quelle serait la meilleure solution alors? Dans une économie de marché, la meilleure solution est toujours d'accroître la concurrence, grâce à laquelle les consommateurs ont plus de choix. La solution, ce n'est pas plus d'interventions du gouvernement; pourtant, c'est ce que créerait ce projet de loi. En définissant les attentes, le gouvernement pourrait rendre le système plus juste et encadrer plus efficacement les compagnies aériennes. Pour ce qui est des compagnies ferroviaires, le gouvernement interviendrait davantage dans la tarification et dirait aux compagnies comment traiter avec leurs clients.

La déclaration des droits des passagers a un article appelé Directives ministérielles qui dit: « Le ministre peut donner des directives à l'Office lui demandant de régir par un règlement pris en vertu de l'alinéa (1g) toute autre obligation du transporteur envers les passagers. » Cet énoncé suit l'énumération de toute une série d'obligations. Dans le projet de loi, « obligations » est un terme très général. On peut aussi lire, « L'Office est tenu de se conformer à ces directives. » Si, à l'avenir, le ministre décide que les compagnies aériennes ont une nouvelle obligation à respecter, quelle qu'elle soit, comme offrir un certain type de repas, de siège ou de service autre que ce qui est déjà énuméré, alors le ministre peut donner cette directive.

Encore une fois, dans un marché libre, nous sommes libres de chercher les prix les plus avantageux. Ce serait la meilleure façon de procéder. Nous avons déjà vu cela dans le secteur de la haute technologie. Nous avons des applications sur nos iPad et nos téléphones que nous sommes libres de supprimer si elles ne fonctionnent pas comme nous le voulons. Nous nous en débarrassons et nous passons à une autre. Ce que nous y avons investi, nous

l'oublions. Si nous sommes chanceux, c'était gratuit; ce n'est pas toujours le cas, mais nous laissons tomber.

• (1125)

Il en va de même pour les téléphones intelligents. La concurrence est vive entre les fournisseurs d'appareils et les développeurs d'applications. On choisit selon les services offerts, les fonctionnalités, les coûts, la facilité d'utilisation du téléphone et, parfois, la facilité de transférer à un autre appareil au moment d'une mise à niveau.

Le même concept devrait s'appliquer aux compagnies aériennes et à leurs services, en particulier lorsqu'elles ne satisfont pas leur clientèle. Il ne s'agit pas nécessairement de choisir une ligne aérienne. Il peut s'agir de décider quel mode de transport emprunter. L'éventail d'options à cet égard varie d'une région à une autre au pays. Les gens qui vivent le long du corridor Windsor, Toronto, Ottawa, Montréal ont plus de choix. J'en ai moi-même profité par le passé en prenant le train de VIA Rail. C'est toute une expérience pour quelqu'un qui, comme moi, vient de l'Ouest, car ce niveau de service n'est pas offert chez nous. Les distances sont beaucoup plus grandes. J'aurais pu prendre l'avion, mais j'en ai décidé autrement. Je voulais mieux connaître le Canada et connaître la durée du trajet en train.

J'ai voyagé partout en Europe en utilisant aussi les services ferroviaires. C'est très pratique. Je le répète, les gouvernements européens interviennent parfois pour établir les prix, mais surtout pour régler les différends. La concurrence est beaucoup plus forte en Europe. Le fait d'encourager la concurrence et l'arrivée de nouveaux joueurs ne s'arrête pas seulement aux participations au capital-action qui sont autorisées. Il est question du cadre réglementaire, des frais et du fardeau fiscal avec lesquels les nouveaux joueurs devront composer. En fin de compte, il est question de la facilité de faire des affaires.

Je me souviens de l'époque où je travaillais à la chambre de commerce de Calgary. Les gens ne venaient pas nous voir pour se plaindre du fardeau fiscal ni pour vérifier un règlement précis — même si cela se produisait —, mais plutôt pour l'ensemble des mesures. Par exemple, il y a eu la question de la difficulté pour les entrepreneurs de se conformer aux règlements. Ces difficultés touchent les propriétaires de petite, moyenne et grande entreprise. Si les grandes entreprises sont des sociétés cotées en bourse, les propriétaires se pencheront sur les résultats trimestriels, et l'équipe de la direction déterminera s'il est facile de se conformer aux différents règlements et si la société a le personnel pour y arriver. Les entrepreneurs peuvent-ils répondre à la fois aux attentes de leurs clients et du gouvernement et peuvent-ils faire face à leurs concurrents?

Je sais qu'on s'est déjà servi du problème de la participation au capital-action. Des représentants de la compagnie Jetlines de Vancouver ont déclaré que, pour leur cas précis, ils souhaitent bénéficier d'un montant plus élevé en capitaux propres afin de capitaliser leur compagnie. Cette demande est due au fait que les compagnies aériennes sont confrontées à des difficultés de liquidité et qu'elles ont besoin d'un grand nombre de passagers pour joindre les deux bouts. De plus, les itinéraires rentables sont assez rares. Lorsqu'un nouveau joueur arrive sur le marché, il doit être bien financé pour être concurrentiel. Par conséquent, dans son cas, ce serait avantageux pour cette compagnie.

Initiatives ministérielles

Comme je l'ai dit auparavant, ce proverbe yiddish me vient à l'esprit, et chaque réponse que nous donnent les députés ministériels suscite encore plus de questions. De manière plus générale, il y a lieu de se demander pourquoi nous continuons de nous inquiéter de la propriété étrangère de certains transporteurs aériens. J'aimerais faire un parallèle avec un autre domaine. Nous ne nous inquiétons pas de savoir que certains appareils que nous utilisons ne sont pas fabriqués au Canada et sont munis d'un système d'exploitation qui n'a pas été développé au Canada. Parfois, nos données se trouvent sur des serveurs qui ne sont même pas au Canada. Je n'entends pas beaucoup de gens s'en plaindre parce qu'en général, les clients aiment les services qu'ils reçoivent des fournisseurs de téléphones intelligents et les logiciels qu'ils utilisent dans les téléphones, que ce soit le système d'exploitation, un logiciel de travail ou une fonction conçue pour se divertir. Nous ne nous soucions pas de savoir d'où viennent les composants, c'est-à-dire où ils sont fabriqués, mais ce qui nous intéresse, en fin de compte, c'est notre satisfaction d'utilisateur et le coût. La propriété étrangère n'est pas aussi importante dans ce cas.

Nous pourrions obtenir de bien meilleurs résultats dans le secteur du transport aérien si nous assouplissions grandement les règles sur la propriété étrangère. Le gouvernement essaie de changer ces règles avec beaucoup de détails dans le projet de loi. On dit que le secteur du transport aérien n'est pas le principal secteur de l'économie. Je sais que le gouvernement a changé certaines définitions pour qu'on détermine ce qui est canadien et ce qui ne l'est pas.

On me signale que je dois conclure, alors je voudrais soulever un dernier point. Jusqu'ici, le problème qui se pose pour moi est celui des réponses fournies par les députés ministériels. Chaque réponse m'amène à me poser de plus en plus de questions. Le projet de loi est incomplet. Son objectif concernant les passagers des lignes aériennes ne sera pas atteint. Les amendements proposés au comité par mes collègues auraient grandement amélioré ce projet de loi.

Je continuerai de m'opposer à ce projet de loi. J'espère que toutes les réponses que j'ai données pendant la période des questions et des observations susciteront encore plus de questions, comme je l'ai illustré avec le proverbe yiddish.

• (1130)

Mme Filomena Tassi (Hamilton-Ouest—Ancaster—Dundas, Lib.): Madame la Présidente, d'abord, les questions sont de belles choses. Elles sont fantastiques. Nous aimons les poser, car lorsque nous les posons, nous obtenons des réponses. C'est un processus de découverte. En tant que diplômée en philosophie, je pense que de pouvoir poser des questions est absolument positif. En ce qui concerne ce projet de loi précis, il y a eu énormément de consultations. Nous avons mené des consultations, posé des tonnes de questions et reçu d'excellentes réponses. C'est de ce processus que découle cette mesure législative.

J'aimerais parler d'une partie du projet de loi en particulier, celle dont a parlé le député: les droits des passagers. Les droits des passagers sont très importants pour le gouvernement. Nous voulons nous assurer que les passagers sont à l'aise. Nous avons tous entendu des histoires d'horreur à ce sujet.

Le député convient-il que les droits des passagers sont importants? S'oppose-t-il à leur amélioration et à leur protection? C'est exactement ce que ferait la mesure législative.

M. Tom Kmiec: Madame la Présidente, je remercie la députée d'en face qui, comme moi, a consacré beaucoup de temps aux débats de fin de soirée du comité de la procédure et des affaires de la Chambre.

Évidemment, nous appuyons le concept des droits des passagers, comme nous appuyons les droits des contribuables. Cependant, nous avons une déclaration des droits des contribuables qui n'est pas applicable. Nous sommes déjà intervenus à la Chambre afin de proposer une motion que j'ai appuyée et qui donnerait du mordant à cette déclaration.

C'est un des problèmes du projet de loi. Il énumère les droits des passagers, mais il n'offre pas vraiment de mécanisme pour les faire respecter. Les détracteurs l'ont qualifié de solution de fortune. Au bout du compte, une concurrence accrue offrirait plus de choix et c'est de cette manière que les droits des passagers sont assurés. Les droits des consommateurs sont assurés par les choix à leur disposition et la concurrence.

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Madame la Présidente, je sais que le ministre des Transports n'apprécie pas quand on parle du projet de loi C-49 comment étant un projet de loi omnibus, mais je pense qu'une autre belle démonstration de cela, c'est la variété de sujets sur lesquels j'aimerais poser une question à mon collègue, alors qu'on parlerait d'un seul projet de loi. Comme je dois me circonscrire, je vais faire référence à une partie de son discours qui traite de ces ententes de coentreprise dans le projet de loi C-49 et dans lesquelles on a diminué les pouvoirs du commissaire à la concurrence. Or, comme on l'a vu dernièrement, dans le dossier de Netflix, entre autres, avec le ministre du Patrimoine, l'influence des lobbys sur ce gouvernement est considérable. Ma question est très simple: est-ce que mon collègue peut me dire si on peut faire du lobbying auprès d'un commissaire à la concurrence aussi facilement que d'un ministre?

• (1135)

M. Tom Kmiec: Madame la Présidente, je remercie le député de Trois-Rivières de sa question. Bien sûr, je suis d'accord sur le fait qu'il s'agit d'un projet de loi omnibus, puisqu'on pourrait poser des questions sur plusieurs sujets. Comme dans le proverbe que j'ai mentionné, chaque fois qu'on entend une réponse, on se pose encore plus de questions sur le but de ce projet. En ce qui concerne les coentreprises et la façon dont le commissaire à la concurrence ferait son travail, c'est bien sûr beaucoup plus difficile de faire du lobbying auprès du commissaire qu'auprès du ministre, puisque le commissaire est responsable de quelque chose de très précis. D'abord, c'est difficile d'avoir une rencontre avec le commissaire et, en second lieu, comme il s'agit du service public, le commissaire n'a pas le pouvoir de changer la loi comme le ferait le ministre des Transports en faveur d'une personne. Oui, je pense que le député a une très bonne question à poser au gouvernement.

[Traduction]

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, j'ai écouté ce qui a été dit hier et aujourd'hui, et il est évident que les conservateurs vont s'opposer à la mesure législative. Cela ne fait aucun doute. L'autre chose qui est évidente, c'est qu'ils ne semblent pas s'entendre quant à l'ampleur de la coopération constatée au sein du comité permanent.

Je félicite tous les membres du comité permanent de l'excellent travail qu'ils ont accompli. Tous les amendements présentés par les députés de l'opposition n'ont pas été acceptés, mais il convient de signaler qu'au moins six l'ont été, et c'est six de plus qu'à n'importe quel moment au cours des quatre dernières années où le gouvernement Harper a été au pouvoir. J'estime qu'il y a une plus grande coopération au sein des comités permanents.

Initiatives ministérielles

Le député ne convient-il pas que les Canadiens souhaitent que quelque chose soit fait en ce qui concerne les droits des passagers aériens? Ne convient-il pas aussi que la mesure législative, qu'on soit d'accord ou pas quant aux détails de celle-ci, favorisera à tout le moins l'établissement des droits des passagers aériens que réclament les Canadiens?

M. Tom Kmiec: Madame la Présidente, je remercie le député de Winnipeg-Nord de son intervention, parce que j'aime bien nos joutes oratoires dans cette enceinte. L'un des objectifs du Parlement, c'est justement de pouvoir exprimer son désaccord, parfois même, son désaccord profond.

Je n'interprétera pas la coopération comme un assentiment à l'étape de l'étude en comité. La collégialité est un facteur dans le cadre des délibérations des comités, mais il ne faut pas la confondre avec un consensus sur le contenu d'une mesure législative qui est renvoyée à la Chambre.

À l'égard des droits des passagers, ce que les Canadiens veulent de façon plus générale, c'est une bonne mesure législative, qui est exhaustive et qui permet d'atteindre les objectifs fixés par le gouvernement. Les Canadiens veulent une mesure législative qui permet au gouvernement de respecter ses promesses plutôt que de tergiverser sans cesse. Les mesures législatives doivent viser un objectif particulier et être rédigées de façon à ce que l'on puisse les appliquer. Voilà ce que veulent les Canadiens.

[Français]

M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC): Madame la Présidente, je tiens à souligner l'excellence du discours de mon collègue, qui a très bien su résumer comment les choses se déroulent quand nous discutons d'un projet de loi en comité et quand nous le déposons à la Chambre par la suite.

Évidemment, nous tentons de travailler avec le gouvernement dans une atmosphère différente et plus conviviale lorsque nous sommes en comité pour pouvoir faire adopter des changements. Malheureusement, dans le projet de loi C-49, beaucoup des modifications proposées par l'opposition n'ont pas été retenues par le gouvernement.

Je rappelle que nous nous sommes réunis en comité une semaine avant le début de travaux de la Chambre, pour prendre part à une séance de travail intensive sur le projet de loi C-49. Nous avons dû absorber tout cela en une très courte période de temps, parce que le gouvernement voulait aller trop rapidement avec ce projet de loi. Nous en avons vu hier une démonstration assez éloquente avec la motion d'attribution de temps pour empêcher les députés qui ont quelque chose à dire concernant le projet de loi C-49 de pouvoir parler.

Mon collègue convient-il du fait que le projet de loi C-49 modifie tellement de lois et a tellement de répercussions dans plusieurs secteurs que nous aurions dû prendre tout le temps nécessaire pour l'étudier et laisser chacun des députés s'exprimer sur chacune des options et des parties de ce projet de loi omnibus?

En fait, selon les promesses faites en campagne électorale, le gouvernement ne devait plus déposer de projet de loi omnibus.

• (1140)

M. Tom Kmiec: Madame la Présidente, je remercie mon collègue de sa question.

En effet, on a déposé hier une motion d'attribution de temps concernant ce projet de loi omnibus. Mon collègue a raison de dire que nous pourrions encore parler de plusieurs parties de ce projet de loi. Comme je l'ai dit plus tôt, je pourrais passer plusieurs minutes de

mon discours à parler des directives ministérielles que le ministre peut donner pour créer de nouvelles obligations pour les transporteurs envers les passagers.

Dans cette mesure législative, on a énuméré chaque obligation que les compagnies aériennes auraient envers un passager, pour ensuite dire au ministre qu'il peut créer de nouvelles obligations, sans dire dans quel format elles seront. En plus, l'office est tenu de se conformer à ces directives. Non seulement peut-on créer de nouvelles obligations, mais on peut obliger les compagnies aériennes à les respecter, sans même peut-être avoir la possibilité que ce soit étudié à la Chambre, et que les députés puissent débattre la question de savoir si cela devrait être une obligation ou non.

Comme je l'ai dit, on pourrait débattre encore chacun des paragraphes de ce projet de loi, qui concernent des obligations spécifiques, pour nous assurer que c'est effectivement ce que les Canadiens veulent. À la toute fin, on donne tout le pouvoir au ministre de décider des futures obligations, sans revenir à la Chambre et confirmer avec elle que c'est en effet la direction qu'on voudrait prendre.

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Madame la Présidente, j'aimerais bien vous dire que je me lève avec plaisir pour partager cette discussion sur le projet de loi C-49, mais ce n'est pas tout à fait le cas. À vrai dire, je me lève avec intérêt, un intérêt doublé d'un privilège. Étant porte-parole en matière de transports pour mon parti, j'ai le privilège de prendre la parole en premier, ce qui ne sera pas le cas de l'ensemble de mes collègues qui sont touchés directement par ce projet de loi et qui n'auront pourtant pas l'occasion de prendre la parole à la Chambre, parce que le projet de loi fait l'objet d'une motion d'attribution de temps. C'est déjà un premier problème grave.

Le ministre des Transports nous dit que ce n'est pas un projet de loi omnibus puisqu'il touche seulement des lois concernant le transport. Nous pourrions parler d'un projet de loi omnibus, d'un projet de loi mammoth ou même d'un cheval de Troie, puisqu'il y a dans ce projet de loi un certain nombre de vides consentis.

Pour les plus jeunes qui n'ont pas le droit de vote encore, j'utiliserai une autre image qui est celle du lapin de Pâques. Tout le monde se rappelle son premier lapin de Pâques, qu'on croque pour y découvrir le vide, malheureusement. La déception est grande. Dans le projet de loi C-49, c'est un peu la même chose, notamment en ce qui concerne la charte des passagers, sur laquelle j'aurai l'occasion de revenir.

Dans les discours provenant des banquettes ministérielles, on entend très souvent parler d'un équilibre qui serait atteint dans le projet de loi C-49. Or il n'en est rien. Ce n'est pas parce qu'on a entendu l'ensemble des points de vue, ce qui est une bonne chose, que le milieu que les libéraux nous proposent constitue un équilibre. À ce compte, je donnerai plutôt l'exemple inverse.

Ce n'est un secret pour personne que j'ai de l'affection pour mes collègues conservateurs avec qui j'ai travaillé et avec qui je travaille toujours au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Toutefois, nos opinions se rejoignent rarement. Il serait très étonnant que l'un ou l'autre de mes collègues conservateurs se présente en tant que néo-démocrate à la prochaine élection, et vice-versa. Eux et moi avons réussi à marcher dans la même direction concernant de très nombreux amendements en ayant entendu les mêmes témoins et les mêmes sons de cloche. Alors, si la droite et la gauche ont réussi à se réunir, comment se fait-il que les libéraux, qui se présentent comme l'extrême centre, n'entendent pas raison? Il y a de sérieuses questions à se poser à cet égard.

Initiatives ministérielles

Je reconnais à la présidente du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités un doigté particulier pour arriver fréquemment à nous faire travailler ensemble dans un esprit de collaboration. Toutefois, en fin de compte, malheureusement, les résultats n'y sont pas. Je ne peux croire que l'ensemble des amendements proposés par l'un ou l'autre des partis de l'opposition ne fassent pas le travail. Il y a là une directive venant d'en haut qui dit que le projet de loi restera ce qu'il est et à laquelle on ne dérogera pas, pour des raisons qui n'appartiennent pas aux témoins que nous avons entendus, mais bien aux ministres, qui veulent aller de l'avant avec des prérogatives qui sont les leurs et qui, par hasard, sont passablement différentes de ce qui a été annoncé en campagne électorale.

Pour ne citer qu'un exemple, en campagne électorale, les libéraux s'étaient engagés à ne pas modifier la Loi sur le cabotage au Canada. Or il y a trois modifications majeures concernant le cabotage dans le projet de loi C-49. À ce que je sache, les compagnies maritimes canadiennes ne sont pas montées au bureau du ministre des Transports pour lui dire qu'il fallait absolument changer la Loi sur le cabotage au Canada parce que cela n'avait aucun bon sens.

On est donc en train de répondre à d'autres groupes de pression, et nous le voyons de plus en plus. Je l'ai dit dans quelques questions que j'ai eu la chance de poser depuis le début de nos débats ce matin. L'influence des lobbys sur ce gouvernement est de plus en plus considérable et semble avoir toujours la même issue, à savoir favoriser la grande entreprise au détriment du consommateur.

• (1145)

Dans ce débat sous attribution de temps, il reste donc que les débats à la Chambre nous permettent de faire la lumière sur une situation et, si possible de la modifier.

Dans quelques heures, chacun des 338 députés, dont plusieurs dizaines, voire une centaine, n'auront pas eu le temps de s'exprimer et n'auront qu'un oui ou un non à titre de vote pour exprimer leur accord ou leur désaccord avec l'ensemble du projet de loi C-49 qui tire dans toutes les directions. Cela ne vaut pas cher comme processus démocratique.

De plus, quand j'examine le bilan législatif du ministre des Transports, je vous avoue qu'après deux ans, je ne suis pas particulièrement impressionné. Le train à grande fréquence, dont on parle depuis des décennies, ne semble pas avoir avancé d'un mètre. En outre, en campagne électorale, les libéraux s'étaient engagés à renverser les mauvaises mesures contenues dans la Loi sur la protection de la navigation, prises par le gouvernement précédent. Cependant, nous nous sommes aperçus qu'au contraire, nous filons exactement dans la même direction qu'avant et que les cours d'eau protégés au Canada seront les mêmes contenus dans cette annexe. Pourtant, bon nombre de témoins, sinon la majorité, s'attendaient à ce que le gouvernement abolisse cette annexe, rien de moins.

Cependant, nous n'en sommes pas là en matière de protection de la navigation, en matière de développement du transport ferroviaire et ni avec le projet de loi C-49.

Je fais une petite parenthèse pour parler de ce que le projet de loi C-49 ne contient pas, puisque c'est un projet de loi omnibus censé englober à peu près tout ce qui concerne les transports.

Au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, nous avons eu la chance de faire une étude sur la sécurité aérienne, et nous avons eu de très nombreuses études sur le transport ferroviaire. Un sujet revient systématiquement dans les deux dossiers: il s'agit de la fatigue des pilotes ou des conducteurs de train. La plupart du temps, elle est source de nombreux accidents ou

incidents; en effet, on ne souhaite jamais d'accident ou on espère que cela reste modeste.

Que prévoit le projet de loi C-49 pour lutter contre la fatigue ou pour employer une nouvelle façon de faire en matière de transport aérien ou de transport ferroviaire? Il me semble que c'est aussi de l'ordre du transport. Je vous le donne en mille: pas un mot, pas une ligne. Rien, dans le projet de loi C-49 ne traite de cet élément majeur.

Parlons maintenant de quelques éléments douteux qui sont dans ce projet de loi. Le premier sur lequel je veux m'attarder concerne les mesures de sécurité dans les aéroports, et particulièrement en lien avec le développement potentiel d'aéroports régionaux.

Les mesures de sécurité dans les grands aéroports internationaux du pays fonctionnent bien, quoique des questions se posent encore, notamment sur les coûts directement engendrés pour le passager. Sous l'ancien gouvernement, on collectait beaucoup d'argent en matière de sécurité. Il est clair que la pratique ne s'est guère améliorée sous les libéraux, car on collecte davantage d'argent pour la sécurité. Selon le dernier chiffre publié par Statistique Canada, 636 millions de dollars ont été perçus auprès des passagers et 550 millions de dollars ont été retournés effectivement dans les mesures de sécurité. Entre les deux, cela fait presque 100 millions de dollars. Où va cet argent? Il va dans Trésor public, mais de toute évidence, il sert à d'autres mesures. Encore une fois, tout comme c'est le cas de l'assurance-emploi où les travailleurs et les employeurs paient des cotisations et que ces fonds sont utilisés pour faire autre chose, dans le cas de la sécurité aérienne principalement, nous sommes en train de puiser plus d'argent dans la poche des passagers que le montant d'argent investi dans le réseau de sécurité.

De plus, alors que des millions de dollars sont engrangés, on dit aux aéroports régionaux qui souhaiteraient se développer qu'ils peuvent bien le faire, mais qu'ils devront le faire sous le couvert du recouvrement des coûts.

• (1150)

Cela veut dire que s'ils veulent obtenir les services de l'ACTSA, pour un aéroport régional comme celui de Trois-Rivières, par exemple, c'est possible, mais ils doivent assumer seuls la facture. Curieusement, le projet de loi C-49 ne fait aucune allusion à un rapport absolument extraordinaire que j'ai sous la main et qui s'intitule « Expanding Passengers Security Screenings at Regional Airports ». Ce rapport est signé par pas moins de neuf administrations aéroportuaires dans trois provinces canadiennes, qui ne sont pas les moindres, soit le Québec, l'Ontario et l'Alberta. O y propose des mesures autres que le recouvrement des coûts. Semble-t-il que même après que le document et les conclusions de recherche ont été présentés en juin 2016, donc récemment, c'est le silence radio à Transport Canada. On fonctionne encore selon le recouvrement des coûts.

Initiatives ministérielles

Je vais donner un exemple de ce que cela peut représenter pour un aéroport comme celui de Trois-Rivières. À l'origine, l'aéroport de Trois-Rivières était un tout petit aéroport davantage consacré aux loisirs, je dirais. On pouvait y prendre des cours de pilotage et y faire du parachutisme, mais c'était vraiment un tout petit aéroport. Or, la Ville a décidé de développer en grande ses installations aéroportuaires de façon à en faire un levier économique important. Cela a passé par de très nombreux investissements, notamment par l'allongement de la piste d'atterrissage, qui permet maintenant à n'importe quel gros porteur d'atterrir à Trois-Rivières. On a aussi investi dans des feux d'approche à haute densité, qui permettent aux avions d'atterrir à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit, et on a ainsi diversifié l'activité économique, faisant de Trois-Rivières un pôle important en matière aéronautique. On a vu s'établir un certain nombre d'entreprises liées au secteur. Je pense à Premier Aviation, qui a maintenant la charge de l'entretien de bon nombre d'avions de la flotte d'Air Canada, par exemple, qui se fait à Trois-Rivières. On l'a vu dernièrement par un investissement de 500 millions de dollars, l'entreprise est en pleine croissance. Donc, le marché de l'aérospatial, ou l'aéroport de Trois-Rivières, se distingue nettement de son volet d'origine, les loisirs, pour être maintenant un pôle de développement économique et un pôle régional important pour les hommes et les femmes d'affaires qui ont à se déplacer à l'intérieur du Canada ou à l'international.

Dans les dernières années, on a aussi élaboré des partenariats potentiels avec des compagnies d'aviation qui font des vols nolisés vers le Sud. Les études de marché ont été faites et, clairement, Trois-Rivières n'est pas le cœur du Québec pour rien. Nous sommes le cœur en image mais nous sommes aussi le cœur géographique du Québec. Si quelqu'un souhaitait prendre un vol nolisé pour faire un voyage dans le Sud et qu'il avait le choix entre se déplacer vers Trois-Rivières avec des bouchons de circulation qui durent facilement de cinq à six minutes, ou se déplacer vers l'aéroport de Montréal, le choix serait assez facile. Toutefois, toute cette étude, toute cette possibilité et toutes ces ententes déjà négociées avec des transporteurs sont tombées à l'eau parce que les mesures de sécurité de l'ACTSA ne sont pas disponibles pour les aéroports régionaux autrement qu'avec le recouvrement des coûts. C'est une aberration totale. Si un aéroport comme celui de Trois-Rivières, celui de Sherbrooke ou n'importe quel autre aéroport régional doit assumer à lui seul les coûts de ses mesures de sécurité, cela fait bondir de façon considérable le prix du billet d'avion. Cela fait en sorte que l'entreprise n'est plus en mesure de compétitionner sur le marché et l'entente tombe d'elle-même.

Or, d'autres pistes de solution sont envisagées dans le rapport dont je parlais plus tôt. Notamment, il y a la possibilité que l'ensemble des sommes prélevées en matière de sécurité soient accordées aux dépenses de sécurité et ne retournent pas dans les coffres consolidés du gouvernement. On pourrait aussi examiner l'éventualité que l'ensemble des coûts de transport soient répartis entre l'ensemble des passagers qui prennent le vol.

• (1155)

Pour aller dans le Sud, que l'on prenne l'avion de Trois-Rivières, de Québec ou de Montréal, on fait le même commerce et on offre les mêmes services de sécurité. Le coût pourrait donc être réparti sur l'ensemble des voyageurs annuellement plutôt que sur le nombre de voyageurs concernant strictement un ou l'autre aéroport.

Il y a là plein de pistes de solution qui auraient mérité d'être entendues, discutées et questionnées, mais le projet de loi C-49 balaise cela sous le balai sous le tapis, les deux images étant très bonnes en cette journée de Halloween.

Je dirai ensuite un mot sur le cabotage. Je rappelle que le gouvernement libéral s'était engagé, en campagne électorale, à ne pas toucher à la Loi sur le cabotage. Or, il y a trois modifications à cet égard. Il n'y en a pas une ou deux, mais trois modifications importantes sur le cabotage qui touchent directement l'industrie maritime canadienne.

Quelles sont ces trois modifications en quelques mots? Il y a le repositionnement de conteneurs vides, les activités de dragage et le transport des produits en vrac entre Montréal et Halifax.

Ce sont trois domaines d'activités économiques importants qui retombaient systématiquement dans la cour des armateurs canadiens et qui, dorénavant, pourront être offerts aux armateurs étrangers. En raison d'une ouverture de marché, parce qu'on a signé une entente économique avec l'Europe, on dit qu'on ne peut pas interdire à des compagnies européennes de venir faire du dragage dans les eaux du fleuve Saint-Laurent. Toutefois, curieusement, personne n'a été capable de confirmer que la contrepartie existait et que les armateurs canadiens allaient pouvoir faire des soumissions pour des contrats de dragage en Europe.

Il faut bien voir qu'au delà du principe de concurrence relativement déloyale, les compagnies qui par exemple font du dragage en Europe fonctionnent à l'année, sont nettement plus grosses, plus compétitives et peuvent peut-être envisager plus aisément le voyage outre-Atlantique et demeurer compétitives dans nos eaux, alors que l'inverse est pas mal plus difficile à envisager.

Trois-Rivières est aussi une ville portuaire. Il faut être allé, au moins une fois dans sa vie, dans un organisme comme le Foyer des marins à Trois-Rivières pour comprendre cela en un seul coup d'oeil et en quelques échanges qui, parfois, se font par signes parce que ma connaissance des diverses langues étrangères n'est pas infinie. Or les armateurs étrangers viennent de partout dans le monde. Il faut bien voir les différences fondamentales qui existent trop souvent entre un équipage étranger d'un bateau battant pavillon étranger — on ne nommera pas de pays pour ne viser personne — et un équipage et un navire canadiens. D'une part, on ne parle pas des mêmes conditions salariales, on ne parle pas des mêmes conditions de travail, on ne parle pas du tout des mêmes dépenses. On est donc en train de parler, au moment où on modifie la Loi sur le cabotage, d'une concurrence déloyale qui s'installe et qui n'a été demandée par personne, ou en du moins par personne du Canada.

Je lirai une ou peut-être deux citations. Selon les Armateurs du Saint-Laurent, « l'Accord économique commercial et global conclu avec l'Union européenne a créé une brèche sans précédent dans la Loi sur le cabotage en donnant accès à certains pans du marché canadien à des navires sous pavillons étrangers. Le projet de loi C-49 vient élargir cette brèche. On assiste à l'effritement de la Loi sur le cabotage. »

Ensuite, selon le *Maritime magazine*, « Après des années de sous-financement des infrastructures portuaires, de désengagement dans le dragage, de paralysie dans le dossier de renouvellement de la flotte de brise-glaces, c'est maintenant au cabotage d'être mis à rude épreuve. Il est important pour les décideurs de saisir l'ampleur du rôle économique, social et environnemental du transport maritime et l'importance pour le pays d'avoir une industrie maritime et une flotte intérieure forte et en santé. »

Ce sont seulement deux exemples sur le cabotage. J'aurais pu parler aussi de la Banque de l'infrastructure qu'on nous glisse en douce dans le projet de loi C-49, une fois de plus. J'aurais pu parler de la Charte des passagers, j'aurais pu parler des coentreprises.

Initiatives ministérielles

• (1200)

J'aurais pu parler de tellement de sujets que cela démontre une fois de plus que nous sommes devant un projet de loi omnibus et qu'il est totalement disgracieux de demander à l'ensemble des parlementaires de voter oui ou non concernant un projet de loi omnibus. C'est une autre chose que les libéraux, en campagne électorale, s'étaient engagés à ne plus faire. Ils semblent avoir la mémoire courte.

[Traduction]

Mme Filomena Tassi (Hamilton-Ouest—Ancaster—Dundas, Lib.): Monsieur le Président, le député a commencé par se plaindre du fait que ce projet de loi fait l'objet d'une motion d'attribution de temps. Si le fait que tous les députés n'auront pas le temps de prendre la parole le choque autant, pourquoi le NPD, son parti, a-t-il renoncé à des plages horaires hier?

Deuxièmement, le député a dit s'inquiéter de l'influence que pourraient avoir les grandes sociétés au détriment des consommateurs. J'aimerais bien savoir d'où il tient cela, parce que le projet de loi C-49 est au contraire axé sur les consommateurs. Il veut consacrer les droits des voyageurs afin que leurs déplacements se fassent sans dangers et sans désagréments. Le député ne convient-il pas que le projet de loi C-49 contribue — et pas qu'un peu — à protéger les consommateurs et à leur assurer des déplacements sans désagrément?

[Français]

M. Robert Aubin: Monsieur le Président, je remercie ma collègue de ses questions. Je tenterai de répondre aux deux.

D'abord, en ce qui concerne les droits des passagers, c'est l'exemple parfait du vide sidéral que nous propose le projet de loi C-49. Celui-ci ne propose pas de charte des droits des passagers. Soyons clairs: il propose des balises conduisant à une éventuelle consultation menée par Transports Canada, qui invitera ensuite le ministre à accepter ou pas les recommandations faites par Transports Canada. D'ailleurs, au moment où cela se fera — Dieu sait quand —, cela se fera par réglementation. Encore une fois, pour un ministre, cela est beaucoup plus facile à défaire qu'un projet de loi qui devrait obligatoirement revenir à la Chambre.

Sur la question des droits protégés, on est à 1 000 lieues de ce qu'il fallait. La députée n'était peut-être pas avec nous lors de la précédente législature, mais je rappelle que les libéraux avaient voté en faveur de la charte des droits des passagers proposée par les néo-démocrates. Pourtant, jamais on ne nous a fait la démonstration de ce qui n'allait plus dans ce projet de loi avant qu'on jette le bébé avec l'eau du bain et qu'on parte faire des consultations.

Quant à mes collègues, si je peux répondre aussi aisément aux questions concernant le projet de loi C-49 parce que j'y travaille depuis des mois, je peux comprendre que certains de mes collègues aient besoin d'un peu plus de temps que ce que leur accorde une motion d'attribution de temps pour se préparer.

• (1205)

[Traduction]

Mme Kelly Block (Carlton Trail—Eagle Creek, PCC): Monsieur le Président, j'ai eu beaucoup de plaisir à travailler avec mon collègue au comité. À la fin de la semaine dernière, pendant l'étude à l'étape du rapport, j'ai parlé d'un amendement qui avait la faveur des conservateurs et des néo-démocrates et qui aurait précisé que le premier point d'interconnexion, celui que les expéditeurs doivent utiliser pour accéder au réseau, devait, dans toute la mesure du raisonnable, être dans la même direction que la destination du chargement. Cet amendement avait été recommandé par de

nombreux expéditeurs ayant témoigné devant le comité. Mon collègue pourrait-il nous dire ce qu'il en pensait et pourquoi, à son avis, les députés d'en face l'ont rejeté?

[Français]

M. Robert Aubin: Monsieur le Président, je remercie ma collègue. Je me rappelle très bien son discours de la semaine dernière, et je partage le même plaisir à travailler avec elle au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Maintenant, j'aurais l'intention de lui servir la même réponse qu'elle m'avait servie la semaine dernière, c'est-à-dire qu'il m'est très difficile d'entrer dans la tête d'un député libéral afin de savoir pourquoi les libéraux n'ont pas vu la lumière. Alors que les députés conservateurs et les députés néo-démocrates, qui sont perçus comme étant aux antipodes du spectre, s'entendent sur le bien-fondé d'une mesure comme celle dont ma collègue parle concernant l'interconnexion, j'ai peine à croire que ceux qui se disent d'extrême centre n'arrivent pas à voir le bien-fondé d'un tel amendement.

Alors, il est très clair que nous sommes devant un projet de loi éminemment partisan qui sert les intérêts des lobbys par lesquels les libéraux veulent être bien perçus. Voilà probablement la meilleure façon de le dire.

[Traduction]

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, c'est la première fois que je prends la parole sur le projet de loi C-49 à l'étape du rapport. En raison des attributions de temps, je n'ai pas eu la moindre occasion de prendre la parole au sujet du projet de loi.

Je tiens à dire que je suis déçue des nombreuses occasions manquées à l'égard de ce projet de loi sur les transports. Avant de passer à ma brève question au député, je résumerai ma position en disant que c'est comme si le gouvernement du Canada avait déterminé que, pour améliorer l'efficacité du transport sur les routes du pays, il faudrait trouver des façons d'attirer des capitaux et de privatiser des tronçons de route en espérant attirer des investisseurs étrangers. Bref, on fait fausse route.

[Français]

Je remercie beaucoup mon collègue de Trois-Rivières de ses efforts pour souligner l'importance de la fatigue. Je voudrais lui demander s'il souhaite ajouter quelques éléments, parce que c'est vraiment une question prioritaire pour la sécurité de notre système de transport.

M. Robert Aubin: Monsieur le Président, je remercie ma collègue de son intervention.

Nous aurions pu souhaiter que le projet de loi C-49 en fasse plus, quoique je n'en suis pas certain, parce que nous sommes déjà aux prises avec un projet de loi omnibus. Très certainement, le projet de loi C-49 aurait pu faire mieux, notamment en matière de fatigue. La majorité des témoins étaient indépendants. On peut bien sûr s'imaginer que les représentants syndicaux qui viennent parler de la fatigue de leurs employés adoptent une certaine tendance. On peut s'imaginer que les employeurs viennent dire que la question n'est pas nécessairement la plus importante ou qu'on s'y attaque déjà par le biais d'un comité multipartite.

Initiatives ministérielles

Toutefois, des témoins neutres, comme le Bureau de la sécurité des transports, sont venus nous dire qu'il y avait un problème avec la fatigue des pilotes et qu'il fallait s'y attaquer. On ne l'a pas fait. Le projet de loi C-49 rate donc la cible du début à la fin concernant la fatigue, même si de nombreux comités paritaires sont déjà au travail pour trouver des solutions.

Comment se fait-il que le ministre des Transports ne soit pas sensible à cette question? Malheureusement, je n'ai pas encore la réponse.

•(1210)

Mme Anne Minh-Thu Quach (Salaberry—Suroît, NPD): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Trois-Rivières d'avoir exposé de façon si claire les principales lacunes d'un projet de loi, comme il l'a dit, omnibus, mammoth, cheval de Troie. On modifie 13 lois dans ce projet de loi et nous sommes en plus sous attribution de temps.

Je n'aurai même pas le temps de m'exprimer sur ce projet de loi qui va toucher ma circonscription. Il y a un port à Salaberry-de-Valleyfield. Les libéraux se disent les champions de la défense des emplois de chez nous. Dans la partie sur le cabotage, on ne favorise même pas nos industries maritimes pour le transport des produits en vrac, par exemple, ou qui passent par Salaberry-de-Valleyfield.

Ce qui m'inquiète aussi, c'est tout ce qui a rapport aux droits des passagers. Nous avons vu des extraits vidéo très alarmants dernièrement de passagers qui se font extirper de leur siège, parce qu'il y a eu de la surréservation de la part des compagnies. Cela continue de se produire et pourrait continuer à se produire.

Qu'est-ce que mon collègue pense de tout cela? Pourrait-il nous parler des amendements du NPD qui ont été défaits et qui auraient dû être acceptés par les libéraux?

M. Robert Aubin: Monsieur le Président, je remercie ma collègue de Salaberry—Suroît de sa question, vaste question s'il en est une.

Effectivement, dans ce magnifique corridor maritime qu'est Saint-Laurent—Grands Lacs, tous les députés touchés n'auront pas la chance de prendre la parole. On envoie des porte-paroles à Ottawa pour défendre leur coin de pays, et on ne leur donne pas la chance de s'exprimer sur des projets de loi qui les touchent directement. C'est une aberration.

Quant à la charte des passagers, l'amendement principal du NPD était fort simple. Il s'agissait d'inclure dans le projet de loi C-49, la charte des passagers qui avait été déposée par le NPD lors de la législature précédente, et de faire en sorte que nous votions sur une véritable charte des passagers et non pas sur des balises de consultation.

[Traduction]

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Monsieur le Président, c'est un plaisir de travailler avec mon collègue au comité des transports.

En 2002, les États-Unis ont adopté une sorte de charte des droits des passagers, et l'Europe l'a également fait en 2005. En fait, nous avons 15 ans de retard à rattraper par rapport à d'autres pays. J'aimerais connaître l'avis de mon collègue sur le fait que le Canada a du retard à rattraper par rapport à d'autres pays.

[Français]

M. Robert Aubin: Monsieur le Président, je remercie mon collègue et je lui dis que cela me fait également plaisir de travailler avec lui au comité.

Il vient de soulever un des éléments essentiels. Quand on parle de la charte des passagers, nous n'avons pas, nous, Canadiens, à réinventer la roue, puisque des modèles pertinents existent déjà, dont celui de la charte européenne, qui a été cité à de très nombreuses reprises par de très nombreux témoins lors de nos auditions. Ils disaient que la charte européenne était bonne, qu'elle fonctionnait et que nous devrions nous en inspirer.

[Traduction]

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Monsieur le Président, l'an dernier, le ministre des Transports a présenté son plan stratégique pour l'avenir des transports au Canada, qui est aussi appelé Transports 2030. Le plan repose sur les consultations menées auprès des Canadiens, des intervenants, des provinces, des territoires, des groupes autochtones et des universitaires, à la suite de la publication du rapport final de l'Examen de la Loi sur les transports au Canada, mieux connu sous le nom de rapport Emerson.

Transports 2030 est composé d'une série d'initiatives regroupées sous cinq thèmes: le voyageur, le renforcement de la sécurité des transports, le transport écologique et innovateur, les voies navigables, les côtes et le Nord, et les corridors commerciaux et les marchés mondiaux. Ces thèmes englobent différents modes de transport et permettent au gouvernement d'adopter une approche globale pour garantir que le système de transport est en mesure d'appuyer ses grandes priorités.

Le gouvernement pense avant tout aux voyageurs canadiens et à leur expérience de voyage. Pendant les consultations menées par le ministre des Transports, nous avons demandé l'avis de voyageurs canadiens, qui ont dit clairement qu'ils veulent des vols moins chers et plus d'options pour les voyages d'agrément et d'affaires, et qu'ils aimeraient que le Canada devienne une destination plus attrayante pour les visiteurs. Les Canadiens ont réclamé une concurrence durable à long terme, ce qui permettrait de bonifier l'offre de services aériens et de correspondances, en plus d'offrir plus de choix.

Le gouvernement les a écoutés, et il s'engage à améliorer l'expérience de voyage de façon concrète. À la lumière des commentaires que nous avons reçus, nous avons inclus dans le projet de loi C-49 des mesures destinées à améliorer l'expérience des voyageurs. Par exemple, le gouvernement a l'intention d'assouplir les restrictions concernant la propriété étrangère des transporteurs aériens du Canada. Qu'est-ce que cela signifie pour les voyageurs canadiens? J'aimerais d'abord décrire brièvement l'initiative.

La mesure législative propose d'assouplir les restrictions concernant la participation étrangère au capital des transporteurs aériens canadiens, pour faire passer la limite de 25 % à 49 %, avec les protections nécessaires. Par exemple, un seul investisseur international ne pourra détenir plus de 25 % des actions avec droit de vote d'un transporteur aérien canadien, et aucune combinaison de transporteurs aériens étrangers ne pourra posséder plus de 25 % des actions d'un transporteur canadien. Ce changement de politique ne s'appliquera pas aux services aériens spécialisés du Canada, comme la photographie aérienne ou la lutte contre les incendies, dont le pourcentage maximum d'actionnariat international demeurera à 25 %. L'assouplissement des restrictions relatives à la propriété internationale signifie que les transporteurs aériens canadiens — ce qui englobe les fournisseurs de services de transport de passagers et de fret — auront accès à davantage de capitaux d'investissement, qu'ils pourront utiliser pour innover. Cela contribuera à augmenter la compétitivité du secteur aérien canadien, en plus d'offrir davantage de choix aux Canadiens et de générer des profits pour les aéroports et les fournisseurs, ainsi que...

Initiatives ministérielles

●(1215)

M. Ben Lobb: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Je crois que, si vous vérifiez, vous constaterez que nous n'avons plus le quorum.

Le vice-président: Je remercie le député de me le signaler. Je vais compter les députés.

Après le compte:

Le vice-président: Il n'y a pas quorum, en effet. Je demande donc de faire retentir la sonnerie.

Après l'appel de la sonnerie:

Le vice-président: Il y a maintenant quorum; nous pouvons poursuivre le débat.

Le député de Mississauga—Streetsville a la parole.

M. Gagan Sikand: Monsieur le Président, à l'automne 2016, le ministre des Transports a accordé une exemption à la règle qui limite à 25 % la participation étrangère; cette exemption touchait deux entreprises qui souhaitaient faire leur entrée sur le marché canadien en s'appuyant sur des investissements étrangers plus importants. Grâce à cette décision, Enerjet et Jetlines peuvent maintenant donner suite à leur projet de mettre sur pied un service aérien à bas prix à l'intention des Canadiens. Si les dispositions concernant les investissements étrangers sont assouplies, les Canadiens auront accès à des vols plus fréquents entre le Canada et des destinations transfrontalières et internationales.

Comme la plupart des pays, le Canada limite la propriété et le contrôle étrangers des transporteurs aériens intérieurs. En vertu de la Loi sur les transports au Canada, les non-Canadiens ne peuvent pas posséder plus de 25 % des actions avec droit de vote d'un transporteur canadien. Par ailleurs, les transporteurs aériens canadiens doivent être contrôlés par des Canadiens, ce qui veut dire qu'ils ne doivent pas être soumis à l'influence d'investisseurs étrangers.

Les restrictions imposées à la participation et au contrôle étrangers des transporteurs aériens sont la norme dans le monde. Par exemple, les États-Unis prévoient une limite de 25 %; l'Union européenne, la Corée, l'Australie et la Nouvelle-Zélande autorisent jusqu'à 49 %; le Japon a établi le plafond à 33,3 %. Les limites varient selon les circonstances de chaque pays ou de chaque région. Cependant, les limites actuelles à la participation imposées par le Canada ont peut-être pour effet d'empêcher l'arrivée de nouveaux services et de limiter la concurrence.

Comme je l'ai dit précédemment, deux transporteurs à très bas prix, Canada Jetlines et Enerjet, ont été dispensés par le ministre des Transports des limites actuellement imposées à la propriété étrangère. Ces deux transporteurs ont en effet convaincu le ministre du fait que, selon le plafond en vigueur de 25 %, il n'y a pas suffisamment de capital de risque sur le marché canadien pour permettre le lancement de nouveaux services.

Compte tenu de cette réalité et des recommandations découlant de l'examen de la Loi sur les transports au Canada, le gouvernement propose des changements qui permettraient aux investisseurs étrangers de détenir jusqu'à 49 % des actions avec droit de vote des transporteurs aériens canadiens. Pour ce faire, il présente un projet de loi qui modifierait la Loi sur les transports au Canada et d'autres lois pertinentes. Comme je l'ai dit, les pays ont des approches différentes par rapport à la propriété étrangère des transporteurs aériens, et le gouvernement veut s'assurer que les transporteurs canadiens pourront rivaliser avec leurs concurrents sur un pied d'égalité.

Afin de protéger le caractère concurrentiel du secteur aérien canadien et d'appuyer la connectivité, aucun investisseur étranger unique ni regroupement de transporteurs étrangers ne pourra posséder plus de 25 % d'un transporteur aérien canadien. En quoi cela profitera-t-il aux passagers canadiens? Une hausse des investissements étrangers aurait pour conséquence directe d'offrir l'accès à de plus vastes réserves de capital de risque aux transporteurs aériens canadiens, ce qui leur permettrait d'être mieux financés. De plus, de nouveaux joueurs, qui autrement n'auraient pas le capital de risque nécessaire, pourraient faire leur entrée sur le marché canadien.

De nouveaux transporteurs, y compris des entreprises à très bas prix qui offrent des tarifs extrêmement concurrentiels, devraient accroître la concurrence dans l'ensemble du secteur du transport aérien canadien. Il pourrait en résulter une baisse des coûts du transport aérien et une ouverture de nouveaux marchés pour les consommateurs et les expéditeurs canadiens. Les petits marchés qui, à l'heure actuelle, ne sont pas suffisamment desservis par les transporteurs existants pourraient eux aussi profiter des services fournis par de nouveaux transporteurs. Par exemple, les aéroports dans les petites villes qui offrent actuellement des vols vers un nombre très limité de destinations pourraient être avantagés par l'ajout de nouveaux services puisque nous savons que les transporteurs à très bas prix se servent de ces petits aéroports comme plaque tournante. Cela pourrait permettre aux voyageurs d'avoir plus de choix quand ils achètent un billet d'avion, d'offrir plus de choix de destination à tous les passagers, y compris ceux des petites villes, et de réduire les prix pour les voyageurs canadiens. De plus, ces nouveaux transporteurs pourraient avoir des retombées positives pour les aéroports, les fournisseurs et tout le pays, car ils créeront des emplois au Canada et contribueront à la prospérité de l'économie canadienne.

Une autre amélioration proposée par le projet de loi est un nouveau processus transparent et prévisible pour l'autorisation de coentreprises entre transporteurs aériens, qui tiendrait compte à la fois des considérations de concurrence et de l'intérêt public de manière plus large. Les coentreprises sont une pratique courante dans le secteur du transport aérien mondial. Elles permettent à deux ou plusieurs transporteurs aériens de coordonner des fonctions d'itinéraires particuliers, y compris la planification, la tarification, la gestion des revenus, le marketing et les ventes. Au Canada, les coentreprises des transporteurs aériens sont actuellement examinées du point de vue d'un dommage possible à la concurrence par le Bureau de la concurrence, aux termes de la Loi sur la concurrence.

●(1220)

Contrairement à de nombreux autres pays, en particulier les États-Unis, l'approche actuelle du Canada ne permet pas de tenir compte des avantages plus vastes pour le public en dehors de la concurrence et des répercussions économiques. De plus, l'examen du Bureau n'est assujéti à aucun échéancier particulier. D'aucuns se demandent si la manière actuelle d'évaluer les coentreprises ne risque pas de rendre les transporteurs canadiens moins attrayants aux yeux de leurs homologues internationaux comme partenaires de coentreprises, en plus de limiter la capacité des transporteurs canadiens à épouser cette nouvelle tendance.

Initiatives ministérielles

Le projet de loi dont la Chambre est saisie propose des modifications qui permettraient au ministre d'examiner et d'approuver les coentreprises des transporteurs aériens, tout en tenant compte des considérations liées à la concurrence. En ce qui concerne cette dernière préoccupation, l'actuel ministre des Transports travaillerait en étroite consultation avec le commissaire de la concurrence pour se tenir bien informé des préoccupations qu'il pourrait y avoir à cet égard. Les transporteurs aériens qui décident de faire évaluer leur projet de coentreprise en vertu de ce nouveau processus se verraient offrir des échéanciers parfaitement clairs en vue d'une décision attendue.

Le fait de fournir aux transporteurs aériens canadiens un tel outil profiterait également aux voyageurs aériens. En regroupant les réseaux, les transporteurs aériens pourraient permettre des voyages sans heurts vers une vaste gamme de destinations et réduire la duplication des fonctions. Pour les Canadiens, cela pourrait signifier un accès plus grand aux marchés mondiaux clés, des déplacements plus faciles qui soutiendraient le secteur du tourisme et le monde des affaires, ainsi que l'augmentation du trafic en transit dans nos aéroports, ce qui ajouterait des options de vol.

Partout dans le monde, les aéroports investissent comme jamais auparavant dans les procédures de contrôle des passagers afin de faciliter leurs déplacements et de réaliser des gains économiques à l'échelle de la planète. Les plus grands aéroports du Canada se sont dits désireux d'investir massivement dans le contrôle des passagers, que ce soit en se dotant de plus de personnel ou d'innovations technologiques, et les petits aéroports ont dit aussi vouloir avoir accès à des services de contrôle pour promouvoir le développement économique local. Ces deux dernières années seulement, 10 petits aéroports au Canada ont demandé des services de contrôle.

Les modifications proposées à la Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien sont importantes, car elles offriraient à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien un cadre plus souple afin de fournir ces services selon le principe du recouvrement des coûts, ce qui permettrait au Canada de conserver un réseau de transport aérien à la fois sécuritaire et rentable. Cela contribuerait aussi à rendre les collectivités canadiennes plus concurrentielles grâce aux nouvelles routes commerciales qui seraient créées.

Ce n'est pas du tout ce que ferait la loi sur la modernisation des transports. Le projet de loi C-49 propose de charger l'Office des transports du Canada d'élaborer, en partenariat avec Transports Canada, de nouveaux règlements pour améliorer les droits des passagers du transport aérien au Canada. Ces nouveaux règlements rendraient les droits des passagers aériens clairs, uniformes et justes, à la fois pour les voyageurs et les transporteurs. Lorsqu'un passager achète un billet d'avion, il s'attend à ce que la compagnie aérienne honore sa partie de la transaction et il mérite qu'elle le fasse. Lorsque cette entente n'est pas respectée, le passager mérite d'être traité et indemnisé selon des normes claires, transparentes et exécutoires.

Grâce au projet de loi, les Canadiens jouiraient d'une approche uniforme, prévisible et raisonnable. Les détails de cette nouvelle approche seraient déterminés dans le cadre du processus d'élaboration des règlements d'application, lequel comprendrait des consultations auprès des Canadiens et des parties intéressées. Mon objectif est de faire en sorte que les Canadiens comprennent bien leurs droits en tant que passagers sans que cela n'ait d'incidence négative sur leur accès aux services de transport aérien ni sur les coûts de celui-ci.

Le projet de loi C-49 précise que les règlements d'application comprendraient des dispositions pour remédier aux irritants les plus

fréquents: la communication aux passagers de renseignements clairs sur les obligations des transporteurs et la façon de demander une indemnisation ou de porter plainte; l'établissement de normes de traitement des passagers en cas de surréservation, de retard ou d'annulation, ce qui inclut l'indemnisation; la normalisation des niveaux d'indemnisation pour bagages perdus ou endommagés; l'établissement de normes de traitement des passagers en cas de période d'attente prolongée sur l'aire de trafic; l'allocation de sièges, pour les enfants, à proximité d'un parent ou d'un tuteur sans frais supplémentaires; et l'élaboration de normes pour le transport des instruments de musique.

●(1225)

Le ministre a dit très clairement qu'il a l'intention de faire que les règlements comprennent des dispositions pour veiller à ce qu'aucun Canadien ne puisse être expulsé d'un avion après l'embarquement pour des motifs de surréservation. Le ministre a invité les transporteurs aériens canadiens à prendre des mesures à cet égard, à assurer la répartition adéquate des sièges pour les personnes mineures et à renforcer les pratiques avant même que l'on mette la dernière main aux nouveaux droits des passagers aériens.

Le projet de loi propose aussi que tous les intervenants du secteur aérien soient tenus de fournir des données afin que l'on puisse évaluer l'expérience des passagers, y compris la conformité avec l'approche proposée en matière de droits des passagers. Ces données guideront l'élaboration des mesures politiques et réglementaires par le ministre des Transports afin que l'expérience des passagers en transit vers le Canada, au Canada et vers l'étranger soit efficace.

En terminant, je tiens à souligner que l'amélioration de l'expérience des passagers aériens canadiens constitue une grande priorité pour le gouvernement du Canada. Nous savons qu'il s'agit également d'une priorité pour les Canadiens. C'est pourquoi nous avons proposé d'accroître les restrictions concernant la participation étrangère dans les transporteurs aériens du Canada. C'est pourquoi nous avons proposé de nouvelles règles sur les coentreprises pour améliorer l'efficacité et offrir davantage de choix aux passagers canadiens. C'est pourquoi nous proposons d'apporter des changements modestes aux dispositions concernant les services de contrôle de sûreté de l'ACSTA pour accélérer le transit des passagers aériens dans les aéroports. Enfin, c'est pourquoi nous créons un cadre législatif pour que les Canadiens bénéficient enfin d'une déclaration des droits des passagers aériens.

Ces nouvelles mesures une fois en place pourraient également contribuer à réduire les prix, à accroître la concurrence entre les transporteurs aériens, à multiplier les choix pour les Canadiens en ce qui concerne l'achat de leurs billets d'avion et à améliorer les services offerts, notamment les correspondances, à tous les Canadiens et notamment aux voyageurs canadiens.

M. Gord Johns (Courtenay—Alberni, NPD): Monsieur le Président, les collectivités côtières sont dépendantes des emplois dans l'industrie des transports, en particulier le transport de marchandises. Pendant la dernière campagne électorale, les libéraux ont promis qu'ils ne toucheraient pas à la Loi sur le cabotage, et pourtant le projet de loi dont nous débattons permettrait aux navires immatriculés à l'étranger de se livrer à une concurrence déloyale vis-à-vis des armateurs canadiens. Nous demandons à ce que les navires immatriculés au Canada continuent à avoir un accès préférentiel aux marchés publics ainsi qu'au transport de produits au moyen de conteneurs et au repositionnement des conteneurs vides. Qui plus est, le gouvernement n'a pas consulté les parties qui seraient touchées par cette mesure.

Initiatives ministérielles

Pourquoi le gouvernement revient-il sur sa parole et ouvre-t-il maintenant la porte à une concurrence déloyale de la part de navires immatriculés à l'étranger?

• (1230)

M. Gagan Sikand: Monsieur le Président, je peux assurer mon collègue que, quoi que fasse le gouvernement, il le fait en pensant aux Canadiens. Nous n'avons assurément pas l'intention de faire des changements qui nuiraient aux Canadiens. Nous devons aussi accepter l'idée que nous agissons au sein d'une économie mondiale et sur un marché planétaire et c'est pourquoi nous ne devrions pas nous montrer très protectionnistes. Nous devrions en fait travailler avec des investisseurs étrangers afin de stimuler l'économie aux bénéfices de tous les Canadiens.

L'hon. Tony Clement (Parry Sound—Muskoka, PCC): Monsieur le Président, nous avons déjà beaucoup parlé aujourd'hui de ce projet de loi qui, manifestement, est un projet de loi omnibus. Ce dernier modifierait 13 différentes mesures législatives. En même temps, la promesse faite aux Canadiens, dont on s'est tant vanté, est que ce projet de loi allait résoudre de nombreux problèmes pour les passagers. Il devait créer la déclaration des droits des passagers. Pourtant, ce projet de loi ne traite que très peu des passagers.

Je me demande si le député peut nous expliquer les raisons qui motivent son appui à ce projet de loi alors que ce dernier ne fait pas du tout ce que les libéraux ont promis et aurait des répercussions sur 13 autres mesures législatives.

M. Gagan Sikand: Monsieur le Président, je trouve curieux que les libéraux soient ainsi accusés, surtout lorsque nous savons que l'ancien gouvernement était reconnu pour ses projets de loi omnibus.

Si les députés examinent les mesures que nous présentons, ils verront qu'elles portent sur un seul projet de loi, ou du moins que 90 % d'entre elles portent sur un seul projet de loi. Cela dit, je suis persuadé que ce projet de loi aiderait les Canadiens, surtout en ce qui a trait aux droits des passagers aériens. Nous accusons un retard de 15 ans par rapport aux États-Unis et de 12 ans par rapport à l'Europe. Il est donc grand temps que nous présentions des propositions sur lesquelles les Canadiens peuvent compter.

M. Dan Vandal (Saint-Boniface—Saint-Vital, Lib.): Monsieur le Président, le député a travaillé très fort sur ce dossier au comité des transports, au cours des dernières années, et cela se voit.

Le député pourrait-il nous dire quelles répercussions ce projet de loi aurait sur le plan stratégique global, dans l'optique des commentaires formulés par le ministre à l'égard de Transports 2030?

M. Gagan Sikand: Monsieur le Président, l'horizon de cette approche atteint 2030, et l'ensemble des moyens de transport sont pris en compte de façon globale. C'est un secteur vaste et complexe.

Je salue le travail du ministre, y compris les consultations qu'il a menées auprès des intervenants du secteur et des Canadiens.

M. Don Davies (Vancouver Kingsway, NPD): Monsieur le Président, des conservateurs qui accusent les libéraux de présenter des projets de loi omnibus, elle est bien bonne celle-là! Le gouvernement Harper avait tellement souvent recours aux projets de loi omnibus que cela a fini par choquer les Canadiens, mais cela n'excuse en rien le comportement du gouvernement actuel qui s'adonne à la même pratique. Les libéraux, tout comme les néo-démocrates, ont pris la parole à la Chambre pour dénoncer la présentation de projets de loi omnibus par le gouvernement précédent, et voici qu'ils présentent un projet de loi visant à modifier 13 lois. On ne peut qualifier ce projet de loi d'autre chose que de projet de loi omnibus.

Ma question concerne le bien-être des Canadiens, pas ce que nous faisons à la Chambre. Je voudrais que le député m'explique pourquoi ses collègues libéraux ont voté contre l'amendement du NPD qui aurait notamment forcé les compagnies aériennes à rembourser entièrement le billet des passagers dont le vol est annulé. Il me semble qu'il s'agit d'une exigence fort raisonnable et logique pour les compagnies aériennes. Pourquoi les libéraux n'ont-ils pas appuyé l'amendement du NPD?

M. Gagan Sikand: Monsieur le Président, je regrette, mais je ne siégeais pas comme député lorsque le gouvernement précédent était au pouvoir.

Pour ce qui est de la première partie de la question du député, on ne peut traiter isolément les différents éléments d'un système de transport aussi vaste que le nôtre. Comme le projet de loi C-49 porte à 90 % sur une loi, je ne crois pas qu'on puisse le qualifier d'omnibus.

Pour ce qui est de la deuxième partie de la question du député, je dirais que les membres du comité ont travaillé dans un grand esprit de collaboration. Des amendements ont peut-être été rejetés parce qu'ils auraient engendré des chevauchements ou pour diverses autres raisons. Il n'y a eu aucune malveillance. Nous avons travaillé vraiment bien ensemble.

• (1235)

M. Ben Lobb (Huron—Bruce, PCC): Monsieur le Président, il y a de nombreuses années, lorsque David Emerson a passé la loi en revue et présenté son rapport, il avait une vision pour le transport au pays. De toute évidence, le projet de loi ne concrétisera pas cette vision.

Le gouvernement a décidé d'attendre la réglementation pour instaurer la déclaration des droits des passagers aériens. Presque tout sera inscrit dans la réglementation, plutôt que dans le projet de loi, ce qui aurait permis aux députés de savoir sur quoi ils vont voter. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas inscrit dans le projet de loi les sanctions qui fourniraient un soutien aux passagers, et a-t-il plutôt décidé de charger le ministère de les inscrire dans la réglementation?

M. Gagan Sikand: Monsieur le Président, cette façon de procéder permet bien franchement de dégager une grande marge de manoeuvre. Ultérieurement, tous les éléments seront précisés dans la loi. Pour l'instant, il importe de mettre le processus en branle. Comme je l'ai dit, nous avons du retard à rattraper par rapport à nos homologues européens et américains. Une fois le processus bien établi, tout le reste sera inscrit dans la loi.

M. Gord Johns (Courtenay—Alberni, NPD): Monsieur le Président, comme on l'a dit plus tôt, le gouvernement libéral a promis pendant la campagne électorale de ne pas imposer des projets de loi omnibus à la Chambre. Le gouvernement a réuni des mesures concernant 13 lois dans le projet de loi. Il affirme que 90 % du projet de loi porte sur une seule loi. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas séparé cette loi des autres pour lui consacrer un projet de loi distinct?

Le projet de loi porte sur les coentreprises entre les transporteurs aériens, une déclaration des droits des passagers et la protection de l'industrie du transport maritime — que le gouvernement ne protège pas, finalement. Le projet de loi est un salmigondis de questions qui doivent être débattues séparément.

Initiatives ministérielles

Le député a souligné que le gouvernement conservateur a imposé des projets de loi omnibus. Les libéraux se sont opposés à cette pratique pendant la campagne électorale. Pourtant, maintenant, ils s'en servent eux-mêmes. J'aimerais que le député nous explique pourquoi le gouvernement impose des projets de loi omnibus. Quel est le plafond? Est-ce 15 lois, 20 lois, 25 lois? Quel est le nombre maximal de mesures législatives que le gouvernement libéral peut réunir dans les projets de loi omnibus qu'il impose?

M. Gagan Sikand: Monsieur le Président, je ne suis pas du tout d'accord. Nous n'imposons rien. Le système est tellement vaste et complexe que nous ne pouvons pas traiter de chaque point isolément. Nous devons examiner le système dans son ensemble; autrement, nous répéterions le travail que nous effectuons à la Chambre, ce qui serait illogique. Comme je l'ai mentionné, nous faisons du rattrapage, surtout en ce qui concerne la déclaration des droits des passagers aériens. Nous avons un retard de plus de 10 ans à rattraper, un fait qui en dit long à lui seul.

M. Don Davies (Vancouver Kingsway, NPD): Monsieur le Président, le député s'efforce de justifier un projet de loi omnibus qui traite du transport céréalier, d'enregistreurs audio-vidéo dans les trains, de la Loi sur le cabotage, des infrastructures portuaires, des coentreprises entre transporteurs aériens et d'une déclaration des droits des passagers. À part le fait qu'ils sont liés au transport, ces éléments n'ont rien en commun et ils méritent chacun de faire l'objet d'un projet de loi et d'un débat distincts à la Chambre. La façon dont le député justifie le projet de loi omnibus ne me convainc nullement.

Ma question porte sur le cabotage. Nous savons que, dans ses négociations sur l'Accord économique et commercial global, le gouvernement précédent a concédé à l'Union européenne le droit de voir des navires battant pavillon européen emprunter les voies navigables intérieures entre Halifax et Montréal, repositionner des conteneurs vides et pleins, et fournir des services de dragage. Or, le Canada n'a pas obtenu d'engagement réciproque lui permettant de faire de même sur les voies navigables intérieures de l'Europe. Comment le député justifie-t-il cela?

M. Gagan Sikand: Monsieur le Président, je ne crois pas qu'il faille justifier quoi que ce soit. Lorsque l'on évolue dans le marché mondial, il y a des nuances. Le gouvernement agira dans l'intérêt des Canadiens, comme il le fait toujours.

[Français]

M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC): Monsieur le Président, tout d'abord, j'aimerais vous signaler que je partagerai mon temps de parole avec le député de Beauport—Limoilou, que j'ai bien hâte d'entendre sur cette question.

Je veux également remercier le travail de notre collègue, le ministre du cabinet fantôme en matière des transports, la députée de Sentier Carlton—Eagle Creek, pour l'excellent travail qu'elle a fait dans le dossier du projet de loi C-49. J'ai eu le plaisir de travailler avec elle pendant un certain temps sur ce dossier. Je sais qu'elle y a travaillé très fort et qu'elle partage beaucoup des commentaires que je vais dire aujourd'hui. Je veux également remercier Patrick, mon stagiaire du Programme de stage parlementaire que nous avons au Parlement, pour l'aide apportée à la rédaction du discours que je ferai aujourd'hui. Il a été à même de constater l'ampleur de ce projet de loi omnibus dont nous allons parler aujourd'hui.

Ce projet de loi est d'une immense portée, car il va modifier considérablement 13 lois différentes. Il aura des répercussions significatives sur le transport aérien, le transport ferroviaire et le transport maritime. C'est un projet de loi qui va toucher la plupart

des trains, des avions et des navires qui traversent notre immense pays. C'est ce que l'on appelle un projet de loi omnibus.

Rappelons que le gouvernement libéral avait promis en 2015 de changer le Règlement de la Chambre pour que les projets de loi omnibus ne soient plus permis. C'est une promesse au public qui a été faite et refaite à plusieurs reprises. Dans leur plateforme électorale, le Parti libéral a dit qu'il n'utiliserait pas de subterfuges législatifs pour se soustraire à l'examen du Parlement. Il ajoutait qu'il mettrait un terme à cette pratique antidémocratique en modifiant le Règlement de la Chambre des communes.

C'était un engagement très pratique en campagne électorale. C'est maintenant devenu plus pratique de l'ignorer. Ce qui est encore plus intéressant, c'est que le même ministre qui parraine la loi omnibus dont nous parlons aujourd'hui a déjà dénoncé à plusieurs reprises l'utilisation de ces manœuvres politiques au Parlement. Dans une motion que le ministre des Transports a déposée à la Chambre, alors qu'il était le leader libéral à la Chambre en 2012, il a suggéré que l'objet des projets de loi omnibus était si diversifié qu'un vote unique sur le contenu mettrait les membres en conflit avec leurs propres principes.

Le parrain du projet de loi omnibus dont nous parlons aujourd'hui faisait ces déclarations en 2012. C'est un point de vue complètement différent de celui qu'a épousé le ministre et son gouvernement concernant le projet de loi C-49.

Pourquoi les libéraux ont-ils changé d'avis? Où sont leurs principes maintenant qu'ils sont au pouvoir? N'oublions pas que ce n'est pas la seule manœuvre politique qu'utilise actuellement le gouvernement libéral pour éviter des procédures démocratiques à la Chambre. Le gouvernement libéral ne se sert pas seulement du format omnibus. Pour couronner le tout, il a décidé hier d'utiliser l'attribution de temps pour réduire le débat sur ses nombreuses propositions. En raison de cette décision, bien que la liste des changements du gouvernement demeure très exhaustive, la période de débat a été sérieusement raccourcie. C'est ce même gouvernement qui aime parler de son style ouvert et transparent. C'est un gouvernement qui prétend être à l'écoute mais, en pratique, à force de travailler avec eux, on constate que ce n'est clairement pas le cas.

De toute évidence, un projet de loi qui transforme notre système de transport, qui affaiblit les protections législatives des expéditeurs et des agriculteurs et qui crée une charte des passagers qui n'est même pas soutenue par les défenseurs des passagers aériens, mérite un débat plus complet et plus engagé. Cependant, la décision prise hier de recourir à une motion d'attribution de temps ne m'a pas vraiment surpris, pas plus qu'elle n'a surpris les autres députés de l'opposition. Cela n'a sûrement pas surpris les Canadiens et les Canadiennes qui écoutent depuis des semaines le gouvernement libéral tenter de défendre une réforme fiscale et des décisions d'un ministre des Finances pendant la période des questions orales.

Ce qui devient très clair, c'est que les Canadiens perdent leur confiance dans le sens moral de ce gouvernement. C'est une autre conséquence inattendue pour les libéraux. Par contre, ce qui n'est pas clair, c'est le projet de loi dont on discute actuellement. Après des mois en comité, ainsi que de débats et d'études sur ce projet de loi, il nous manque encore beaucoup de détails et d'explications.

Initiatives ministérielles

Parlons du projet de loi C-49. Le gouvernement libéral dit que les mesures qu'il propose vont établir un nouveau régime de droits des passagers aériens; libéraliser les restrictions à la propriété internationale pour les transporteurs aériens canadiens; permettre à Transports Canada d'examiner et d'approuver les coentreprises de deux compagnies aériennes ou plus; mettre à jour le système de transport de marchandises au Canada; exiger que les compagnies de chemin de fer installent des enregistreurs audio-vidéo dans les locomotives; élargir les pouvoirs du gouverneur en conseil pour obliger les grandes compagnies de chemin de fer à fournir des données sur les tarifs; et modifier la Loi maritime du Canada pour permettre aux administrations portuaires d'avoir accès à la Banque de l'infrastructure du Canada.

• (1240)

Tout cela se retrouve dans un même projet de loi. Qu'on soit pour ou contre certaines mesures, il est impossible de se prononcer. Il y a des choses qu'on peut aimer, mais s'il y en a d'autres qu'on n'aime pas, on ne peut pas voter logiquement pour ce projet de loi.

Il existe un manque fondamental de respect et de clarté par rapport à l'ensemble de ces mesures. La charte des passagers promise par le gouvernement dans ce projet de loi en est un exemple. Les libéraux disent que cette mesure est un document de protection pour les voyageurs, mais lorsqu'on l'examine sous la loupe, on n'est pas certain que ce soit le cas. On ne sait presque rien à propos de cette charte. On ne sait pas de quoi cela aura l'air ni quelles pénalités elle va infliger aux compagnies aériennes en cas d'infraction.

Au lieu de faire quelque chose de bien clair, le gouvernement a décidé de laisser l'Office des transports du Canada prendre ces décisions. C'est l'Office qui décidera du contenu de ce document et qui en précisera les détails, des détails qui affecteront cependant tous les passagers aériens et toutes les compagnies aériennes au Canada.

Comment peut-on discuter intelligemment d'une charte des passagers sans avoir toute l'information nécessaire? Comment peut-on éviter d'autres conséquences inattendues, qui constituent la nouvelle marque de commerce de ce gouvernement et qui se manifestent quand nous n'avons pas les détails de ses propositions.

Rappelons-nous les conséquences inattendues de la réforme fiscale pour les fermiers et les propriétaires de petites et moyennes entreprises. Rappelons-nous aussi les attaques de ce gouvernement contre les personnes les plus démunies en ce qui a trait au crédit d'impôt pour les personnes ayant des déficiences. En tant que députés de l'opposition, comment pouvons-nous agir et chercher des solutions à un projet de loi dans les circonstances actuelles? D'ailleurs, nous ne sommes pas les seuls à sonner l'alarme. Nous ne pouvons pas appuyer des mesures qui manquent de clarté. Le gouvernement nous demande de lui faire confiance d'une manière aveugle, mais cela ne serait pas responsable de notre part.

Parlons des autres propositions du projet de loi du gouvernement. Selon le projet de loi C-49, les administrations portuaires et leurs filiales en propriété exclusive auraient accès à des prêts et à des garanties de prêt de la Banque de l'infrastructure du Canada. Cependant, on n'est pas à une incohérence près, puisque, rappelons-le, la banque n'existe pas encore. Cette mesure n'a donc aucun sens.

D'autre part, selon ce projet de loi, les autorités portuaires seraient autorisées à accéder aux prêts d'une banque d'infrastructure qui sera créée dans un avenir rapproché. En d'autres mots, on leur donne tout de suite l'autorisation de faire des choses avec quelque chose qui n'existe pas. Quelle belle occasion pour le gouvernement libéral de créer encore d'autres conséquences inattendues avec une nouvelle

banque qui n'est toujours pas approuvée par le Parlement et qui va coûter des milliards de dollars aux contribuables!

En continuant de considérer les répercussions de ce projet de loi dans d'autres secteurs, on trouve d'autres exemples de manque de clarté. Pour les expéditeurs qui utilisent le transport ferroviaire, ce projet de loi propose de nouveaux tarifs d'interconnexion de 30 kilomètres qui, selon le gouvernement, seraient établis chaque année et tiendraient compte des besoins d'infrastructure du chemin de fer sur l'ensemble du réseau. Cependant, le manque d'information concernant l'application de ce tarif dans ce projet de loi incite la plupart des organisations d'expéditeurs et des groupes de producteurs à être prudents quant à leur prise de position sur l'interconnexion de longue distance. Comme nous, ils ne savent pas vraiment comment cela va les toucher.

Des expéditeurs comme Greg Cherewyk, le directeur général de Pulse Canada, nous rappelle que le diable est toujours dans les détails. Il disait au *Manitoba Co-operator*, en mai, et je cite, que chaque mot compte et que l'ordre des mots est important. Il précisait qu'il n'était pas certain de l'effet exact des nouvelles propositions du gouvernement.

Aujourd'hui, nous allons voter là-dessus, parce que nous devons voter sur l'ensemble du projet de loi omnibus. Nous ne pouvons pas approfondir l'étude de ce volet, parce que le gouvernement a décidé de le mettre dans un immense projet de loi. Nous avons tenté de corriger la nature vague de cette partie du projet de loi, mais les libéraux ont voté contre ces changements, même ceux de nature administrative. Il est évident qu'ils ne comprennent pas les conséquences de ces mesures, et cela créera encore des conséquences inattendues.

D'autre part, les deux grandes compagnies de chemin de fer au Canada disent aussi qu'elles s'inquiètent de l'incidence des nouveaux règlements, notamment sur l'investissement dans le système de chemins de fer au Canada. C'est une décision bizarre, selon le président du CN, d'autant plus que l'ALENA est toujours en train d'être négocié et que nous ne connaissons pas les effets de cette négociation sur les échanges. Alors, pourquoi donner aux compagnies américaines un accès encore plus grand au Canada? Ce sont des questions que nous nous posons.

En conclusion, les questions du transport sont d'une importance vitale et tout le monde le sait au Canada. Le projet de loi C-49 est un projet de loi omnibus qui nous force à prendre position sur des mesures qui auraient pu paraître acceptables, mais que nous ne pourrions pas appuyer, puisqu'il y a d'autres mesures carrément inacceptables dans ce projet de loi.

• (1245)

C'est pour ces raisons que je ne peux pas appuyer le projet de loi C-49. Il y a trop de conséquences inattendues que nous pouvons déjà prévoir.

Je remercie encore une fois mon stagiaire Patrick pour l'aide qu'il m'a apportée dans la rédaction de ce discours et je suis prêt à répondre aux questions de mes collègues.

Initiatives ministérielles

[Traduction]

Mme Filomena Tassi (Hamilton-Ouest—Ancaster—Dundas, Lib.): Monsieur le Président, le député a employé l'expression « conséquences inattendues » à de nombreuses reprises. C'est de ce côté-ci de la Chambre qu'il l'a probablement tirée. Le ministre des Finances s'est servi de cette expression à de nombreuses reprises au cours des derniers mois. C'est pour cette raison que nous avons mené autant de consultations et que les libéraux estiment essentiel de procéder à des consultations en bonne et due forme. Nous tenons à ce qu'il n'y ait pas de conséquences inattendues.

Par conséquent, nous avons mené des consultations en matière de finances au sujet des modifications fiscales proposées, tout comme nous l'avons fait sur le projet de loi C-49. À la suite de ces consultations, nous avons apporté d'importants changements, et j'en suis fière. Nous avons fait exactement ce que le député a dit, soit d'éviter toute conséquence inattendue.

Le député a affirmé qu'il aimait certaines parties du projet de loi, et je salue son honnêteté. Je trouve cela merveilleux que des députés à la Chambre puissent parler des aspects positifs qui font l'unanimité. Le député pourrait-il au moins mentionner un ou deux éléments du projet de loi qui lui plaisent?

● (1250)

[Français]

M. Luc Berthold: Monsieur le Président, une conséquence inattendue d'un projet de loi omnibus comme celui que nous avons devant nous ferait en sorte que je ne pourrai pas répondre à la question de ma collègue, parce qu'elle me demande de voter sur un ensemble de mesures. Certaines de ces mesures sont peut-être positives, mais d'autres sont sûrement négatives.

Malheureusement, parce que le gouvernement n'est capable de prévoir, qu'il improvise et qu'il veut nous faire passer cela au travers de la gorge, cela a une grosse conséquence inattendue comme la réforme fiscale, l'attaque sans précédent contre les petites entreprises et les fermiers de partout au Canada. C'est ainsi, quand on n'est pas prêt à gérer et qu'on prend le pouvoir. On essaie de consulter sans consulter vraiment. On essaie de passer des décisions au travers de la gorge des Canadiens et des Canadiennes. Nous nous retrouvons donc avec des conséquences inattendues qui font en sorte que nous ne pouvons pas prendre les meilleures décisions possibles à la Chambre, parce que le gouvernement nous empêche de le faire.

[Traduction]

M. Gord Johns (Courtenay—Alberni, NPD): Monsieur le Président, le gouvernement conservateur a signé l'Accord économique et commercial global avec l'Union européenne. Aux termes de cet accord, les navires immatriculés dans un pays de l'Union européenne seront autorisés à effectuer du dragage, à transporter des marchandises par conteneur et à repositionner des conteneurs vides au Canada, alors que les navires canadiens ne jouiront pas du même traitement dans les pays de l'Union européenne.

Les emplois et le savoir local sont cruciaux pour ma circonscription, ma région et les collectivités côtières, notamment Port Alberni, Tofino, Ucluelet, l'île Hornby, l'île Denman et French Creek. Le député s'inquiète-t-il des répercussions que l'élargissement des dispositions de la Loi sur le cabotage aura sur les emplois dans l'industrie maritime et dans sa collectivité?

[Français]

M. Luc Berthold: Monsieur le Président, évidemment, la circonscription Mégantic—L'Érable est très loin des côtes, mais on peut comprendre très bien les préoccupations des citoyens qui vivent

près des côtes et qui ont à vivre avec les mesures contenues dans le projet de loi C-49. Je suis persuadé qu'il y a beaucoup de gens de la circonscription de mon collègue qui auraient aimé témoigner, qui auraient aimé que nous prenions plus de temps pour parler de cette situation qui est très problématique, particulièrement pour les gens qui vivent sur les côtes et qui sont très concernés par ce genre de problème. Malheureusement, la manière dont le ministre des Transports a choisi de présenter les mesures qui vont affecter justement les gens de la circonscription de mon collègue fait en sorte que nous ne pourrions pas prendre le temps nécessaire pour voir toutes les conséquences, et cela va engendrer des conséquences inattendues.

M. Alupa Clarke (Beauport—Limoilou, PCC): Monsieur le Président, le député de Mégantic—L'Érable a bien mentionné tous les imprévus qui pourraient arriver par suite de cette loi. On ne peut pas en avoir la certitude. Je pense que le député siège au Comité permanent du transport, mais je ne sais pas si c'est encore le cas. S'il a déjà été à ce comité, il a peut-être vu le projet de loi au préalable. J'aimerais qu'il me dise ce qui est arrivé au Comité en tant que tel. On m'a dit que tous les amendements proposés par l'opposition, que ce soit les conservateurs ou le NPD, ont été rejetés en bloc et qu'il n'y avait pas eu de collaboration en ce qui a trait à ce projet de loi.

M. Luc Berthold: Monsieur le Président, c'est un secret de polichinelle, aujourd'hui, que très peu d'amendements ont été acceptés par le gouvernement libéral. Effectivement, je faisais partie du Comité permanent des transports quand on a commencé à parler du projet de loi C-49. C'est un projet de loi que le gouvernement voulait adopter de façon très urgente. Comme on le voit, le gouvernement a même eu recours à une motion d'attribution de temps, hier, pour le faire passer encore plus rapidement. Ce qui est encore pire c'est qu'on a condensé, en une semaine, l'ensemble des témoignages sur le projet de loi C-49, ce qui était nettement insuffisant. Il y a eu des témoignages toute la semaine. Les gens sont venus faire des commentaires. Malheureusement, la plupart des commentaires que nous avons entendus au Comité, pendant une semaine, ne se retrouvent pas dans la version qui est présentée aujourd'hui par le gouvernement. Le gouvernement dit qu'il consulte, des travaux sont faits en comité, mais au bout du compte, ce qui y est dit n'est pas utilisé. C'était donc un exercice inutile visant uniquement à faire passer le projet de loi comme les libéraux voulaient qu'il soit passé.

● (1255)

M. Alupa Clarke (Beauport—Limoilou, PCC): Monsieur le Président, je voudrais d'abord avoir une pensée pour la soixantaine d'aînés de ma circonscription qui ont vécu un événement tragique il y a deux jours. Dimanche soir, il y a eu un incendie majeur à Beauport, dans une résidence pour personnes âgées. Ces gens de la rue Joncas, qui sont plus âgés que ceux qui habitent dans d'autres résidences, ont dû sortir en pleine nuit et monter dans des autobus. D'ailleurs, je remercie la municipalité de Québec d'avoir envoyé des autobus là-bas le plus rapidement possible. Mes pensées accompagnent ces aînés et leurs familles en ces moments difficiles. J'espère que la plupart d'entre eux ont une famille pouvant les accueillir. J'ai moi-même visité cette résidence deux fois depuis que je suis élu.

Initiatives ministérielles

D'une manière plus générale, j'aimerais exprimer mes inquiétudes concernant ce gouvernement, qui fait constamment la démonstration qu'il travaille pour servir des intérêts particuliers, ceux des libéraux ou ceux des multinationales. On n'a qu'à penser aux hausses fiscales qu'il a annoncées cet été pour les petites et moyennes entreprises. On peut également penser à la crise actuelle concernant le conflit d'intérêts du ministre des Finances, qui porte sur les actions d'une valeur de 20 millions de dollars qu'il détient de sa compagnie familiale, Morneau Shepell, et qu'il devait vendre il y a deux ans.

Hier, on a appris que cinq autres ministres de ce gouvernement auraient probablement eu recours à la même technique que le ministre des Finances pour éviter de vendre leurs actions et de les mettre dans une fiducie sans droit de regard. Alors, j'espère bien que nous continuerons de demander qui sont ces ministres aujourd'hui. Je commence à me poser de graves questions sur le comportement de ce gouvernement et sur le premier ministre. Celui-ci est tenu de s'assurer que son gouvernement agit en conformité avec la loi et qu'il n'utilise pas non plus des échappatoires de toutes sortes pour se soustraire à l'esprit de la Loi sur les conflits d'intérêts. Cela m'inquiète beaucoup.

Ce gouvernement ne travaille pas pour le peuple canadien, mais plutôt pour les multinationales. On en a vu un bel exemple, ce matin, dans un article de Radio-Canada écrit par Philippe-Vincent Foisy. On y apprend que le gouvernement et la ministre du Patrimoine canadien ont rencontré 99 fois les représentants d'Amazon au cours des 12 derniers mois, qu'ils ont rencontré 37 fois ceux de Google et qu'ils ont eu 16 rencontres avec ceux de Netflix, dont cinq rencontres avec la ministre du Patrimoine canadien quelques mois avant qu'elle annonce son entente très controversée avec Netflix.

A contrario, les représentants de l'ADISQ, dont j'ai assisté au gala, dimanche soir, pour représenter le Parti conservateur du Canada, ont rencontré la ministre seulement une fois. L'Association québécoise de la production médiatique, quant à elle, n'a eu droit qu'à deux rencontres, tandis que les représentants de l'ACTRA n'ont jamais rencontré la ministre. Cela donne vraiment l'impression que ce gouvernement donne toute la priorité aux multinationales et qu'il ne se préoccupe pas des organismes et des Canadiens.

Depuis le début de nos débats sur le projet de loi C-49, le gouvernement se targue de vouloir mettre l'accent sur la sécurité ferroviaire, aérienne et maritime. Je trouve aussi que la sécurité ferroviaire est importante, mais 90 % de ce projet de loi ne touche pas la sécurité ferroviaire.

Voici ce que j'ai fait pour la sécurité ferroviaire dès que j'ai été élu. D'abord, j'ai rencontré les autorités du CN, puisqu'un chemin de fer dessert Limoilou, notamment aux installations portuaires de ma circonscription, au port de Québec, ainsi qu'à la gare de Québec. J'ai eu une rencontre formidable avec un policier du CN. En effet, le CN a des dizaines de policiers qui assurent la sécurité des chemins ferroviaires. Ce policier a répondu à toutes les questions et inquiétudes soulevées par les citoyens de ma circonscription. Ceux-ci voulaient savoir pourquoi des trains restaient souvent aux deux gares de tri pendant plusieurs jours, et ils étaient aussi préoccupés par la vitesse des trains. C'est très important.

Si la sécurité des transports ferroviaires, aériens et maritimes est si importante, pourquoi la discussion en comité a-t-elle été constamment refoulée, et pourquoi a-t-on rejeté en bloc les amendements proposés par l'opposition officielle?

• (1300)

La plupart des amendements présentés étaient axés sur l'amélioration de certains aspects de la sécurité et de la concurrence.

Le projet de loi omnibus comprend des modifications qui touchent 13 différentes lois et elles s'appliquent aux trois principaux modes de transport du Canada et du monde. Comme je l'ai dit, la majorité du contenu de ce projet de loi ne traite pas de sécurité, malgré le fait que l'ensemble du discours du secrétaire parlementaire traitait de la sécurité des transports. C'est dommage.

Hier soir avant de m'endormir, je faisais par hasard une lecture dans la *Revue parlementaire canadienne*, une revue très intéressante qui cible ce qui se passe dans toutes les Assemblées législatives, provinciales et fédérale, du Canada. Un universitaire a écrit qu'il avait fait une étude concernant les 30 dernières années, et qu'au cours des 20 dernières années, il y avait eu une habitude récurrente d'utiliser l'attribution de temps plus souvent qu'autrement pour les projets de loi, notamment les projets de loi omnibus.

Son étude démontre que le recours aux projets de loi omnibus est souvent fait en raison d'un argument voulant que ce soit plus efficace et qu'il faut réagir rapidement. Le Parlement doit faire preuve de plus d'efficacité, car les Canadiens s'attendent à une Chambre aux travaux efficaces. En vérité, au cours des 30 dernières années, l'utilisation récurrente de projets de loi omnibus n'a pas augmenté le nombre de projets de loi adoptés à la Chambre, peu importe les gouvernements au pouvoir depuis 30 ans. L'universitaire va même jusqu'à dire qu'on devrait laisser le Parlement suivre son cours naturel et permettre aux parlementaires de débattre de fond en comble chaque projet de loi. Ainsi, le projet de loi C-49 aurait dû être scindé en plusieurs projets de loi pour qu'on puisse davantage comprendre tous les détails que le gouvernement tente de modifier, comme l'a si bien dit le député de Mégantic—L'Érable.

Cela étant dit, il y a quand même cinq particularités du projet de loi que j'aimerais aborder et qui ont attiré mon attention plus que les autres. Tout d'abord, pour ce qui a trait aux entreprises conjointes internationales auxquelles peuvent avoir recours les compagnies aériennes, ce projet de loi va donner un rôle accru aux ministres des Transports. Comment? Prenons Delta Air Lines et Air Canada, par exemple, qui offrent chacun aux consommateurs des vols Toronto—Atlanta. Pour des raisons de productivité, d'opération ou d'efficacité, ces compagnies pourraient décider de joindre leur route pour mieux desservir les consommateurs.

Normalement, lorsque deux compagnies décident de former une entreprise conjointe internationale sur une route donnée, elles doivent avoir l'approbation du Bureau de la concurrence. Dans le cadre de ce projet de loi, le ministre des Transports aura une influence beaucoup plus importante, parce qu'il décidera au bout du compte, à la place du commissaire de la concurrence, si effectivement les deux compagnies peuvent aller de l'avant avec cette entreprise conjointe internationale. Le ministre va le faire au nom de l'intérêt public. Jusqu'à ce jour, ni les députés libéraux ni les secrétaires parlementaires n'ont été capables de définir quel serait cet intérêt public dans le cadre de l'analyse du ministre, le cas échéant.

La deuxième chose qui m'intéresse, ce sont les nouveaux frais qui seront imposés par rapport à la sécurité. Le ministre des Transports a souvent mentionné le problème à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau où il y a de très longues files d'attente, parce qu'il n'y a pas assez de guichets de sécurité pour faire en sorte que les gens prennent leur vol en toute confiance. Il a dit vouloir s'assurer qu'il y aura un plus grand nombre de postes pour les files de sécurité, mais il va permettre aux aéroports de charger des frais additionnels. C'est un secret de polichinelle: tout le monde sait que ces frais additionnels seront payés par les clients.

Cet article particulier du projet de loi nous annonce d'emblée que les consommateurs canadiens vont voir le prix de leur billet d'avion augmenter dès l'entrée en vigueur de ce projet de loi. C'est intéressant, parce que chaque fois que les libéraux veulent régler un problème, dans ce cas les files d'attente pour la sécurité dans les aéroports, leur façon de le régler, c'est d'augmenter les coûts pour les Canadiens. Ils veulent régler le problème des changements climatiques: ils créent la taxe sur la carbone. Ils veulent diminuer leur déficit structurel important de 20 milliards de dollars: ils sabrent dans tous les crédits d'impôt auxquels les Canadiens avaient le droit, dont les crédits d'impôt pour le transport en commun, les matériels scolaires, ainsi que pour sports et les arts.

• (1305)

Enfin, le troisième élément, c'est qu'ils veulent changer la loi pour permettre à des compagnies maritimes internationales d'avoir accès à du cabotage et de faire ainsi concurrence à nos armateurs canadiens entre Halifax et Montréal. Cela va entraîner une concurrence extrêmement déloyale pour nos armateurs parce que, au Canada, les Canadiens ont des salaires très intéressants, alors que d'autres compagnies internationales offrent un salaire beaucoup plus bas à leurs employés. C'est donc une concurrence vraiment déloyale pour nos armateurs.

Ce projet de loi n'aurait pas dû être présenté sous la forme d'un projet de loi omnibus. Nous aurions dû pouvoir analyser chaque élément en profondeur, ce que nous ne pouvons pas faire aujourd'hui et c'est très déplorable.

[Traduction]

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, quelques députés de l'opposition ont parlé de l'ampleur de la mesure législative et de sa pertinence. Je dois dire que je conteste vivement ces propos. J'ai été dans l'opposition pendant de nombreuses années. Je sais donc très bien ce qu'est un projet de loi omnibus, et ce n'est pas le cas de celui dont nous sommes saisis aujourd'hui.

Le projet de loi porte sur l'industrie du transport au pays. Les Canadiens comprennent à quel point cette industrie est cruciale, que l'on parle de l'expédition de marchandises depuis les ports ou du transport de marchandises et de passagers sur le réseau ferroviaire ou par voie aérienne. En fait, grâce à la mesure législative en question, une autre promesse électorale, soit celle d'établir une déclaration des droits des passagers aériens pour garantir le respect des voyageurs qui prennent l'avion, est tenue.

Ma question pour le député est la suivante. Peut-il à tout le moins reconnaître que, que ce soit au moyen du projet de loi ou des règlements, nous faisons enfin, pour la première fois, une véritable percée pour protéger les passagers aériens?

M. Alupa Clarke: Monsieur le Président, je ne suis pas d'accord.

Nous observons ce type de comportement chez les libéraux depuis 40 ans. Il s'agit toujours d'accroître les droits des personnes en créant un lien judiciaire entre les particuliers et les entreprises, entre les particuliers et l'État, et en le resserrant. Selon moi, nous devrions laisser le marché régler les problèmes entre les citoyens et les entreprises. Si les gens ne sont pas satisfaits des services offerts par une entreprise, nous pouvons certainement compter sur eux pour ne plus y avoir recours.

Une fois de plus, le gouvernement libéral veut mettre en place le même type de lien, qui s'appuie sur un protectionnisme judiciaire. Les libéraux prévoient-ils une protection, dans la fameuse

Initiatives ministérielles

déclaration des droits des consommateurs, pour que les services d'Air Canada soient offerts dans les deux langues officielles?

[Français]

L'hon. Peter Kent (Thornhill, PCC): Monsieur le Président, je voudrais remercier mon collègue de ses remarques, parce que particulièrement aujourd'hui, jour d'Halloween, le projet de loi C-49 est une histoire d'horreur des libéraux.

[Traduction]

C'est une histoire d'horreur pas seulement à cause de la manière cavalière dont l'attribution de temps nous est imposée, alors que les libéraux se sont farouchement opposés au principe même de l'attribution de temps à l'époque où ils formaient le troisième parti, ni parce que nous avons affaire à un monstrueux projet de loi omnibus, mais parce que les divers éléments de ce projet de loi omnibus n'ont rien de commun entre eux, si ce n'est qu'ils sont tous liés, de près ou de loin, au mot « transports ».

Le gouvernement libéral a beaucoup insisté sur les six amendements qui ont été proposés par l'opposition. Qu'en pense mon collègue: six amendements pour un projet de loi d'une aussi grande portée, est-ce important?

• (1310)

M. Alupa Clarke: Monsieur le Président, je dirais que oui, évidemment, parce qu'ils ont été proposés par l'opposition officielle. Il faut dire que, au comité comme ici, à la Chambre, si le projet de loi avait été scindé du fait qu'il porte sur des secteurs distincts d'activité du Canada et que chacun de ces secteurs est très vaste, nous aurions probablement eu 30 amendements. J'imagine que le gouvernement libéral ne voulait pas que l'opposition profite de sa présence dans l'auguste Chambre des communes pour s'opposer à ses politiques, pour en débattre et pour présenter des dizaines d'amendements. Si le projet de loi avait été scindé, le comité aurait pu analyser en détail chacun de ses éléments. C'est vraiment dommage.

De ce côté-ci, les députés n'ont jamais rien eu contre les projets de loi omnibus comme celui-ci. C'est un choix que nous assumons. Le hic, c'est que les libéraux ont promis pendant la campagne électorale qu'ils n'y auraient jamais recours. Ce n'est pas comme si ce type de mesure accélérerait vraiment le processus législatif ou permettait à un nombre accru de projets de loi de suivre leur cours.

Quand on y pense, pourquoi les libéraux nous accordent-ils seulement quatre ou cinq jours pour débattre d'une mesure législative aussi importante alors que nous venons de consacrer les trois derniers jours de séance au projet de loi C-24, qui ferait des ministres d'État des ministres à part entière? Ce projet de loi ridicule n'améliore en rien la vie des Canadiens, alors qu'au fond, notre objectif devrait justement être celui-là: améliorer la vie des Canadiens. Or, ce n'est pas la vie des Canadiens que le projet de loi C-24 va changer, mais celle des ministres et des occupants des banquettes ministérielles. C'est ridicule. Nous devrions passer plus de temps sur les projets de loi sérieux et cesser de nous perdre en futilités, comme le font les députés d'en face.

M. Dan Vandal (Saint-Boniface—Saint-Vital, Lib.): Monsieur le Président, c'est un honneur de prendre la parole dans cette enceinte aujourd'hui pour parler de ce projet de loi important, le projet de loi C-49, Loi sur la modernisation des transports, au nom des gens de Saint-Boniface—Saint-Vital.

Initiatives ministérielles

Dans la lettre de mandat qu'il a adressée au ministre des Transports, le premier ministre lui dit d'avoir comme principal objectif de veiller à ce que le réseau de transport du Canada contribue à la réalisation du programme de création d'emplois et de croissance économique du gouvernement. Or, pour atteindre cet objectif, il est essentiel de penser à l'avenir. Aujourd'hui, je voudrais faire quelques réflexions à ce sujet en mettant l'accent sur certains amendements clés qui ont été apportés au projet de loi C-49, Loi sur la modernisation des transports, et qui veilleront à ce que le système de transport canadien continue d'être un atout pour bâtir notre pays pour les générations futures.

Il est particulièrement essentiel que notre réseau de transport fonctionne avec fluidité et réponde aux besoins de la société et de l'économie. Pour y parvenir, nous devons jeter les bases d'un réseau de transport qui sera sûr et sécuritaire, novateur et vert, adaptable à l'évolution des flux commerciaux et sensible aux besoins des voyageurs. Après avoir bien consulté les Canadiens, les acteurs de l'industrie, les provinces, les territoires et les groupes autochtones, nous avons établi un fondement qui nous permettra d'atteindre ces objectifs grâce à Transports 2030, le plan stratégique du gouvernement pour l'avenir des transports au Canada.

Dans l'esprit du gouvernement, le secteur des transports est essentiel pour la croissance économique. Les transports au Canada doivent continuer d'être intégrés en un seul réseau pourvu d'interconnexions qui sert de moteur à l'économie canadienne. En février 2016, le ministre des Transports a déposé le rapport de l'examen de la Loi sur les transports au Canada, examen qui a été conduit par David Emerson. Une période de 15 ans s'était écoulée depuis l'examen précédent de cette loi. Ce rapport est tourné vers l'avenir et nous propose de positionner le réseau de transport canadien pour continuer de favoriser la compétitivité du Canada sur la scène internationale ainsi que ses échanges commerciaux et sa prospérité. Comme M. Emerson l'a souligné, notre réseau de transport est la fibre qui nous unit en tant que nation, qui nous permet de prendre part à l'économie mondiale et qui tisse la trame de notre bien-être économique et social.

L'examen a fait ressortir de nombreux objectifs auxquels nous devons aspirer dans l'édification du réseau de transport de l'avenir. En tant que pays, nous devons voir loin. Nous devons dégager une vision à long terme du réseau de transport au Canada qui soit axée sur l'avenir et sur les résultats que nous voulons atteindre, c'est-à-dire une croissance accrue, une concurrence plus vive et un service amélioré. Lorsqu'il est question de potentiel économique, il ne faut pas oublier la chose suivante: nous aurons beau fabriquer les meilleurs produits au monde, cela ne servira à rien si nous ne pouvons pas les expédier efficacement sur le marché international.

L'amélioration des corridors commerciaux est l'un des éléments essentiels au futur réseau de transport. C'est pourquoi le projet de loi C-49 mise sur la transparence, l'efficacité du réseau et l'équité. On y propose des modifications législatives qui permettraient de mieux répondre aux besoins et aux attentes en matière de service des voyageurs et des expéditeurs canadiens tout en créant un réseau de transport plus sûr et plus innovant grâce auquel le Canada serait en mesure de tirer parti de débouchés partout dans le monde et de profiter d'un meilleur rendement économique.

Plus particulièrement, le projet de loi C-49 reconnaît que le Canada doit pouvoir compter sur un réseau de transport ferroviaire de marchandises fiable pour réussir en tant que pays commerçant. Bon nombre de nos matières premières, qu'il s'agisse de produits miniers, de produits forestiers ou de grains, doivent être acheminées aux marchés, canadiens et étrangers, par chemin de fer. Le Canada

profite déjà d'un réseau ferroviaire très efficace et des tarifs les plus faibles au monde pour ce mode de transport. Le projet de loi C-49 permettrait de maintenir cet état de choses en s'attaquant aux pressions exercées sur le système afin que ce dernier continue de répondre aux besoins des utilisateurs et de l'économie à long terme.

Il n'y a pas meilleur exemple de l'importance d'un réseau de transport ferroviaire de marchandises que celui des Prairies. Chaque année, ce réseau transporte pour plus de 280 milliards de dollars en produits au Canada. Ce réseau, qui assure efficacement le transport des marchandises d'un endroit à l'autre au pays et jusqu'aux marchés d'exportation, constitue le pilier du commerce d'exportation du pays.

• (1315)

Le projet de loi C-49 s'appuie sur le réseau de transport ferroviaire de marchandises qui est déjà bien établi en protégeant sa fiabilité et son efficacité. Le projet de loi C-49 vise à créer un environnement plus concurrentiel pour les expéditeurs et les producteurs en instaurant l'interconnexion de longue distance, un nouveau mécanisme qui serait offert à tous les expéditeurs captifs au Canada dans l'ensemble des secteurs. L'interconnexion de longue distance permettrait aux expéditeurs d'accéder à des chemins de fer concurrents selon des taux et des conditions d'exploitation établis par l'Office des transports du Canada. Cette mesure permettrait d'offrir un meilleur éventail de services tout en améliorant l'efficacité du réseau. Elle permettrait aux expéditeurs de tous les secteurs d'être en mesure d'acheminer leurs produits vers les marchés.

On a beaucoup discuté du fait que le plan vise à éliminer la disposition mise en place en 2014, avec l'adoption de la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain, qui prévoit l'allongement des limites du mécanisme d'interconnexion. Ce système s'appliquait uniquement aux expéditeurs captifs dans les provinces des Prairies. Au cours de l'année précédant la mise en oeuvre de la Loi, les provinces des Prairies ont connu une récolte record de grains, qui a immédiatement été suivie par un hiver abominable. La Loi a été présentée pour remédier à cette situation unique et aux conditions qui régnaient dans le milieu de la manutention des grains et le réseau de transport à l'époque. Ces éléments n'existent plus. Il est crucial de rappeler que cette loi était temporaire. Le projet de loi C-49 la remplacerait par un mécanisme rigoureux et permanent qui s'appliquerait dans divers secteurs, notamment le secteur des grains dans diverses régions au Canada. Le mécanisme s'appliquerait à une distance beaucoup plus grande, soit au moins 1 200 kilomètres, beaucoup plus que les 160 kilomètres prévus dans la mesure législative précédente. Il est primordial que le nouveau mécanisme s'applique à toutes les marchandises sur une bien plus grande distance dans l'ensemble de notre grand pays. Au comité, on a apporté des changements aux zones d'exclusion en permettant aux expéditeurs captifs du Nord du Québec, de la Colombie-Britannique et de l'Alberta d'avoir recours au mécanisme d'interconnexion, ce qui aura une incidence positive sur les industries minières et forestières de ces régions. En allongeant les limites d'interconnexion, on renforce de nombreuses industries tout en continuant d'appuyer l'industrie des grains.

Initiatives ministérielles

Il faut aussi mentionner les avantages supérieurs et les mesures de protection renforcées que le projet de loi C-49 accordera aux expéditeurs et aux producteurs de grains des Prairies, notamment la possibilité, pour les expéditeurs, d'inscrire des sanctions pécuniaires réciproques dans leurs accords de service avec les sociétés ferroviaires, une définition améliorée de ce qu'est un service de transport ferroviaire convenable et un recours plus facile aux services d'arbitrage des propositions finales. Le projet de loi C-49 définit mieux ce qu'est un service de transport ferroviaire convenable. Auparavant, le terme « convenable » n'était pas défini dans la Loi sur les transports au Canada, et, au fil du temps, diverses définitions en ont été données. En définissant plus précisément le terme et en permettant aux dispositions d'être plus facilement comprises par les expéditeurs et les sociétés ferroviaires, on réduit le risque de différends peut-être coûteux et perturbateurs pour les deux parties.

Il est aussi important d'équilibrer les services auxquels les expéditeurs doivent pouvoir avoir accès tout en tenant compte des obligations générales des transporteurs ferroviaires par rapport à l'ensemble du réseau. Il est nettement écrit dans le projet de loi que la société ferroviaire fournit, en ce qui a trait à ces obligations, le niveau de services le plus élevé qu'il peut raisonnablement fournir dans les circonstances. Les facteurs dont l'Office des transports du Canada devra tenir compte pour déterminer ce qui est raisonnable seront aussi définis. Il s'agira, entre autres, des services dont l'expéditeur a besoin, des obligations de la société ferroviaire au titre de la Loi et des exigences opérationnelles de la société ferroviaire et de l'expéditeur.

Le projet de loi règle aussi le problème des sanctions unilatérales en cas de retard. En effet, les sociétés ferroviaires peuvent actuellement imposer des sanctions aux expéditeurs en cas de retard, mais eux ne peuvent pas en imposer aux sociétés ferroviaires, à moins que celles-ci y aient consenti dans le cadre d'un contrat confidentiel. Cette situation cause de l'iniquité entre les sociétés ferroviaires et les expéditeurs. L'application de sanctions réciproques ferait peser également la responsabilité du transport efficace et rapide des marchandises sur les expéditeurs et sur les sociétés ferroviaires.

• (1320)

Le projet de loi C-49 confèrera aux expéditeurs le droit d'imposer des sanctions pécuniaires réciproques par l'entremise du processus des ententes sur les niveaux de service en vertu de la Loi sur les transports au Canada. Le processus permettra à un expéditeur d'obtenir une entente sur le service en vertu de l'arbitrage prévu dans la Loi sur les transports au Canada lorsque les négociations avec les compagnies de chemin de fer n'aboutissent pas. L'arbitre s'assurera que les sanctions sont un juste équilibre entre les intérêts de l'expéditeur et ceux de la compagnie de chemin de fer et qu'elles encouragent la circulation efficace des biens. C'est d'une importance essentielle pour les producteurs de grain des Prairies et c'était l'une des grandes demandes des intervenants lors de la période préparatoire précédant le dépôt du projet de loi.

La mesure législative améliorera la transparence en augmentant la quantité de renseignements disponibles au public au sujet du rendement de la chaîne d'approvisionnement du transport ferroviaire. Il est important de noter que le projet de loi C-49 exige que les compagnies de chemin de fer fournissent un rapport comportant une évaluation de leur capacité à respecter leurs obligations en matière de mouvement du grain, et ce, avant le début de la campagne agricole. L'état d'avancement du transport des dernières récoltes et les prévisions pour l'hiver à venir feront l'objet d'un examen annuel. Cela garantira que les compagnies de chemin de fer puissent mettre

en oeuvre un plan d'urgence pour assurer le transport du grain, si jamais un scénario comme celui de 2013-2014 se répète.

De plus, les compagnies de chemin de fer devront rendre publics des aspects de leurs services, de leur rendement et de leurs prix. Conformément au projet de loi, elles seront tenues de fournir à l'Office des transports du Canada des renseignements hebdomadaires sur leurs services et leur rendement. L'Office rendra ensuite ces renseignements publics sur son site Web.

Les compagnies de chemins de fer seront aussi tenues de fournir des données sur les tarifs à Transports Canada. L'Office se servira de ces données pour calculer le prix de l'interconnexion de longue distance. Il est important que cette information soit fournie rapidement pour assurer l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement.

Le projet de loi C-49 permettrait la croissance à long terme du réseau de transport ferroviaire de marchandises parce qu'il favoriserait les investissements. Le projet de loi modifierait les dispositions portant sur le revenu admissible maximal afin d'encourager les investissements dans les wagons-trémies et adopterait une méthodologie différente afin de mieux tenir compte des contributions de chaque société ferroviaire et de favoriser les investissements par tous les partenaires de la chaîne d'approvisionnement.

Il suffit de penser à Lac-Mégantic, où les gens peinent encore à se remettre de la tragédie qui a coûté la vie à 47 de leurs concitoyens en 2013. Ce triste événement et d'autres, comme le déraillement survenu à Gogama, rappellent que la priorité du ministre des Transports est d'assurer la sécurité des utilisateurs du réseau de transport canadien. Rien n'est plus important.

Le projet de loi C-49, Loi sur la modernisation des transports, permettrait de poursuivre cet objectif. Il prévoit en effet l'installation en locomotive d'enregistreurs audio et vidéo, tel que recommandé par le comité de révision de l'Office des transports du Canada et par le Bureau de la sécurité des transports du Canada. Ces enregistreurs renforceraient la sécurité ferroviaire parce qu'ils fourniraient des données objectives sur les véritables faits et gestes ayant mené à un accident ferroviaire et survenus lors d'une telle situation. Ces dispositifs technologiques constitueraient également pour les sociétés ferroviaires un outil de sécurité additionnel pour analyser les tendances relevées par les systèmes de gestion de la sécurité.

Enfin, le système de transport de l'avenir doit mieux répondre aux besoins des voyageurs qui souhaitent davantage de choix et de commodité à un prix raisonnable. Par exemple, à l'aéroport Pearson de Toronto, le trafic passager a presque doublé en 30 ans et, en 2015, l'aéroport a dépassé la marque des 40 millions de passagers. Préparons-nous pour 2030, car l'aéroport Pearson prévoit alors recevoir quelque 66 millions de passagers par année. C'est une énorme clientèle à servir et les aéroports canadiens doivent être à la hauteur de la tâche.

En plus des correspondances, nous devons également tenir compte de l'expérience des voyageurs aériens et déterminer si de nouveaux outils sont nécessaires pour les aider. Les voyageurs doivent savoir comment les décisions sont prises lorsqu'un vol ne se passe pas comme prévu, et quels recours leur sont offerts. Voilà pourquoi le projet de loi C-49 propose de nouveaux règlements pour renforcer les droits des passagers aériens du Canada en veillant à ce qu'ils soient clairs, uniformes et équitables pour les voyageurs et les transporteurs aériens.

Initiatives ministérielles

● (1325)

L'Office des transports du Canada aura pour mandat d'élaborer, de concert avec Transports Canada, ces nouveaux règlements et il consultera les Canadiens et les intervenants une fois la sanction royale obtenue. L'objectif primordial de cette nouvelle démarche est d'assurer que les Canadiens et quiconque voyage à destination, en provenance et dans les limites du Canada comprennent leurs droits en tant que passagers aériens sans compromettre l'accès aux services aériens ou le coût des voyages en avion pour les Canadiens.

La réalité est bien simple: le public canadien dépense plus que jamais en transport, sous toutes ses formes. Au cours des 30 dernières années, les dépenses en transport de chaque ménage ont presque triplé. Elles atteignent maintenant 16 % des dépenses familiales, se trouvant tout juste après les dépenses relatives au logement. Lorsque le gouvernement imagine l'avenir de l'expérience de voyage au Canada, il a en tête des rapports mieux intégrés et plus harmonieux entre le transport aérien, le transport ferroviaire et le transport en commun, pour réduire la dépendance excessive à l'automobile.

Les enjeux sont de taille, et faire face à ces questions ainsi qu'à leurs implications est un projet ambitieux, qui nécessitera de nombreuses consultations auprès des Canadiens.

L'examen de la Loi sur les transports au Canada est le point de départ de cet engagement. Le rapport constitue une source exhaustive de conseils indépendants au gouvernement. Comme je l'ai mentionné plus tôt, je vois les transports comme ayant un rôle essentiel à jouer pour propulser la croissance économique de notre pays et la prospérité future de tous les Canadiens. Nous devons aussi concevoir et gérer le réseau de transport afin de continuer à protéger les passagers, les collectivités et notre environnement.

Je nous mets tous au défi de trouver des façons d'atteindre ces objectifs afin que nous puissions mettre en place un réseau de transport plus sûr, efficace et écologique qui soutient notre économie et notre pays.

Mme Kelly Block (Carlton Trail—Eagle Creek, PCC): Monsieur le Président, dans mes observations la semaine dernière à l'étape du rapport, j'ai parlé d'un amendement qui avait été proposé par de nombreux intervenants lors des témoignages entendus au comité. Il a été appuyé à la fois par les députés conservateurs et néo-démocrates du comité. Il aurait précisé que le premier point d'interconnexion, celui que les expéditeurs doivent utiliser pour accéder au réseau, devait, dans toute la mesure du raisonnable, être dans la même direction que la destination du chargement. L'amendement aurait rendu le nouveau régime du gouvernement libéral un peu plus commode. S'il avait été adopté, les expéditeurs n'auraient pas à envoyer leurs produits à des centaines de kilomètres dans la mauvaise direction pour accéder au point d'interconnexion le plus près.

Le député pourrait-il parler de cela? Pourrait-il également expliquer pourquoi, à son avis, ses collègues au comité n'ont pas voulu adopter cet amendement très utile?

● (1330)

M. Dan Vandal: Monsieur le Président, je ne fais malheureusement pas partie du comité, mais je sais que les conservateurs ont été capables de proposer neuf amendements. Tous n'ont pas été adoptés, mais six d'entre eux l'ont été par les deux partis. Je ne sais pas exactement pourquoi l'amendement en question n'a pas été adopté.

Les amendements sont jugés en fonction du mérite des arguments qui sont présentés et je suis persuadé qu'il devait y avoir une bonne raison à la fois rationnelle et logique de ne pas l'adopter. Toutefois,

six des neuf amendements ont été adoptés. Ils ne peuvent pas tous l'être.

M. Gord Johns (Courtenay—Alberni, NPD): Monsieur le Président, nous convenons tous qu'il faut des mesures claires pour décourager les compagnies aériennes de faire de la surréservation et de faire sortir par la force des passagers d'un appareil.

À la dernière législature, le NPD a présenté un projet de loi qui établissait clairement les mesures nécessaires à l'élaboration d'une déclaration des droits des passagers aériens. Nous avons présenté des amendements proposant des mesures concrètes obligeant les compagnies aériennes à offrir aux passagers, en cas d'annulation de vol, le choix entre le remboursement complet de leur billet ou un autre vol dans des conditions comparables. Les transporteurs aériens qui enfreignent cette règle seraient tenus de verser 1 000 \$ en guise de dédommagement à chacun des passagers, en plus du remboursement des billets. En outre, si un appareil est cloué au sol pendant plus d'une heure, la compagnie aérienne serait tenue de fournir aux passagers de la nourriture, de l'eau potable et d'autres rafraîchissements. Pour chaque heure supplémentaire pendant laquelle cette règle ne serait pas respectée, la compagnie aérienne aurait à verser 100 \$ de dédommagement à chacun des passagers. Ces mesures me semblent très raisonnables.

Les Canadiens s'inquiètent. En Europe, où il y a de bons règlements, le taux d'annulation est de 0,4 %, soit quatre fois moins que pour les vols assujettis à la réglementation canadienne. Le gouvernement fait fi des témoignages et des conclusions des études menées dans ce dossier. En fait, il fait la sourde oreille aux demandes qu'on a faites d'étudier ces questions.

Pourquoi le gouvernement ne veut-il pas prendre ces inquiétudes en considération et appuyer les demandes des Canadiens visant à appuyer les passagers aériens de façon à être plus concurrentiels et à traiter les passagers avec respect, comme cela se fait en Europe?

M. Dan Vandal: Monsieur le Président, le ministre a été très clair: nos sommes déterminés à élaborer une déclaration des droits des passagers. Cette déclaration verra le jour; il y aura des discussions.

L'objet du projet de loi est de trouver un équilibre entre les droits des passagers, ceux des compagnies aériennes et ceux des transporteurs, tout en laissant une certaine marge de manoeuvre. Chaque fois que le ministre est intervenu à ce sujet, il a été on ne peut plus clair: nous mettrons en oeuvre une déclaration des droits des passagers équilibrée, responsable et juste.

M. Bob Bratina (Hamilton-Est—Stoney Creek, Lib.): Monsieur le Président, l'intervention de mon collègue m'a grandement intéressé. On a beaucoup parlé des divers aspects du projet de loi, mais, pour faire suite aux observations de mon collègue, j'aimerais lui poser une question concernant l'aspect plus global du projet de loi.

Dans la région de Toronto, on peut probablement tenir des conversations sans fin à propos de la circulation aérienne à Pearson ou, dans mon cas, de l'un des noeuds ferroviaires les plus achalandés de l'Amérique du Nord, la Bayview Junction. Grâce à des mesures comme celle concernant l'interconnexion, le projet de loi règle des problèmes qui touchent une grande partie du territoire canadien, même dans les régions plus petites.

Mon collègue pourrait-il parler davantage de l'idée que le projet de loi résout de graves problèmes dans les régions moins peuplées du pays, qui ont aussi grandement besoin de bonnes lois en matière de transports?

Initiatives ministérielles

● (1335)

M. Dan Vandal: Monsieur le Président, l'une des initiatives à venir les plus attendues, du moins dans l'Ouest canadien, est l'interconnexion de longue distance. Nous remplaçons l'interconnexion actuelle de 160 kilomètres par une interconnexion de longue distance, qui peut aller jusqu'à au-delà de 1 200 kilomètres, pour les expéditeurs qui ont besoin de faire acheminer leur marchandise vers les marchés. Cette mesure est très populaire auprès des expéditeurs de grain dans l'Ouest canadien. Nous l'étendons également à d'autres industries telles que l'exploitation minière et l'exploitation forestière. Elle permettra une concurrence accrue et est accueillie favorablement par les expéditeurs de partout au Canada. Elle fait particulièrement l'affaire des expéditeurs de grain de l'Ouest canadien.

Mme Kelly Block (Carlton Trail—Eagle Creek, PCC): Monsieur le Président, j'aimerais clarifier une chose. Dans sa réponse à une des questions posées un peu plus tôt, le député a déclaré que les députés de l'opposition avaient pu proposer neuf amendements. Il convient de préciser que les députés de l'opposition peuvent présenter autant d'amendements à un projet de loi qu'ils le souhaitent. De fait, les députés néo-démocrates et conservateurs ont présenté plus de 30 amendements sur plus de 100 amendements que les parties intéressées avaient suggérés durant leur témoignage.

Les amendements qui ont été acceptés par les libéraux sont des amendements qui avaient été proposés à la fois par des députés conservateurs et des députés libéraux. Ce que le député veut présenter comme une approche magnanime des amendements au comité n'est pas réelle.

M. Dan Vandal: Monsieur le Président, bien entendu, comme élu, nous savons que nous pouvons proposer autant d'amendements que nous le souhaitons, tant au comité qu'à la Chambre. C'est une des pierres angulaires de notre système démocratique. Ce que j'ai voulu dire, c'est que ce ne sont pas tous les amendements proposés qui étaient valables. Tous les amendements n'ont pas l'appui de tous les partis politiques. J'aime penser que les amendements sont proposés pour leur mérite et jugés en conséquence. Notre parti a toujours pensé que le travail du comité permettait d'améliorer les projets de loi et de les rendre plus justes. C'est ainsi que le système est censé fonctionner.

Je félicite la députée et son parti d'avoir présenté des amendements qui étaient raisonnables et appuyés par tous les partis. Espérons que cette bonne entente se poursuivra tout au long du débat sur le projet de loi.

M. Gord Johns: Monsieur le Président, j'ai posé la question au député plus tôt, mais je vais la lui poser de nouveau. Le député peut-il expliquer pourquoi ses collègues libéraux et lui se sont opposés à l'amendement proposé par le NPD, qui aurait notamment contraint les compagnies aériennes à rembourser le plein prix d'un billet d'avion lorsqu'un vol est annulé? C'est une question simple. Il s'agit de protéger les consommateurs et de respecter les passagers aériens.

M. Dan Vandal: Monsieur le Président, c'est mon premier mandat de député et je n'ai pas siégé à ce comité. Je crois toutefois que le député renvoie à quelque chose qui a été présenté pendant la législature précédente. Néanmoins, nous appuyons sans réserve l'esprit d'une déclaration des droits des passagers aériens. Chaque fois qu'il s'est exprimé sur cette question, notre ministre s'est dit entièrement en faveur d'une déclaration des droits des passagers aériens. Nous y souscrivons entièrement. Nous mènerons des consultations et veillerons à ce que cette déclaration soit juste et transparente et à ce qu'elle serve les intérêts de tous les Canadiens.

M. Garnett Genuis (Sherwood Park—Fort Saskatchewan, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole au sujet du projet de loi C-49. Je vais partager mon temps de parole avec la députée de Yorkton—Melville.

Nous sommes saisis de ce qui est, de toute évidence, un projet de loi omnibus. C'est un projet de loi sur les transports qui traite de nombreuses mesures législatives. Ce projet de loi est complexe et porte sur de plus nombreux sujets que les 95 thèses. Même si le gouvernement fait appel à notre indulgence, il ne l'obtiendra pas de la part des députés de l'opposition.

Je vais continuer d'en parler pendant quelques instants. Le gouvernement refuse complètement de prendre au sérieux ses engagements passés en matière de projets de loi omnibus. Il n'a pas hésité à faire des critiques à l'égard du gouvernement précédent lorsque celui-ci présentait des projets de loi traitant de divers sujets. C'est l'une des principales raisons qui l'ont poussé à demander que des changements soient apportés au Règlement de la Chambre. Les libéraux avaient déclaré que le Règlement de la Chambre devait être modifié parce que les gouvernements n'avaient de cesse de présenter des projets de loi omnibus. Ils avaient affirmé qu'il fallait trouver une solution à ce problème.

Si les libéraux croyaient vraiment qu'il s'agissait d'un grave problème, la simple solution aurait été de ne pas proposer de projet de loi omnibus. À bien des égards, le gouvernement libéral a proposé de nombreux projets de loi qui correspondent parfaitement à sa propre définition de ce qui constitue un projet de loi omnibus, qu'il s'agisse du projet de loi C-46, qui fait une foule de propositions à l'égard de la conduite avec facultés affaiblies, du projet de loi sur les transports, ou encore des projets de loi d'exécution du budget qu'il a présentés.

Les libéraux ont dit qu'un projet de loi omnibus est un projet de loi qui contient à la fois des mesures que les députés pourraient appuyer et d'autres auxquelles ils s'opposent. Encore une fois, ils manquent de crédibilité. Pour employer une comparaison qui est de rigueur en cette période de l'année, je dirai que les politiques et le programme des libéraux ressemblent à un squelette, car c'est là tout ce qui reste des engagements que le gouvernement a pris à l'égard des projets de loi omnibus.

J'aimerais parler plus en détail de certains aspects du projet de loi.

Les ministériels ont beaucoup parlé de ce qu'ils appellent une déclaration des droits des passagers. Or, j'ai le regret de dire que la proposition du gouvernement ressemble plus à un tour pendable qu'à une friandise. Sa déclaration des droits des passagers est tout au plus squelettique. C'est un cadre législatif que d'autres seront, tôt ou tard, appelés à élaborer, mais la Chambre n'est pas en mesure d'en évaluer la substance. On nous demande de nous pencher sur le principe d'une déclaration des droits des passagers que d'autres intervenants seraient appelés à élaborer, sans toutefois avoir la moindre idée de sa structure ni de la façon dont on pourrait la mettre en oeuvre concrètement. Encore une fois, cela ressemble davantage à un tour pendable qu'à une friandise, alors que les passagers s'attendaient à une proposition plus substantielle.

En tant que députés, nous devons souvent voyager par avion. Nous aurions probablement tous des histoires à raconter sur les expériences plus ou moins heureuses que nous avons vécues en prenant un vol. Il incombe au gouvernement de préciser davantage ses intentions lorsqu'il nous présente de telles mesures. Voilà comment les libéraux espèrent pouvoir cocher une case dans leur programme et dire qu'ils ont fait quelque chose, alors que leur proposition manque de substance.

Initiatives ministérielles

Nombre des dispositions du projet de loi vont dans toutes les directions.

Je tiens également à aborder la question des coentreprises. Si des compagnies aériennes veulent proposer un projet de coentreprise pour un itinéraire, actuellement, la proposition est examinée et une décision est prise par le commissaire de la concurrence, ce qui est tout à fait approprié. Le commissaire de la concurrence évalue les répercussions des propositions sur la concurrence. Dans le cas d'un projet de coentreprise, cela peut avoir une répercussion négative sur la concurrence, car des compagnies travaillent ensemble; il y a donc moins de concurrence avantageuse pour les consommateurs.

● (1340)

Étant un parti qui croit dans l'importance du bon fonctionnement des marchés libres, notre caucus se préoccupe beaucoup de veiller à ce qu'il y ait autant de concurrence que possible. Nous reconnaissons que pour assurer de bons résultats aux consommateurs, il faut des règlements. Le meilleur moyen d'y arriver est en assurant une concurrence robuste qui sera bénéfique aux consommateurs. Ceux-ci peuvent orienter le marché en choisissant les options et les services qu'ils désirent avoir parmi ceux qui sont offerts.

Malheureusement, ce projet de loi omnibus apporte des changements au cadre existant pour les coentreprises. Il accorde le pouvoir de prendre ces décisions au ministre, et non au commissaire de la concurrence. Dans ce contexte, le ministre a beaucoup de latitude pour prendre des décisions en fonction de l'intérêt public. « L'intérêt public » est le genre de concept que tout le monde appuie, mais ce sont les détails qui posent problème. Quand le ministre a beaucoup de latitude pour prendre une décision en fonction de l'intérêt public, cela lui donne vraiment l'autorité de faire comme il veut concernant les coentreprises, et il peut très bien être susceptible d'être influencé par des demandes et des questions qui ne servent pas l'intérêt public. Nous soulevons régulièrement des préoccupations à la Chambre concernant des ministres en situation de conflit d'intérêts. Lorsque nous avons des cas de ministres qui ont été en mesure de contourner la loi à l'égard des fiducies sans droit de regard, nous sommes évidemment en droit de soulever des préoccupations au sujet d'un ministre qui assumerait des pouvoirs qui étaient auparavant exercés par le commissaire.

L'interconnexion dans le cas du chemin de fer est un autre problème dont je souhaiterais parler. Les questions que j'ai abordées dans ma brève intervention aujourd'hui mettent une fois encore en évidence la portée des mesures relatives au transport du projet de loi. Cela devrait inquiéter les députés. Le gouvernement précédent avait intégré au système existant un concept appelé interconnexion « agrandie », qui prévoyait l'utilisation de la ligne de chemin de fer d'une autre compagnie, et ce, au prix coûtant majoré, de sorte que les prix variaient en fonction des coûts supportés par la compagnie. Il s'agissait essentiellement d'un système concurrentiel étant donné qu'il n'y avait pas de prix fixes pour l'interconnexion de manière générale et que ceux-ci variaient en fonction du principe du prix coûtant majoré, ce qui faisait en sorte de laisser au système une certaine souplesse et de lui garder un certain aspect concurrentiel. Pourtant, les dispositions relatives à l'interconnexion longue distance mises en place par le gouvernement dans le présent projet de loi ne stimulent pas la concurrence. Le prix en matière d'interconnexion est basé sur un prix moyen, et c'est donc le même qui est facturé par différentes compagnies. Cela freine la concurrence. Quant à nous, nous pensons que la concurrence est importante et que faciliter la concurrence dans le secteur du transport et dans d'autres secteurs s'avère bénéfique pour les consommateurs. Concurrence est synonyme de choix et d'innovation.

En terminant, j'aimerais dire que, lors du débat sur l'attribution de temps plus tôt, le ministre a dit qu'il ne pensait pas que nous devrions entendre plus de discours de l'opposition parce qu'elle parlait constamment de la taxe sur le carbone. Puisque le ministre ne veut pas que nous parlions de cette taxe, je crois que nous nous devons d'en parler dans ce contexte. De toute évidence, le gouvernement ne souhaite pas que nous mentionnions le tort qu'il cause à l'industrie du transport en tentant d'imposer une taxe sur le carbone, qui est en fait une taxe sur tout. Le gouvernement fédéral cherche à obliger les provinces à imposer une taxe sur le carbone, ce qui représente un manque de respect flagrant à l'égard des compétences provinciales. Hier, j'ai eu le plaisir de présenter une pétition à ce sujet au nom de mes concitoyens. Bon nombre d'entre eux sont très inquiets des conséquences négatives de cette taxe sur les secteurs des transports et de l'énergie, entre autres.

En résumé, nous sommes saisis d'un projet de loi omnibus. Le gouvernement libéral montre encore une fois qu'il ne respecte pas ses engagements. J'ai quelques réserves au sujet du projet de loi. Par exemple, l'élément du projet de loi dont on a le plus parlé, à savoir la déclaration des droits des passagers aériens, manque de clarté. Il serait nettement préférable d'encourager la concurrence afin de permettre aux consommateurs de contribuer à l'amélioration de la qualité et à l'essor de l'innovation.

● (1345)

Les libéraux sont en train de réduire les choix offerts aux consommateurs. Ils parlent d'une déclaration des droits des passagers, mais sans la définir clairement. Rappelons que le gouvernement instaure aussi d'autres changements qui nuisent énormément à l'industrie du transport, comme la taxe sur le carbone.

Pour toutes ces raisons, nous nous opposons au projet de loi à l'étude.

● (1350)

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): C'est intéressant, monsieur le Président. Le député d'en face choisit de s'attarder sur un élément qui montre à quel point le Parti conservateur est déconnecté des Canadiens.

Le député a mentionné la taxe sur le carbone et affirmé qu'elle nuit à l'ensemble de l'industrie. La tarification du carbone jouit pourtant d'un accueil plutôt favorable; 80 % de la population participe déjà à un programme de ce genre. Bref, peu importe le sujet du débat, les conservateurs préfèrent se concentrer sur une question qui n'a pas grand-chose à voir avec le projet de loi à l'étude.

J'aurais donc une question pour le député d'en face. Nous avons promis, pendant la campagne, de voir à la protection des passagers aériens et nous tenons parole, puisque c'est ce que le projet de loi accomplira.

Le député d'en face reconnaît-il qu'il s'agit d'une bonne nouvelle pour les Canadiens? C'est ce que les Canadiens désirent, et le projet de loi fait un grand pas dans la bonne direction. Le député reconnaît-il, à tout le moins, que c'est là un élément positif du projet de loi?

M. Garnett Genus: Monsieur le Président, en ce qui concerne la taxe sur le carbone, je viens de faire un discours de 10 minutes sur ce mauvais projet de loi et je n'ai consacré que 60 secondes à la taxe sur le carbone.

Initiatives ministérielles

Il semble que j'aie touché un sujet que le député aimerait mieux éviter, raison de plus pour moi d'en parler. En plus d'être un sujet d'embarras pour le gouvernement, son désir de création de nouvelles taxes à imposer aux Canadiens inquiète également les gens de ma circonscription. Or, c'est précisément la raison pour laquelle j'ai été élu: faire connaître à la Chambre les préoccupations des habitants de ma circonscription. Nous allons continuer de nous opposer au programme du gouvernement, qui cherche à ajouter de nouvelles taxes à tous les coins de rue, y compris la taxe sur le carbone.

J'ai parlé de la déclaration des droits des passagers aériens et, même si les libéraux pensent qu'ils respectent une de leurs promesses, ce sont les détails qui posent problème. Pour rester dans le thème de la journée, je dirais que la déclaration des droits des passagers est fantomatique, que son contenu est squelettique; elle a un beau costume, mais pas de bonbons. En lisant le projet de loi, les députés constateront qu'il ne crée pas du tout de déclaration des droits des passagers, mais plutôt un simple cadre permettant de demander à une tierce partie qu'elle s'occupe de créer une déclaration des droits des passagers.

[Français]

M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC): Monsieur le Président, comme d'habitude j'ai adoré écouter mon collègue faire ses commentaires et son discours. Je suis persuadé qu'avec toute l'expérience qu'il a acquis au cours des dernières années à la Chambre, il sait reconnaître une tactique gouvernementale quand il en voit une.

Le projet de loi C-49 me paraît être une illustration parfaite de la manière dont le gouvernement libéral tente de gérer les affaires de ce pays. On va essayer d'endormir tout le monde avec un projet de loi qui concerne à peu près tous les éléments dont on a parlé au cours d'une réunion de comité, et on va tout mettre cela ensemble. On va y mettre plusieurs éléments différents pour faire en sorte que l'opposition ne puisse pas prendre position en faveur de l'un et contre l'autre. Donc, on va utiliser des subterfuges pour empêcher les députés de bien voter et de se prononcer sur chacun des éléments du projet de loi pour s'en sortir la tête haute devant les Canadiens. On sait qu'on va créer certaines conséquences inattendues, mais ce n'est pas grave. Les Canadiens sont habitués de le voir gouverner comme cela.

Qu'en pense mon collègue?

M. Garnett Genuis: Monsieur le Président, remercie mon collègue de sa question.

Je suis absolument d'accord. Le gouvernement a présenté un projet de loi contenant beaucoup d'éléments différents. L'opposition n'a pas eu l'occasion de discuter de tous les détails, parce que le gouvernement a mis fin au débat à deux reprises, soit avant l'étude en comité et après. Ce n'est pas juste. Il ne respecte le processus parlementaire.

[Traduction]

Le vice-président: Nous allons poursuivre le débat avec la députée de Yorkton—Melville, mais je dois l'informer que je devrai l'interrompre un peu avant 14 heures pour les déclarations de députés. Elle pourra utiliser le reste de son temps de parole lorsque la Chambre reprendra le débat sur la motion dont la Chambre est saisie.

• (1355)

Mme Cathay Wagantall (Yorkton—Melville, PCC): Monsieur le Président, je suis heureuse d'intervenir aujourd'hui pour parler du projet de loi C-49, Loi sur la modernisation des transports. Ce projet de loi vise à apporter à un certain nombre de lois — 13, je crois —

de nombreuses modifications qui ne sont pas simplement de forme. Aujourd'hui, je vais me concentrer sur les questions touchant le transport du grain, car cette partie du projet de loi inquiète vivement les agriculteurs de ma circonscription, Yorkton—Melville, qui utilisent le chemin de fer pour expédier leurs produits de la Saskatchewan vers de nombreuses destinations.

Je me demande pourquoi le gouvernement a présenté un projet de loi omnibus aussi complexe. À bien des égards, il aurait été beaucoup plus efficace de scinder le projet de loi C-49 en différentes mesures législatives portant sur le transport ferroviaire, la sécurité ferroviaire, le secteur aérien et le secteur maritime, afin de cibler les consultations et d'accélérer l'adoption des meilleurs projets de loi possible dans chaque cas. Ma collègue la députée de Sentier Carlton—Eagle Creek, qui est ministre du cabinet fantôme pour les transports, a présenté une motion en réponse à la proposition du député libéral de Niagara-Centre. Ce dernier a exprimé l'idée d'accélérer l'adoption de ce projet de loi afin de donner aux producteurs de céréales plus de certitude pour la négociation de contrats des saisons d'expédition à venir. Il est révélateur que le député n'ait pas reçu le soutien du ministre des Transports ni de ses collègues, les libéraux ayant voté à l'unanimité contre l'idée de scinder le projet de loi.

Au cours des deux dernières années, le silence et l'inaction du ministre des Transports sur des questions de transport critiques et urgentes, surtout en matière de transport ferroviaire, ont alimenté l'incertitude des expéditeurs et des compagnies de chemin de fer qui doivent pourtant négocier les taux d'expédition de la prochaine saison. Le gouvernement conservateur précédent a présenté le projet de loi C-30, qui a habilité l'Office des transports du Canada à donner aux expéditeurs un accès à une interconnexion réglementée dont les limites peuvent s'étendre à 160 kilomètres, a exigé que le CN et le CP transportent au moins 500 tonnes de grain par semaine, et a redéfini ce qui constitue des niveaux de service adéquats et convenables. Grâce au prolongement des limites d'interconnexion, le nombre d'élevateurs à grains primaires ayant accès à plus d'un transporteur ferroviaire a passé de 48 à 261. Ces mesures ont bénéficié d'un appui universel de la part des expéditeurs. En effet, même ceux qui ne se servent pas d'interconnexion pourraient s'en servir comme outil afin d'améliorer leur position de négociation vis-à-vis des compagnies de chemin de fer, puisque les expéditeurs savent exactement combien leur coûterait l'opération d'interconnexion. Parallèlement, le gouvernement conservateur précédent avait annoncé qu'il accélérerait l'examen législatif de la Loi sur les transports au Canada. Il a entrepris cet examen un an plus tôt que prévu pour fournir des solutions à long terme aux retards dans le transport du grain durant la saison d'expédition 2013-2014 et aux autres problèmes du secteur des transports au Canada.

Le vice-président: Il restera sept minutes à la députée de Yorkton—Melville lorsque la Chambre reprendra le débat sur cette question.

*Déclarations de députés***DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS**

[Français]

OCTOBRE 1970**M. Rhéal Fortin (Rivière-du-Nord, BQ):** Monsieur le Président,

Quand on fait trébucher la Justice
dans les maisons pas chauffées
à cinq heures du matin

Quand la raison d'état se met en marche
à cinq heures du matin

il y en a qui sont devenus cicatrices
à cinq heures du matin
il y en a qui sont devenus frisson
à cinq heures du matin

C'est ce qu'écrivait Gérald Godin à propos de la nuit noire du 16 octobre 1970 où Pierre Elliott Trudeau a imposé des mesures de guerre et fait arrêter 500 innocents devant leur famille; des gens comme Gérald Godin, humaniste s'il en est un, symbole même du Québec ouvert et moderne, des gens comme la grande Pauline Julien et Gaston Miron. Peut-on imaginer cela? C'est comme emprisonner Leonard Cohen. Il y a aussi Michel Chartrand, l'ultime défenseur de la veuve et de l'orphelin, qui a été emprisonné pendant quatre mois. C'est cela aussi le 150^e au Québec. C'est 500 personnes emprisonnées sans motif pour avoir osé aimer leur peuple suffisamment pour que cela se sache. Je me souviens d'octobre 1970.

* * *

[Traduction]

LA CAMPAGNE WE SCARE HUNGER

Mme Filomena Tassi (Hamilton-Ouest—Ancaster—Dundas, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour souligner le travail de l'école secondaire catholique St. Thomas More de ma circonscription dans le cadre de sa campagne We Scare Hunger. Cette campagne est vraiment quelque chose. Ce soir, les élèves de cette école et d'autres écoles de la ville vont recueillir des aliments en conserve pour la banque alimentaire locale Neighbour to Neighbour.

Partie d'une initiative lancée par une vingtaine d'élèves de l'école St. Thomas More il y a plus de 18 ans, la campagne We Scare Hunger est devenue l'une des plus importantes initiatives menées par des élèves au pays. Ce soir, ce sont plus de 850 élèves de l'école St. Thomas More même qui iront frapper aux portes des maisons pour aider les personnes dans le besoin. Ils se sont fixé un objectif ambitieux, cette année, de 100 000 livres d'aliments en conserve.

Je tiens à féliciter les élèves et le personnel de l'école secondaire catholique St. Thomas More, ainsi que ceux des autres écoles secondaires d'Hamilton, ville ambitieuse, de s'acquitter de cette merveilleuse mission. Je pense que l'école St. Thomas More atteindra son objectif, qu'elle recueillera 100 000 livres d'aliments en conserve et qu'elle réussira bel et bien à faire fuir la faim.

Allez-y les Knights!

* * *

● (1400)

LA RÉFORME

M. Arnold Viersen (Peace River—Westlock, PCC): Monsieur le Président, l'alphabétisation des masses et la séparation de l'Église et de l'État sont toutes les deux des résultats de la grande Réforme. Il

serait d'ailleurs impossible de comprendre l'histoire moderne sans comprendre l'incidence de la Réforme.

Il y a 500 ans aujourd'hui, un jeune homme appelé Martin Luther a placardé 95 thèses sur les portes d'une église à Wittenberg, en Allemagne. Cela a déclenché une série d'événements qui ont changé l'orientation spirituelle, théologique et politique du monde occidental. Un élément essentiel de la Réforme a été la conviction que rien ne peut obliger une personne à aller à l'encontre de sa conscience.

Au coeur de la Réforme sont les cinq solae du salut, soit *Sola Scriptura*, par l'Écriture seule; *Sola Fide*, par la foi seule; *Sola Gratia*, par la grâce seule; *Solus Christus*, le Christ seul; et *Soli Deo Gloria*, à Dieu seul la gloire. *Sola Scriptura* a conduit à l'amélioration des taux d'alphabétisation, qui est venue de l'idée que tout le monde devrait être capable de lire la Bible, ce qui a mené à la traduction de la Bible dans presque toutes les langues de la planète.

Aujourd'hui, nous commémorons 500 ans de réforme et de proclamation, *Soli Deo Gloria*.

* * *

L'HALLOWEEN**M. Robert-Falcon Ouellette (Winnipeg-Centre, Lib.):**

[Le député s'exprime en cri ainsi qu'il suit:]

Niwakomacuntik Tansai Nemeaytane Awapamtikok.

[Traduction]

Monsieur le Président, en plus d'un corps, certains politiciens ont un squelette dans le placard. C'est aujourd'hui une journée très spéciale et effrayante. C'est l'Halloween, certes, mais c'est aussi le 11^e anniversaire de naissance de mon fils, Jacob Joseph Ouellette. Je l'aime beaucoup et il me manque. Je suis désolé d'être absent aussi souvent et je veux qu'il sache que sa mère et moi pensons toujours à lui. Je lui demande de continuer à travailler fort, à aider les autres, à conserver son sourire et son optimisme et à s'investir à fond dans tout ce qu'il fait. Il ne doit pas oublier que nous l'aimons, de même que ses frères et soeurs, Xavier Gabriel, Edouard Real, Julien James et Abigaille Rose.

Je félicite également les gens qui font de Winnipeg un endroit sécuritaire où recevoir des bonbons à l'occasion de l'Halloween. Des organismes comme Ma Mawi, AYO et Meet Me at the Bell Tower ont beaucoup fait changer les choses au coeur de la ville. Merci à Michael Champagne, Chris Clacio, Grace Scott, Samuel Trout, Mark Wright, Mary Jane Daniels, Fred Flett, Shirley Bear, Wayne Roberts et Chickadee Richard, qui sont de véritables héros de Winnipeg.

[Le député s'exprime en cri.]

*Déclarations de députés***LA SANTÉ**

M. Alistair MacGregor (Cowichan—Malahat—Langford, NDP): Monsieur le Président, au début de septembre, mon épouse a été hospitalisée en raison de graves complications liées à sa grossesse. Pendant les six semaines qui ont suivi, l'hôpital est devenu un deuxième foyer pour notre famille. Nous avons survécu à cette période difficile et inquiétante grâce au dévouement, à la bienveillance et à la compassion de tout le personnel de l'hôpital, soit les médecins, les infirmières et les charmantes personnes qui servaient les repas.

Je tiens à exprimer ma gratitude éternelle envers les hommes et les femmes qui ont ainsi aidé notre famille. Ce n'est que lorsque nous avons besoin de notre régime public de soins de santé que nous réalisons à quel point il s'agit d'un trésor national. Grâce au régime de santé et aux efforts des gens qui ont pris soin de mon épouse, ma famille a pu célébrer la naissance de notre petite fille, Isla, il y a deux semaines.

* * *

LA LIBERTÉ DE RELIGION

M. Chandra Arya (Nepean, Lib.): Monsieur le Président, j'interviens aujourd'hui pour parler du projet de loi 62 adopté récemment par l'Assemblée nationale du Québec. La diversité est l'une des principales forces de notre pays. Nous le savons, mais nous sommes trop souvent forcés de le répéter. Mes inquiétudes rejoignent celles que Suzanne Doerge et Fathiya Warsame, de l'initiative Une ville pour toutes les femmes, expriment dans un article de l'*Ottawa Citizen*. Nous devons voir à ce que toutes les règles en vigueur au Canada contribuent à unir les Canadiens, et non à créer des divisions entre « nous » et « eux ».

Comme le premier ministre l'a souvent répété, selon nous, un gouvernement ne devrait pas dire aux gens ce qu'ils doivent ou ne doivent pas porter. Les Canadiens s'attendent, à juste titre, à ce que le gouvernement fasse tout en son pouvoir pour s'assurer que les droits de tous soient protégés conformément à la Charte.

* * *

● (1405)

LES PRIX DÉCERNÉS AUX BÂTISSEURS COMMUNAUTAIRES BÉNÉVOLES

Mme Rachael Harder (Lethbridge, PCC): Monsieur le Président, 2017 marque un moment important pour le Canada, puisque nous célébrons cette année le 150^e anniversaire de la Confédération. Quoi de mieux, pour souligner cette occasion, que de rendre hommage aux contributions extraordinaires de Canadiens exceptionnels qui sont prêts à investir leur temps, leurs talents et leurs ressources pour améliorer la vie des gens et faire du Canada un pays merveilleux?

Les prix décernés aux bâtisseurs communautaires bénévoles visent à rendre hommage aux nombreux bénévoles de la circonscription de Lethbridge qui se dépassent. Le 20 octobre, j'ai eu l'honneur de célébrer des personnes, des organismes à but non lucratif et des entreprises remarquables, 18 en tout, qui contribuent de façon exceptionnelle à notre collectivité. Ma région ne serait pas la même sans eux.

Aujourd'hui, je profite de ma tribune à la Chambre des communes pour féliciter officiellement les gagnants des prix décernés aux bâtisseurs communautaires bénévoles de ma circonscription.

[Français]

DES PROJETS D'INFRASTRUCTURE EN OUTAOUAIS

M. Steven MacKinnon (Gatineau, Lib.): Monsieur le Président, au cours des derniers jours, j'ai eu le plaisir d'annoncer deux projets emballants pour Gatineau. Tout d'abord, nous allons amorcer la réfection du complexe des Terrasses de la Chaudière, qui regroupe les immeubles du gouvernement fédéral où travaillent le plus de fonctionnaires au Canada. Avec l'appui de mon collègue de Hull—Aylmer, nous profitons de cette occasion pour revitaliser les espaces publics à l'intérieur et à l'extérieur du complexe pour notre collectivité et pour les 6 000 fonctionnaires qui s'y rendent au quotidien.

Ce matin, j'ai aussi annoncé la construction d'un deuxième complexe pour le Centre de préservation de Bibliothèque et Archives Canada, un projet de 400 millions de dollars qui créera des emplois de qualité et qui abritera les trésors historiques de notre pays. Le gouvernement fédéral est au travail pour assurer sa présence en sol québécois et en Outaouais.

* * *

L'ÉCOLE JEAN-NICOLET

M. Emmanuel Dubourg (Bourassa, Lib.): Monsieur le Président, il y a de ces initiatives qui méritent d'être applaudies. J'ai eu l'immense plaisir de procéder, pour la deuxième année consécutive, à l'assermentation du gouvernement des élèves de 6^e année de l'école primaire Jean-Nicolet à Montréal-Nord. À l'instigation de l'enseignante Mme Kerline François, 20 élèves ont fait campagne pour l'élection de sept ministres afin de former le gouvernement. Durant leur campagne habilement menée, ils parviennent à convaincre leur mandants. Ces jeunes font l'apprentissage du processus démocratique et de la gestion de groupe. De plus, cette initiative inspirante leur permet de s'impliquer dans les activités de l'école. Je souhaite donc du succès à ces apprentis gouvernants dans leur mandat, ainsi qu'à la direction de l'école, qui reprend annuellement cet exercice depuis huit ans dans la circonscription de Bourassa.

* * *

[Traduction]

LA 100^E ÉDITION DU CHAMPIONNAT INTERNATIONAL DE LABOUR

M. Ben Lobb (Huron—Bruce, PCC): Monsieur le Président, dans ma circonscription ontarienne, Huron—Bruce, l'événement mémorable de l'automne s'est déroulé à Walton, où 76 000 personnes se sont réunies à l'occasion de la 100^e édition du Championnat international de labour. Je remercie Jack Ryan, Joe Ryan et toute la famille Ryan ainsi que leur voisinage d'avoir permis la tenue de cet événement sur un site exceptionnel.

Je félicite Jackie Bishop, la première femme nommée présidente de cet événement centenaire. Je remercie les milliers de bénévoles, de commanditaires et d'exposants, les musiciens ainsi que tous les gens talentueux du comté d'Huron East et des municipalités environnantes. Je remercie plus particulièrement l'Ontario Plowmen's Association. C'était un événement absolument formidable.

Les gens de Huron—Bruce et du Sud-Ouest de l'Ontario sont fiers de leur patrimoine agricole. Ce fut un championnat de labour exceptionnel, et je remercie sincèrement tous les participants. Ils ont offert un spectacle époustouflant.

*Déclarations de députés***LE MOIS DE L'HISTOIRE DES FEMMES**

Mme Kamal Khera (Brampton-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, alors que le Mois de l'histoire des femmes tire à sa fin, rendons hommage aux pionnières qui ont façonné notre pays et notre mode de vie. Aujourd'hui, j'aimerais attirer l'attention sur quelques organismes dans Brampton-Ouest, ainsi que leurs dirigeantes, qui apportent des changements positifs dans la vie des femmes de notre collectivité.

Le Lady Ballers Camp est un organisme qui conçoit des programmes qui encouragent le développement physique, affectif et éducatif des filles. Sous la direction de Toyo Ajibolade, ce camp a changé la vie de centaines de jeunes filles.

Hope 24/7 est un organisme qui vient en aide aux victimes de violence sexuelle et familiale. Laura Zilney, la directrice générale de cet organisme, travaille sans relâche pour s'assurer que ces services essentiels sont offerts à toutes les femmes qui en ont besoin.

J'encourage les jeunes femmes de partout au Canada à prendre leur place dans la société, à l'exemple de ces femmes inspirantes.

* * *

● (1410)

LES ÉLÈVES BÉNÉVOLES

M. Marc Serré (Nickel Belt, Lib.): Monsieur le Président, je félicite des élèves d'avoir pris des mesures pour lutter contre la pauvreté. Les élèves de l'école secondaire Confédération de Val Caron se sont mobilisés pour recueillir des fonds afin de fournir de la nourriture, des vêtements, des services de buanderie et des services de transport en commun à leurs pairs. Ils ont dépassé leur objectif en une nuit en recueillant plus de 3 900 \$, ce qui est vraiment impressionnant.

[Français]

L'École secondaire catholique Champlain a tenu une « soirée sans-abri ». Cette initiative a permis de récolter une somme de 5 270 \$ au profit de la banque alimentaire de Chelmsford. Les élèves de l'École secondaire catholique Franco-Cité, pour la 17^e fois de suite, ont organisé une collecte de fonds pour l'Action de grâces, et un total de 20 000 livres de nourriture fut distribué à la banque alimentaire de Nipissing Ouest.

[Traduction]

Tout le monde mérite d'avoir de quoi bien se nourrir et se vêtir.

[Français]

Je remercie le personnel enseignant et les parents d'appuyer les jeunes dans leurs démarches.

[Traduction]

Je remercie tout le personnel et tous les parents et les élèves de prendre soin de leur collectivité.

* * *

L'UKRAINE

M. James Bezan (Selkirk—Interlake—Eastman, PCC): Monsieur le Président, le Canada accueille aujourd'hui le premier ministre de l'Ukraine, Volodymyr Groysman. Comme il s'agit de la première visite de M. Groysman en sol canadien, il rencontrera des décideurs et des chefs d'entreprise pour discuter de projets existants et de partenariats à conclure entre le Canada et l'Ukraine.

Le gouvernement conservateur avait entrepris la négociation de nombreux accords économiques, diplomatiques et de sécurité dans l'intérêt de nos deux pays. Les forts liens historiques et culturels qui

unissent l'Ukraine et le Canada ont été renforcés par les diverses initiatives mises en oeuvre par les conservateurs, dont l'Accord de libre-échange Canada-Ukraine, l'accord bilatéral de coopération de défense et les 100 millions de dollars et plus qui ont servi à favoriser la croissance économique, la démocratie et l'aide humanitaire.

Le Canada a encore beaucoup à offrir à l'Ukraine. Les conservateurs ont demandé au gouvernement de recommencer à lui fournir les images captées par le satellite RADARSAT, de l'ajouter à la Liste des pays désignés en ce qui concerne les armes automatiques et de lui acheminer le matériel défensif légal qu'elle demande. Nous pressons le gouvernement libéral de poursuivre sa collaboration avec le premier ministre Groysman afin que l'Ukraine puisse continuer de compter sur le soutien indéfectible du Canada.

* * *

L'UKRAINE

M. Borys Wrzesnewskij (Etobicoke—Centre, Lib.): Monsieur le Président, le 24 août dernier, un groupe de soldats canadiens ont pris part, drapeau canadien au bras, au défilé de la Fête de l'indépendance ukrainienne qui a eu lieu au centre de Kiev, envoyant du coup un message fort aux Ukrainiens: le Canada et l'OTAN sont avec eux malgré l'invasion militaire russe et les agressions que la Russie leur fait subir au quotidien.

Les valeurs fondamentales de l'Occident démocratique libéral sont remises en cause par la guerre hybride qui secoue actuellement le monde et qui voudrait faire tomber l'ordre international et ses règles. L'armée ukrainienne, composée en bonne partie de volontaires, est dans le feu de l'action et affronte les soldats et les mercenaires du Kremlin dans la région du Donbass. Pour défendre l'intégrité territoriale de l'Ukraine, ces soldats sans peur se sont fait le bouclier humain de l'OTAN et de l'Ouest. Dans le cadre de l'opération Unifier, le Canada a entraîné 5 500 soldats ukrainiens. Faisons tout pour que ces hommes et ces femmes de courage soient entraînés dans les règles de l'art et disposent de l'équipement dont ils ont besoin pour repousser l'agresseur.

Aujourd'hui, la Colline accueille le premier ministre Volodymyr Groysman, à qui nous souhaitons chaleureusement la bienvenue: *Slava Ukraini i Slava Kanadi*.

* * *

LES DROITS DE LA PERSONNE

M. Daniel Blaikie (Elmwood—Transcona, NPD): Monsieur le Président, j'interviens aujourd'hui pour exprimer ma solidarité à l'endroit du peuple oromo qui est persécuté par le gouvernement de l'Éthiopie. En novembre 2015, les manifestations populaires ont commencé activement pour protester contre le plan du gouvernement de déposséder les Oromos de leurs terres afin d'agrandir Addis-Abeba, la capitale du pays. Ce plan faisait suite à de nombreux projets de développement qui avaient déjà entraîné le déplacement de nombreux agriculteurs oromos au cours de la dernière décennie.

Le gouvernement éthiopien a fait abstraction du droit des Oromos à des assemblées pacifiques et a brutalement réprimé les protestations dans les territoires oromos. Le nombre d'arrestations arbitraires et de décès prématurés continue d'augmenter notamment chez les agriculteurs oromos, les politiciens de l'opposition, les universitaires, les journalistes et les étudiants.

J'exhorte le gouvernement du Canada à réagir, à exprimer les préoccupations du Canada à l'égard de la situation du peuple oromo en Éthiopie, et à collaborer avec nos alliés de la communauté internationale pour imposer au gouvernement de l'Éthiopie des sanctions pour avoir violé les droits fondamentaux d'un groupe de ses citoyens.

* * *

• (1415)

LA FISCALITÉ

M. Alexander Nuttall (Barrie—Springwater—Oro-Medonte, PCC): Monsieur le Président, au cours des dernières semaines, nous avons appris que le gouvernement libéral a injustement augmenté le fardeau fiscal de Canadiens atteints de diabète. Je viens maintenant d'apprendre que le gouvernement cible également des Canadiens souffrant de problèmes de santé mentale.

Il n'est déjà pas facile de vivre avec la maladie ou un handicap. Le gouvernement ne devrait pas rendre la situation encore plus difficile pour les Canadiens aux prises avec une telle réalité, en les forçant à payer davantage pour les services et les traitements dont ils ont besoin.

À titre de ministre du cabinet fantôme, responsable du portefeuille de la jeunesse, des sports et des personnes handicapées, j'affirme très clairement aux personnes atteintes de maladie ou ayant un handicap que le Parti conservateur est à l'écoute de leurs besoins et qu'il défend leur cause. Nous ne permettrons pas au gouvernement de leur tourner le dos. Nous ne resterons pas silencieux. Nous les appuierons, notamment pour que le gouvernement remédie à toute injustice fiscale.

* * *

LE MOIS DE L'HISTOIRE DES FEMMES

M. Terry Duguid (Winnipeg-Sud, Lib.): Monsieur le Président, cette année, les célébrations du Mois de l'histoire des femmes ont de nouveau souligné l'immense contribution des femmes à l'histoire de notre pays. Chaque jour du mois, nous avons entendu parler de pionnières femmes qui incarnent le thème de cette année, #prendresaplace.

[Français]

Leurs histoires ont stimulé l'engagement dynamique et le dialogue entre les Canadiens. Le 11 octobre, nous avons célébré la Journée internationale des filles, réaffirmant notre rôle de chef de file en ce qui concerne la défense des droits des filles et l'égalité des sexes sur la scène mondiale.

[Traduction]

Une semaine plus tard, à l'occasion de la Journée de l'affaire « personne », nous avons honoré les cinq femmes qui se sont battues sans relâche pour que les femmes obtiennent le statut juridique de personnes au Canada.

Le Mois de l'histoire des femmes tire à sa fin, mais tâchons ne pas nous arrêter sur une si belle lancée. Déployons de nouveaux efforts pour donner aux femmes les moyens de s'émanciper au Canada et dans ailleurs dans le monde.

Questions orales

QUESTIONS ORALES

[Français]

L'ÉTHIQUE

L'hon. Andrew Scheer (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, nous savons que le ministre des Finances a secrètement placé ses actions de Morneau Shepell dans une compagnie à numéro pendant deux ans. De plus, il a présenté une mesure législative sur les pensions qui lui serait personnellement bénéfique. Un ancien légiste de la Chambre des communes a dit que son comportement était, et je cite, une immense erreur de jugement.

Le premier ministre est-il d'accord?

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, comme les députés et les ministres doivent presque toujours le faire, le ministre des Finances a travaillé avec la commissaire à l'éthique pour s'assurer que tout était conforme aux règles et aux lois. Il a d'ailleurs mis en place un écran pour protéger ses décisions contre d'éventuels conflits, tout comme l'ont fait la chef de l'opposition, l'ancien ministre Denis Lebel et bien des gens des deux côtés de la Chambre qui ont pris des dispositions semblables.

[Traduction]

L'hon. Andrew Scheer (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, un ancien légiste de la Chambre des communes n'en revient pas de voir que le ministre des Finances croyait respecter l'esprit de la Loi sur les conflits d'intérêts en détenant des actions par l'entremise d'une société à numéro et en présentant un projet de loi sur les pensions alors même qu'il possède une entreprise qui fait des affaires dans le domaine des pensions. L'ancien légiste pense que le ministre des Finances aurait dû faire preuve d'un meilleur jugement. Nous sommes entièrement d'accord. Le premier ministre l'est-il?

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, tous les députés collaborent avec la commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique pour prendre les dispositions personnelles qui leur permettront de se conformer aux règles. Je peux donner à tous l'assurance que le ministre des Finances a suivi les recommandations qui lui ont été faites et je suis absolument certain que le chef de l'opposition officielle a également suivi les recommandations de la commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique en ce qui concerne les dispositions fiscales qu'il a prises.

L'hon. Andrew Scheer (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, la principale différence, c'est que j'ai tout divulgué à la commissaire à l'éthique, contrairement au ministre des Finances.

[Français]

Nous ne parlons pas d'un député d'arrière-ban. Il s'agit du ministre des Finances, l'un des ministres les plus importants du gouvernement.

Quand le premier ministre a-t-il appris que le ministre des Finances était impliqué dans ce conflit d'intérêts?

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, de ce côté-ci de la Chambre, nous travaillons avec la commissaire à l'éthique. Nous respectons les décisions et les conseils donnés par la commissaire à l'éthique.

La réalité, c'est que ce n'est pas surprenant de voir les conservateurs s'attaquer à la commissaire, puisque pendant 10 ans au gouvernement, ils se sont attaqués au directeur général des élections, à la commissaire à l'information et au commissaire à la protection de la vie privée. Ils ont aussi éliminé le poste de conseiller national des sciences. Ils ont continuellement attaqué les institutions qui préservent notre démocratie.

Questions orales

● (1420)

[Traduction]

L'hon. Andrew Scheer (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, c'est au ministre des Finances qu'on ne peut pas faire confiance. Il a caché pendant deux ans aux Canadiens une entreprise étrangère. Il a géré en secret ses actions de Morneau Shepell par l'intermédiaire d'une société à numéro de l'Alberta. Il a présenté un projet de loi servant ses propres intérêts. Le ministre des Finances possède toujours cinq autres sociétés à numéro dont on ne sait rien. Quand le premier ministre ordonnera-t-il au ministre des Finances de divulguer ce qu'il détient dans ces sociétés à numéro?

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, tous les Canadiens et tous les députés d'en face savent que le ministre des Finances a travaillé de concert avec la commissaire à l'éthique et a suivi les conseils de celle-ci. Ce qui n'est pas surprenant, c'est que les conservateurs attaquent encore une fois l'intégrité et le travail d'un mandataire du Parlement. Au cours des 10 années pendant lesquelles ils ont été au pouvoir, ils s'en sont pris à la commissaire à l'information, à la commissaire aux langues officielles, au commissaire à la vie privée, à des juges de la Cour suprême, ainsi qu'à Élections Canada. Les conservateurs auraient intérêt à respecter les institutions qui défendent le Parlement.

L'hon. Andrew Scheer (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement libéral doit respecter les Canadiens qui demandent de la transparence. Seul un député libéral considérerait comme une attaque mesquine le fait de demander au ministre des Finances, qui est chargé de réglementer et de légiférer dans le domaine de l'économie, de divulguer ce qu'il détient dans ses sociétés à numéro. Cela n'a rien à voir avec la commissaire aux conflits d'intérêts. Cela concerne le ministre des Finances, qui a caché de l'information aux Canadiens. Quand le premier ministre ordonnera-t-il au ministre des Finances de dire la vérité?

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, je le répète, c'est un peu fort de la part du Parti conservateur, qui, pendant 10 ans, a attaqué et démantelé des institutions qui protégeaient le Parlement. C'est le seul gouvernement dans l'histoire...

M. Mark Strahl: Cette sauce-là ne prend pas, Justin.

Le Président: À l'ordre.

Je demande au député de Chilliwack—Hope et à ses collègues de ne pas chahuter ni parler lorsque quelqu'un d'autre a la parole. Nous ne devons signaler ni la présence ni l'absence de...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: Je peux cependant assurer aux députés qu'il a effectivement chahuté.

Le premier ministre a la parole.

Le très hon. Justin Trudeau: Monsieur le Président, le Parti conservateur est le seul parti de l'histoire du Parlement canadien à avoir été accusé d'outrage au Parlement alors qu'il était au pouvoir. Les députés d'en face ne font preuve d'aucun respect pour l'ouverture et la transparence. Voilà pourquoi les Canadiens ont élu un meilleur gouvernement il y a deux ans. Voilà pourquoi, malgré les attaques de l'opposition, nous continuons à relever la barre en matière d'ouverture et de transparence.

M. Guy Caron (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, NPD): Monsieur le Président, ce qui me dérange dans cette défense, c'est que, durant la campagne électorale, les libéraux ont demandé aux Canadiens de voter pour eux parce qu'ils n'étaient pas du tout comme les conservateurs, mais qu'ils disent maintenant qu'on

ne devrait pas les blâmer, puisqu'ils ne font que ce que les conservateurs ont fait avant eux.

[Français]

Mon collègue de Skeena—Bulkley Valley a fait adopter hier une motion au Comité permanent de l'accès à l'information, de la protection des renseignements personnels et de l'éthique pour inviter la commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique à venir témoigner des changements qui seront nécessaires pour éliminer l'échappatoire dans la Loi sur les conflits d'intérêts. Nous avons présenté cette motion la semaine dernière et les libéraux ont voté contre. Tous s'entendent pour dire que l'échappatoire est problématique.

Quand le premier ministre va-t-il se décider à l'éliminer?

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, je respecte l'indépendance des comités. Je suis content que le comité en question va étudier la loi qui régit les conflits d'intérêts et inviter la commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique. Je pense que c'est une bonne chose d'entendre ce que les parlementaires ont à dire à ce sujet. Cela fait partie de la façon dont cet endroit est toujours en train de chercher à s'améliorer. Cependant, nous, de ce côté-ci de la Chambre, nous avons toujours démontré de l'ouverture, de la transparence et du respect envers les citoyens.

[Traduction]

Mme Linda Duncan (Edmonton Strathcona, NPD): Monsieur le Président, le fait est que plusieurs ministres profitent de cette échappatoire de la Loi sur les conflits d'intérêts, dont la commissaire à l'éthique demande la suppression depuis 2013.

Puisque le gouvernement se targue d'appliquer des normes éthiques aussi élevées, pourquoi le premier ministre se refuse-t-il à faire ce qu'il faut, à savoir suivre les conseils de la commissaire à l'éthique et supprimer cette échappatoire?

● (1425)

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux d'affirmer que cette information figure depuis longtemps sur le site Web de la commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique, car deux ministres avaient des biens contrôlés détenus indirectement. Le ministre des Finances a annoncé qu'il va au-delà de ce qu'on lui avait demandé à l'origine. Dans le cas de l'autre ministre, la personne s'est dessaisie de ses avoirs il y a 18 mois.

* * *

L'ENVIRONNEMENT

Mme Linda Duncan (Edmonton Strathcona, NPD): C'est une réponse embrouillée, monsieur le Président, mais passons à une autre question.

En prévision de la réunion sur le climat qui se tiendra la semaine prochaine à Bonn, les Nations unies soulèvent les inquiétudes que suscitent les écarts qui se creusent par rapport aux émissions. Elles demandent aux nations de redoubler d'efforts. La commissaire à l'environnement rapporte que le gouvernement libéral n'arrive même pas à atteindre les objectifs de Stephen Harper.

Étant donné les inquiétudes des Nations unies et les rapports selon lesquels les émissions de méthane pourraient être le double de celles prévues, le premier ministre s'engage-t-il aujourd'hui à réduire de façon beaucoup plus conséquente les émissions de gaz à effet de serre?

Questions orales

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, les Canadiens s'attendent à ce que le gouvernement fasse preuve de leadership en bâtissant et en faisant croître l'économie tout en protégeant l'environnement. En fait, les Canadiens savent que c'est la seule voie d'avenir. Les conservateurs ont exprimé très clairement qu'ils ne se soucient pas de l'environnement et l'économie en a pâti. Quant au NPD, il ne se soucie pas tellement de l'économie, comme semble le montrer l'approche qu'il propose.

Nous avons présenté, contrairement à tous les gouvernements précédents de quelque allégeance que ce soit, un cadre pancanadien responsable et un vrai plan de réduction des émissions.

[Français]

M. Guy Caron (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, NPD): Monsieur le Président, les faits sont là. La commissaire à l'environnement l'a confirmé dans son rapport il y a quelques semaines. Maintenant, le responsable de l'environnement de l'ONU sonne également l'alarme sur la réduction des gaz à effet de serre.

Les libéraux ont adopté les faibles cibles de Stephen Harper, et il est évident, contrairement à ce que le premier ministre dit, que les libéraux ne réussiront pas à atteindre les cibles de Copenhague ni même celles de Paris. Les Canadiens méritent un vrai plan contre les changements climatiques.

Quand le gouvernement va-t-il nous le présenter?

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, les conservateurs et le NPD veulent forcer un faux choix: ou bien l'économie, ou bien l'environnement.

Nous, les libéraux comme tous les Canadiens, nous savons que la seule façon de bâtir un avenir meilleur pour nos enfants et nos petits-enfants, c'est de protéger l'environnement et de créer de la croissance économique, en même temps. C'est pour cela que nous mettons en avant un plan pancanadien sur la réduction des gaz à effet de serre, qui comprend la tarification du carbone, qui comprend la protection de nos océans et qui prévoit d'investir dans la classe moyenne et de créer de la croissance économique pour tout le monde, car c'est ce que les Canadiens veulent.

* * *

L'ÉTHIQUE

M. Alain Rayes (Richmond—Arthabaska, PCC): Monsieur le Président, le ministre des Finances a passé des mois à traiter les propriétaires de PME, les agriculteurs et tous ceux et celles qui créent des emplois dans nos régions de fraudeurs fiscaux, avec son projet de réforme fiscale. Nous découvrons aujourd'hui que c'est le ministre des Finances lui-même qui a trouvé des échappatoires fiscales qu'il exploite à des fins personnelles. Pour faciliter le travail de la commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique qui enquête actuellement sur le cas du ministre des Finances, peut-il dévoiler ses actifs cachés dans la compagnie à numéro 2254165?

[Traduction]

L'hon. Bill Morneau (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, tous mes actifs ont été entièrement déclarés à la commissaire à l'éthique. C'est clair et net. On n'y changera rien en répétant constamment le contraire.

Ce que je me demande, moi, c'est si les 21 membres d'en face ont des entreprises privées en ont fait autant. Le député de Chatham-Kent—Leamington, par exemple, a-t-il déclaré en quoi consistent les actifs de la société 782615 Ontario Inc. ou de la société

2412420 Ontario Inc.? Le député de Niagara Falls a-t-il déclaré ce qui se trouve dans...

Des voix: Oh, oh!

[Français]

Le Président: À l'ordre. La parole est à l'honorable député de Richmond—Arthabaska.

M. Alain Rayes (Richmond—Arthabaska, PCC): Monsieur le Président, je vais dire la différence entre les députés de ce côté-ci de la Chambre et le ministre des Finances. D'abord, de notre côté, personne n'a caché une villa en France. Deuxièmement, personne n'a pris deux ans pour divulguer ses actifs, une situation scandaleuse. Troisièmement, personne n'a créé une loi qui l'avantageait personnellement.

Revenons à la question principale. Est-ce que le ministre des Finances peut nous dire ce qui se cache derrière le numéro de sa compagnie 2070689 et 2254165?

• (1430)

L'hon. Bill Morneau (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai déjà dit, j'ai travaillé avec la commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique pour m'assurer qu'elle comprend exactement ma situation personnelle. Elle m'a donné des recommandations sur la façon d'avoir une situation où je ne suis pas en conflit d'intérêts. C'était très important.

La raison pour laquelle les députés de l'autre côté s'intéressent à ma situation, c'est qu'ils savent qu'il est très important de continuer les discussions au sujet des finances des Canadiens. Il est très important d'améliorer la situation des Canadiens.

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt (Milton, PCC): Monsieur le Président, lorsque le ministre des Finances était président exécutif de Morneau Shepell, il a milité pour des politiques qu'il a par la suite mises en oeuvre lorsqu'il est devenu ministre.

Ce n'est que lorsqu'il s'est fait prendre que nous avons appris que ses actions avaient pris de la valeur grâce à ces politiques. Ce n'est que lorsqu'il s'est fait prendre qu'il est allé rencontrer la commissaire à l'éthique. Ce n'est que lorsqu'il s'est fait prendre qu'il a accepté de vendre ses actions en raison du conflit d'intérêts.

Si le ministre ne veut pas révéler les actifs de ses autres mystérieuses sociétés à numéro, il pourrait peut-être nous dire en quoi consistent ceux de la société 1446977 Ontario Inc. Nous pourrions ainsi avoir la certitude qu'il n'est pas, là aussi, en conflit d'intérêts.

L'hon. Bill Morneau (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai déjà confirmé à la Chambre, j'ai déclaré tous mes avoirs à la commissaire à l'éthique, c'est-à-dire 100 % de mes actifs. Je ne détiens aucun bien contrôlé dans mes avoirs ni dans ceux de ma famille.

Au lieu de s'intéresser seulement à mes finances, ce serait bien si les députés d'en face s'intéressaient aux finances de l'ensemble des Canadiens. C'est ce à quoi nous consacrons notre énergie. Pour la gouverne de la députée de Milton, nous nous intéressons aussi à la situation des gens de sa circonscription et nous voulons améliorer leur sort en bonifiant, par exemple, l'Allocation canadienne pour enfants et la Prestation fiscale pour le revenu de travail.

Des voix: Oh, oh!

Questions orales

Le Président: À l'ordre. Je ne crois pas que la Chambre ait constamment besoin d'entendre les députés qui n'ont pas la parole lorsqu'une personne pose une question ou qu'elle y répond. Je demanderais aux députés de tenter de faire preuve de retenue.

La députée de Milton a la parole.

L'hon. Lisa Raitt (Milton, PCC): Monsieur le Président, c'est exactement ce que nous avons fait, cet été, lorsque nous avons dénoncé le fait que les propriétaires de petite entreprise au Canada se faisaient traiter de fraudeurs fiscaux par le ministre des Finances. Pendant deux années complètes, le ministre a mené à bien une politique économique qui a profité non seulement à sa fortune personnelle, mais aussi à la fortune de ses amis et de ses proches. Qui sait dans combien d'autres politiques ce ministre est intervenu et combien il en a mises en oeuvre qui ont profité directement à ses avoirs. Quand le ministre arrêtera-t-il de jouer à cache-cache? Quand dira-t-il la vérité et divulguera-t-il à la Chambre le contenu des sociétés à numéro 1446977 et 2135042?

L'hon. Bill Morneau (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, que savons-nous actuellement? Nous savons que 21 députés de l'autre côté de la Chambre...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre. La plupart des députés de tous les partis sont en mesure d'assister à la période des questions sans réagir au propos qu'ils n'aiment pas entendre, ce qui est inévitable ici. Je sais que les députés peuvent se comporter avec retenue et qu'ils peuvent garder leur calme, ce que je les encourage à faire.

Le ministre des Finances à la parole.

L'hon. Bill Morneau: Monsieur le Président, nous savons que 21 députés de l'opposition sont propriétaires de sociétés privées. Nous savons aussi que les députés d'en face se sont opposés farouchement aux modifications que nous voulions apporter pour nous assurer que le régime fiscal soit équitable. Par conséquent, tandis que nous travaillions pour le compte des Canadiens, que nous nous efforcions de baisser les taux d'imposition des petites entreprises dans l'ensemble du pays, ils s'intéressaient aux avantages dont pourrait profiter la tranche de 1,7 % des personnes qui ont constitué une société privée. Les députés d'en face protègent leurs intérêts, mais nous, nous protégerons ceux de la population canadienne.

Des voix: Oh, oh!

Le Président: J'ai déjà demandé aux députés de...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre. Je sais que les députés veulent aller célébrer l'Halloween, mais il faut avancer.

Le député de Carleton a la parole.

L'hon. Pierre Poilievre (Carleton, PCC): Je suis l'un des 21 députés dont le ministre vient de parler. Il veut savoir ce qu'il y a dans ma société. C'est un immeuble locatif; c'est aussi simple que ça.

Que retrouve-t-on dans la société 2254165 Ontario Inc.?

Des voix: Oh, oh!

• (1435)

Le Président: Je sais que les députés voudront entendre une autre question, probablement du même député. Je leur suggère donc de rester calmes pour entendre la réponse à cette question avant de passer à la question suivante.

Le ministre des Finances a la parole.

L'hon. Bill Morneau (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai dit, tous mes actifs ont été déclarés, et je ne détiens aucun bien contrôlé. Il est important de tout divulguer à la commissaire à l'éthique. Comme je l'ai dit, j'aimerais savoir si c'est ce que font les députés de l'autre côté de la Chambre, notamment si le député de Calgary Rocky Ridge a déclaré tout ce qui se trouve dans la société 638484 Alberta Ltd, ou si le député de Fort McMurray—Cold Lake a tout révélé sur la société 615783 Alberta Ltd., qui est une filiale de DBK Holdings.

Il s'agit là de questions fort intéressantes. Cependant, je trouve plus important de parler de la situation des habitants de ces circonscriptions et de déterminer s'ils constatent les avantages que nous tentons...

Le Président: Le député de Carleton a la parole.

L'hon. Pierre Poilievre (Carleton, PCC): Monsieur le Président, pendant que le ministre parlait, j'ai eu l'occasion de consulter les 21 députés dont il a fait mention. Ils ont tous confirmé qu'aucun d'entre eux ne possède des actions dans une entreprise qu'ils dirigent. Le ministre des Finances est le seul à avoir cet honneur. Pourrait-il donc simplement nous révéler ce qu'il détient dans la société à numéro 2254165 Ontario Inc.?

L'hon. Bill Morneau (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, je ne peux que supposer que les députés de l'opposition continuent à être obsédés par mes finances personnelles parce qu'ils ne veulent pas reconnaître ce que nous faisons pour leurs concitoyens. S'ils faisaient du porte-à-porte, ils découvriraient qu'il y a plus de 450 000 chômeurs de moins qu'il y a deux ans. Ils constateraient que le taux de chômage n'a pas été aussi bas depuis une décennie. Ils verraient que l'économie canadienne se porte bien et que la situation des habitants de leur circonscription et de leur famille s'est améliorée. C'est là-dessus que nous continuerons à mettre l'accent. C'est pour cela que nous avons été élus.

* * *

LE PATRIMOINE CANADIEN

Mme Rachel Blaney (North Island—Powell River, NPD): Monsieur le Président, nous savons maintenant que Netflix n'est pas le seul géant du numérique provenant de Silicon Valley à obtenir un traitement préférentiel. Google a rencontré des représentants du gouvernement à 37 reprises, Microsoft, à 35 reprises, et Amazon a eu droit à près de 100 entretiens. Microsoft a embauché une ancienne directrice du Parti libéral. Pire encore, la chef de cabinet de la ministre du Patrimoine a travaillé pour Google. L'industrie canadienne, elle, doit suivre des règles différentes. Aura-t-elle au moins ses rencontres Facetime avec la ministre?

J'ai une question simple à poser. Quand la ministre se mettra-t-elle au travail pour les entreprises canadiennes au lieu de seulement favoriser les géants américains?

L'hon. Mélanie Joly (ministre du Patrimoine canadien, Lib.): Monsieur le Président, nous avons la chance d'avoir de formidables créateurs au Canada et nous devons défendre leurs intérêts. Même si les Canadiens ont accès à ces plateformes et qu'elles font partie de la vie quotidienne, il nous revient de présenter le point de vue des créateurs lors des discussions sur le sujet. C'est exactement ce que nous avons fait.

Questions orales

Cela dit, nous avons eu la chance de rencontrer des artistes de partout au pays et d'entendre l'avis de 30 000 Canadiens. Nous avons tenu plus de rencontres avec la Writers Guild, l'Association canadienne des éditeurs de musique, la Canadian Independent Music Association et l'Alliance of Canadian Cinema, Television and Radio Artists en général qu'avec des représentants de toute autre plateforme.

M. Pierre Nantel (Longueuil—Saint-Hubert, NPD): Il ne fait aucun doute qu'ils bradent notre culture, monsieur le Président.

[Français]

Le voile se lève donc sur une véritable fourmilière de lobbying financée par la Californie et Silicon Valley. Avec Google, Microsoft, Amazon et Netflix, tous ces gens, on comprend pourquoi la ministre du Patrimoine parle maintenant de modèle d'affaires pour notre culture. On n'a évidemment pas la chance d'entendre la coalition culturelle, et la ministre ne répond pas à la lettre du gouvernement du Québec, qui attend depuis un mois sa réponse. C'est pathétique.

Microsoft a embauché une ancienne directrice du Parti libéral et la ministre du Patrimoine a embauché une ancienne dirigeante de Google comme chef de cabinet.

Coudon, est-ce que les conflits d'éthique sont contagieux?

● (1440)

L'hon. Mélanie Joly (ministre du Patrimoine canadien, Lib.): Monsieur le Président, mon collègue a mentionné la coalition. J'ai eu l'occasion de rencontrer les représentants de celle-ci et j'ai eu l'occasion de rencontrer à plusieurs reprises ces différents intervenants.

Cela me fait toujours plaisir, comme dimanche passé, alors que j'étais au Gala de l'ADISQ avec mon collègue, de rencontrer les intervenants de l'industrie. Cela dit, il est important de rencontrer les représentants des plateformes numériques, car plutôt que de se cacher derrière cette vérité, nous reconnaissons que ces plateformes font partie de nos vies.

C'est notre rôle, en tant que gouvernement, de présenter le point de vue des artistes et de nos créateurs pour faire en sorte qu'il y ait du contenu canadien sur les plateformes.

* * *

[Traduction]

L'ÉTHIQUE

M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC): Monsieur le Président, la commissaire à l'éthique vient de soulever de nouvelles questions au sujet du conflit d'intérêts du ministre des Finances. Les Canadiens ne font plus confiance au ministre parce qu'il a dissimulé ses actions de Morneau Shepell dans une société à numéro en Alberta et qu'il n'a pas déclaré sa société étrangère en France. Les Canadiens se demandent combien d'avoirs et de conflits d'intérêts supplémentaires il cache encore dans ses autres sociétés à numéro.

Je demande donc au ministre des Finances, quels avoirs cache-t-il dans la société 2254165 Ontario Inc.?

L'hon. Bill Morneau (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, moi aussi je peux jouer au Bingo. Qu'en est-il de 615783 Alberta, de 782615 Ontario, ou de 1149976 Ontario? Je pourrais aussi parler des chiffres importants: 300 000 enfants sortis de la pauvreté, et un taux d'imposition de 9 % pour les petites entreprises, plutôt que de 11 % sous le gouvernement précédent. Nous pourrions également mentionner les 450 000 nouveaux emplois, ou le fait que l'économie affiche une croissance de 3,7 % par rapport à l'année dernière.

Voilà le genre de chiffres qui comptent. Ce sont ces chiffres qui comptent pour les Canadiens.

M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC): Monsieur le Président, c'est choquant de constater que le ministre des Finances ne voit pas la différence entre un député qui détient des actions et un membre du Cabinet qui détient des actions d'une compagnie de gestion de fonds de pension, et qui a présenté et défendu le projet de loi C-27, qui portait sur la réforme des pensions. C'est une tout autre histoire. C'est lui qui est en conflit d'intérêts. Personne de ce côté-ci n'a présenté de mesure législative qui le mettrait en position de conflit d'intérêts.

Le ministre des Finances va-t-il dire la vérité et révéler aux Canadiens ce qu'il cache dans la société 2070689 Ontario Ltd.?

L'hon. Bill Morneau (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, ce qui est vraiment choquant, c'est que les députés d'en face ne comprennent pas vraiment comment les choses fonctionnent dans notre pays. Nous avons...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Je suis certain que les députés comprennent qu'ils ont besoin d'entendre les réponses et que j'ai besoin d'entendre les réponses. Nous avons besoin d'un peu calme.

Le ministre des Finances a la parole.

L'hon. Bill Morneau: Monsieur le Président, les 338 députés de la Chambre, les ministres du présent gouvernement, les ministres du gouvernement précédent et les ministres du gouvernement avant cela ont tous travaillé avec la commissaire à l'éthique afin de déclarer tous leurs avoirs, comme je l'ai fait. Nous recevons des recommandations de la commissaire à l'éthique sur la manière d'éviter les conflits d'intérêts, ce que j'ai fait. Puis, nous suivons ses recommandations pour être sûrs que nous évitons en fait en tout temps les conflits d'intérêts, ce que j'ai fait. C'est...

Le Président: Le député de Louis-Saint-Laurent a la parole.

M. Gérard Deltell (Louis-Saint-Laurent, PCC): Monsieur le Président, je pense que le ministre des Finances ne sait pas comment le gouvernement fonctionne, et c'est pourquoi nous avons de graves problèmes en ce moment.

[Français]

Si les Canadiens sont intéressés de savoir quels sont les avoirs du ministre des Finances, c'est parce qu'il est le ministre des Finances. C'est tout simplement pour cela. Le ministre des Finances est celui qui est à l'origine de toutes les mesures fiscales. C'est pour cela que chaque fois qu'il a pris une décision, cela le mettait en conflit d'intérêts avant qu'il vende ses actions. Le problème, c'est qu'il a encore des compagnies qui ne sont pas connues.

Le ministre peut-il nous dire quels sont les avoirs de la compagnie 1446977 Ontario inc.?

L'hon. Bill Morneau (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai dit, je vais continuer de prendre en considération les chiffres très importants pour les Canadiens et les Canadiennes. Par exemple, il y a 300 000 enfants qui maintenant ne sont plus en situation de pauvreté; de plus nous avons le niveau de croissance économique le plus haut du G7 et nous avons le niveau de chômage le plus bas de la décennie. Ce sont les chiffres importants pour notre pays et ce sont les chiffres importants pour nous comme gouvernement.

Questions orales

•(1445)

M. Gérard Deltell (Louis-Saint-Laurent, PCC): Monsieur le Président, comme gouvernement, ce ministre signe un déficit de plus de 20 milliards de dollars, soit deux fois le chiffre auquel il s'est engagé en campagne électorale. Ce que l'on sait de ce ministre, c'est qu'il agit uniquement lorsqu'il est pris la main dans le sac. C'est ce qu'il a fait avec ses actions, c'est ce qu'il a fait avec ses compagnies privées et c'est ce qu'il doit faire actuellement avec ses compagnies à numéro.

J'ai une autre question: est-ce que le ministre des Finances peut nous dire quels sont les avoirs de la compagnie 2135042 Ontario inc.?

L'hon. Bill Morneau (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, à la même question, j'ai la même réponse. Il est très important pour nous de considérer comment nous pouvons améliorer la situation des Canadiens et des Canadiennes. C'est notre but. C'est un but très important. Heureusement pour les Canadiens, nous sommes dans une très bonne situation économique. Nous avons expliqué que nous avons maintenant le niveau de croissance économique le plus haut de la décennie. Nous avons le niveau de chômage le plus bas de la décennie. C'est très important pour nous maintenant et pour l'avenir de nos enfants aussi.

* * *

[Traduction]

LES AFFAIRES AUTOCHTONES

Mme Sheila Malcolmson (Nanaimo—Ladysmith, NPD): Monsieur le Président, à l'heure où le gouvernement actuel fait du lobbying auprès du Sénat pour faire adopter le projet de loi S-3, les femmes autochtones et l'Alliance canadienne féministe pour l'action internationale exhortent les libéraux à accepter un amendement du Sénat visant à mettre un terme à toutes les formes de discrimination fondée sur le sexe. Cet amendement, semblable à celui qui a été proposé par le NPD, mais qui, étrangement, a été rejeté par les libéraux lors de la Journée nationale des peuples autochtones, permettrait de retirer complètement la discrimination fondée sur le sexe de la Loi sur les Indiens. Pourquoi le premier ministre, qui affirme être féministe et n'entretenir aucune relation plus importante que celle avec les peuples autochtones, ne voudrait-il pas retirer toutes les formes de discrimination fondée sur le sexe de la Loi sur les Indiens?

Mme Yvonne Jones (secrétaire parlementaire de la ministre des Affaires autochtones et du Nord, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement est résolu à garantir l'équité pour toutes les femmes du Canada. Nous sommes également déterminés à accorder suffisamment de temps pour la tenue d'un débat constructif au sujet du projet de loi S-3, surtout dans le contexte de la nouvelle échéance fixée au 22 décembre. Le gouvernement s'engage à collaborer avec les communautés des Premières Nations, les personnes touchées, les experts et les parlementaires pour retirer toutes les formes de discrimination fondée sur le sexe des dispositions sur l'inscription de la Loi sur les Indiens.

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Monsieur le Président, la discrimination juridique contre les femmes est inacceptable en 2017, sauf dans le cas des femmes autochtones, apparemment. Le gouvernement colonialiste d'Ottawa détient toujours le pouvoir de décider qui peut jouir des droits des Autochtones au pays et il a privé des milliers de femmes de leurs droits. Les tribunaux ont maintenant ordonné des mesures de réparation, et ce n'est pas beau à voir. Le premier ministre, qui se dit féministe, affirme qu'il a besoin de plus de temps pour tenir des

consultations. Voyons donc! Les gouvernements ont eu 150 ans pour nier leurs droits aux femmes autochtones. La cloche a sonné. Le premier ministre entend-il amender le projet de loi S-3 pour mettre fin, une fois pour toutes, à la discrimination fondée sur le sexe dont sont victimes les femmes autochtones, oui ou non?

Mme Yvonne Jones (secrétaire parlementaire de la ministre des Affaires autochtones et du Nord, Lib.): Monsieur le Président, comme le sait le député d'en face, nous sommes le tout premier gouvernement de l'histoire du Canada à déployer tous les efforts possibles pour mettre fin à la discrimination fondée sur le sexe dont sont victimes les femmes dans le cadre de la Loi sur les Indiens. Nous nous sommes engagés à le faire et nous allons le faire. Nous collaborons avec les Premières Nations, avec les Autochtones et avec tous les Canadiens dans le but de retirer toute forme de discrimination fondée sur le sexe des dispositions de la Loi sur les Indiens qui portent sur l'inscription. Le gouvernement respectera son engagement à cet égard.

* * *

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

M. Gary Anandasangaree (Scarborough—Rouge Park, Lib.): Monsieur le Président, au cours des derniers mois, les Canadiens ont regardé, horrifiés, des centaines de milliers de Rohingyas être forcés de quitter leur maison et se faire assassiner au Myanmar dans ce qui est décrit comme un nettoyage ethnique.

[Français]

La semaine dernière, le gouvernement a annoncé des initiatives majeures pour aider à mettre fin à la violence dans la région.

La ministre pourrait-elle nous fournir une mise à jour sur les mesures additionnelles prises pour permettre aux Canadiens d'aider la population rohingya?

[Traduction]

L'hon. Marie-Claude Bibeau (ministre du Développement international et de la Francophonie, Lib.): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Scarborough—Rouge Park de son travail dans cet important dossier.

Le gouvernement demeure profondément préoccupé par les crimes contre l'humanité commis à l'endroit des Rohingyas. Voilà pourquoi je viens de lancer le Fonds de secours pour la crise au Myanmar, qui est un fonds de contrepartie.

[Français]

Pour chaque dollar offert en don par les Canadiens d'ici le 28 novembre, le gouvernement versera une somme équivalente pour soutenir les efforts de nos partenaires humanitaires sur le terrain. J'invite les Canadiens à être généreux et à visiter le site Canada.ca/crisemyanmar.

Questions orales

●(1450)

[Traduction]

LA FISCALITÉ

Mme Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton, PCC): Monsieur le Président, la ministre continue d'insister pour dire qu'elle n'a apporté aucune modification aux politiques qui régissent le crédit d'impôt pour personnes handicapées. Nous avons des lettres qui prouvent que ce n'est pas vrai. Cependant, la preuve la plus convaincante est que 80 % des personnes atteintes du diabète de type 1 qui jadis étaient admissibles au crédit se le voient maintenant refusé. Qui a dit à la ministre de faire payer plus d'impôt aux personnes atteintes du diabète de type 1?

[Français]

L'hon. Diane Lebouthillier (ministre du Revenu national, Lib.): Monsieur le Président, aucune modification n'a été apportée aux critères d'admissibilité pour les crédits d'impôt pour les personnes handicapées et pour les personnes diabétiques. Les préoccupations soulevées par les groupes sont importantes, mais je peux dire que pendant 10 ans, l'ancien gouvernement conservateur a sabré dans la recherche scientifique. Notre gouvernement a investi 41 millions de dollars dans la recherche sur le diabète. Nous continuons de travailler avec nos partenaires, afin que le diabète disparaisse du Canada.

[Traduction]

Mme Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton, PCC): Monsieur le Président, nous avons les nouveaux documents, et 80 % des personnes qui demandent le crédit d'impôt pour personnes handicapées et qui y étaient admissibles avant mai dernier voient maintenant leur demande rejetée.

La ministre du Revenu continue de dire que les Canadiens obtiendront les crédits d'impôt pour personnes handicapées qu'ils méritent. Par conséquent, croit-elle que les personnes atteintes de diabète de type 1 méritent de recevoir le crédit d'impôt pour personnes handicapées, oui ou non?

[Français]

L'hon. Diane Lebouthillier (ministre du Revenu national, Lib.): Monsieur le Président, je le répète, aucune modification n'a été apportée aux critères d'admissibilité pour les crédits d'impôt. Notre objectif demeure toujours le même, soit que les gens reçoivent les crédits et les prestations auxquels ils ont droit.

Nous travaillons avec nos partenaires. Nous avons investi 41 millions de dollars dans la recherche. Nous avons simplifié les formulaires pour le crédit d'impôt. Nous avons embauché des infirmières cliniciennes. Le travail se fait, comme le demande la population.

M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC): Monsieur le Président, contrairement à ce que dit le ministre des Finances, on sait très bien comment le gouvernement libéral fonctionne. La ministre du Revenu national doit trouver de l'argent pour payer les déficits des libéraux.

Malheureusement pour les Canadiens, elle prend son mandat un peu trop à coeur. Elle a choisi d'en prendre dans les poches des plus vulnérables, des personnes souffrant du diabète, de maladies mentales et d'autres déficiences.

De ce côté-ci de la Chambre, au lieu de défendre des ministres qui cachent leur fortune familiale, comme dans un épisode de *Dynastie*, nous allons toujours nous lever pour défendre les plus démunis.

Quel camp choisit la ministre? Va-t-elle, oui ou non, mettre fin à cette attaque contre les plus vulnérables?

L'hon. Diane Lebouthillier (ministre du Revenu national, Lib.): Monsieur le Président, je suis très fière à titre d'ancienne travailleuse sociale de pouvoir dire que j'ai toujours travaillé pour les plus faibles et les plus démunis.

J'ai des bonnes nouvelles aussi pour mes collègues d'en face. Qu'ils sachent que les approbations totales pour les crédits d'impôt pour les personnes atteintes de problèmes de santé mentale ont atteint un niveau sans précédent, l'an dernier.

Nous rendons les crédits des soins pour la santé mentale plus accessibles, nous simplifions les formulaires, nous embauchons des infirmières cliniciennes. Nous continuons de travailler avec nos partenaires, c'est ce que notre gouvernement a promis et c'est ce que nous continuerons de faire.

[Traduction]

M. Pat Kelly (Calgary Rocky Ridge, PCC): Monsieur le Président, pendant la période des questions hier, la ministre du Revenu a continué de s'envoyer des fleurs en disant que le « gouvernement est fermement engagé à ce que toute la population reçoive les crédits d'impôt auxquels elle a droit. »

Ces paroles ne servent pas à grand-chose aux personnes atteintes de diabète de type 1, de maladies mentales ou d'autisme qui se voient tout à coup refuser le crédit d'impôt pour personnes handicapées, tout cela parce que les libéraux ont besoin de plus d'argent pour financer leurs dépenses effrénées. Un nombre incalculable de personnes à qui on refuse le crédit d'impôt pour personnes handicapées; est-ce cela qu'entend la ministre quand elle parle de voir à ce que tous les Canadiens reçoivent les crédits d'impôt auxquels ils ont droit?

[Français]

L'hon. Diane Lebouthillier (ministre du Revenu national, Lib.): Monsieur le Président, tous les Canadiens doivent recevoir les crédits d'impôt auxquels ils ont droit. J'inviterais mes collègues d'en face à cesser de dire des faussetés à la population. Nous avons investi, dans la recherche pour le diabète, 41 millions de dollars. Nous avons investi, en santé mentale, 5 milliards de dollars qui vont permettre de rejoindre 500 000 jeunes âgés de moins de 25 ans. Nous avons simplifié les formulaires, nous embauchons des infirmières cliniciennes, nous travaillons avec nos partenaires et nous allons continuer de le faire comme nous l'avons promis à la population.

* * *

●(1455)

[Traduction]

LE TRAVAIL

Mme Sheri Benson (Saskatoon-Ouest, NPD): Monsieur le Président, selon le *Globe and Mail*, le gouvernement actuel ne recense pas les accidents mortels en milieu de travail au Canada. Il est essentiel que les libéraux prennent l'initiative de la collecte de nouvelles données pour étayer des interventions fondées sur des données probantes dans les milieux de travail qui posent des risques afin de protéger les travailleurs canadiens. Le gouvernement sait-il combien de travailleurs sont décédés des suites d'un accident du travail au Canada cette année? Bien sûr que non, puisqu'il n'a pas ces données.

Questions orales

Le gouvernement libéral va-t-il accepter de travailler avec nous, de prendre les commandes dans ce dossier, et de recueillir des données qui serviront à protéger les travailleurs canadiens et à éviter des accidents mortels au travail?

L'hon. Patty Hajdu (ministre de l'Emploi, du Développement de la main-d'œuvre et du Travail, Lib.): Monsieur le Président, il va sans dire que toute perte de vie en milieu de travail est un événement tragique. Nous sommes bien d'accord sur ce point. C'est pourquoi nous plaçons la santé et la sécurité des travailleurs canadiens avant tout dans ce que nous faisons. Tout le monde a droit à un environnement de travail exempt de danger et sain.

Dans le budget de 2017, nous avons annoncé de nouveaux outils pour assurer l'observation et l'application des règles, dont des sanctions administratives pécuniaires et le pouvoir de publier le nom des employeurs contrevenants. Qui plus est, nous travaillons actuellement avec les provinces et les territoires afin d'harmoniser la réglementation en matière de santé et de sécurité au travail.

Nous sommes d'accord qu'il est important d'avoir des données. Nous allons agir.

* * *

[Français]

SERVICE CORRECTIONNEL CANADA

M. Matthew Dubé (Beloeil—Chambly, NPD): Monsieur le Président, après les révélations troublantes de harcèlement au sein du SCRS, c'est au tour de Service correctionnel Canada d'être au coeur d'un scandale à la prison d'Edmonton. Les agressions et les menaces subies par les agentes correctionnelles sont inacceptables.

[Traduction]

Nous savons que le Service correctionnel du Canada a suspendu les personnes prises en faute, mais j'aimerais poser une question au ministre. Peut-il nous assurer que des agents n'affichent pas un comportement semblable dans d'autres établissements fédéraux, et va-t-il lancer des enquêtes pour en être absolument sûr?

L'hon. Ralph Goodale (ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, Lib.): Monsieur le Président, comme le député le sait, un certain nombre d'organismes, dont le service de police, enquêtent actuellement sur la situation à l'Établissement d'Edmonton. Je dois donc être prudent dans mes commentaires à cet égard pour éviter toute ingérence dans l'enquête.

Cependant, je tiens à lui garantir sans l'ombre d'un doute que le gouvernement partage ses inquiétudes. J'ai d'ailleurs demandé au commissaire du Service correctionnel du Canada de veiller à ce que ce problème soit réglé.

* * *

L'IMMIGRATION, LES RÉFUGIÉS ET LA CITOYENNETÉ

L'hon. Michelle Rempel (Calgary Nose Hill, PCC): Monsieur le Président, le système d'immigration du Canada devrait être sûr, équitable et empreint de compassion. Cependant, le premier ministre a fait fi pendant des mois des appels désespérés de survivants de génocide. Il n'a aucun plan pour favoriser l'intégration de dizaines de milliers de réfugiés. Il refuse d'éliminer l'échappatoire qui existe dans l'Entente sur les tiers pays sûrs et il accorde plutôt la priorité aux personnes qui sont entrées illégalement au Canada. Il a aussi créé des délais d'attente interminables pour les gens qui tentent d'entrer au pays en se conformant aux règles.

Comment le premier ministre entend-il admettre 300 000 autres personnes alors qu'il n'a aucun plan pour réparer le gâchis qu'il a créé?

L'hon. Ahmed Hussen (ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté, Lib.): Monsieur le Président, en parlant de gâchis, le parti d'en face a admis un grand total de trois réfugiés yézidis fuyant le génocide. Nous avons admis près de 800 survivants de Daech au Canada.

Le parti d'en face a sabré les services d'établissement destinés aux nouveaux arrivants. Nous investirons plus de 1 milliard de dollars dans ces services.

Le parti d'en face a mis la hache dans les soins de santé pour les réfugiés, qui sont les personnes les plus vulnérables au monde. Nous allons prendre...

Le Président: La députée de Calgary Nose Hill a la parole.

L'hon. Michelle Rempel (Calgary Nose Hill, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement oublie souvent que l'immigration n'est pas une question de chiffres, mais de personnes. La semaine dernière, j'ai rencontré Mirabel. Elle est entrée au Canada...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre s'il vous plaît. Cette fois-ci, j'ai besoin d'entendre la question.

La députée de Calgary Nose Hill a la parole.

L'hon. Michelle Rempel: Monsieur le Président, la semaine dernière, j'ai rencontré Mirabel, et elle nous écoute aujourd'hui. Elle est entrée au Canada à titre d'aide familiale résidente et a respecté les règles. Tout ce qu'elle sait, c'est que, chaque fois que le premier ministre donne la priorité à une personne qui a franchi illégalement la frontière, sa demande pour faire venir ses enfants au Canada semble tomber au bas de la liste, ce qui est injuste.

Le premier ministre remédiera-t-il aux lacunes du système qu'il a créées ou continuera-t-il à laisser Mirabel et tous les gens comme elle payer pour son arrogance?

L'hon. Ahmed Hussen (ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté, Lib.): Monsieur le Président, je suis tellement heureux que la députée d'en face ait finalement conclu que la réduction de l'arriéré est une question prioritaire. Dans le cadre du système que nous avons hérité de son parti, les immigrants devaient patienter 24 mois avant d'obtenir leur citoyenneté. Nous avons réduit ce délai à 12 mois. Lorsque le Parti conservateur était au pouvoir, les immigrants devaient attendre 48 mois avant d'être réunis avec leur conjoint. Conformément à la nouvelle norme, ce délai est maintenant de 12 mois. Nous avons traité 20 000 cas dans l'arriéré des demandes de réunification des conjoints, ce qui signifie que 20 000 immigrants ont maintenant été réunis avec leur conjoint grâce à nos efforts.

Je suis si fier que la députée se soit finalement jointe à nous pour approuver et réduire avec enthousiasme...

• (1500)

Le Président: Le député de Charlesbourg—Haute-Saint-Charles a la parole.

[Français]

M. Pierre Paul-Hus (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, PCC): Monsieur le Président, le ministre semble attaquer ma collègue, alors qu'il est complètement dans le champ, et je dirais « dans le champ gauche ».

Questions orales

En ce qui concerne les demandeurs d'asile illégaux qui arrivent à la frontière du Québec, on a fait passer le délai de traitement de leur dossier à une heure au lieu du délai habituel de huit heures. Les agents n'ont pas le temps de faire leur travail.

Maintenant, le gouvernement veut accueillir 300 000 nouveaux Canadiens.

D'accord, mais comment va-t-on aider nos agents des services d'immigration et des services frontaliers?

[Traduction]

L'hon. Ahmed Hussen (ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté, Lib.): Monsieur le Président, cet été, nous avons été confrontés à une situation exceptionnelle, mais je suis fier du fait que nos organismes soient intervenus. Nous avons été en mesure d'acheminer des ressources afin de répondre aux besoins pressants. Nous avons veillé à améliorer considérablement les délais de traitement des demandes de permis de travail afin que les demandeurs d'asile puissent subvenir à leurs besoins et que la pression sur les programmes provinciaux de santé et d'aide sociale diminue.

Nous avons mis sur pied un groupe de travail afin que tous les ordres de gouvernement collaborent. Notre réponse a été efficace et elle nous a permis d'aller de l'avant.

* * *

LA SANTÉ

Mme Sonia Sidhu (Brampton-Sud, Lib.): Monsieur le Président, étant donné qu'une campagne de sensibilisation d'un mois sur l'incidence que le diabète a sur les Canadiens débute demain, je prends la parole à la Chambre aujourd'hui pour reconnaître les profondes répercussions que cette maladie a sur les patients et leurs proches.

En plus de soutenir des programmes de prévention du diabète, notamment la saine alimentation et l'activité physique, la ministre de la Santé peut-elle nous dire comment le gouvernement appuie les chercheurs qui travaillent d'arrache-pied pour découvrir de nouveaux traitements pour cette maladie et, idéalement, un remède?

L'hon. Ginette Petitpas Taylor (ministre de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à remercier ma collègue de Brampton-Sud de ses efforts infatigables dans ce dossier, étant donné qu'elle préside le caucus multipartite sur le diabète.

Le gouvernement reconnaît l'incidence que le diabète a sur la santé des patients. C'est pourquoi nous investissons dans la recherche, la prévention et la détection précoce du diabète. Seulement en 2015-2016, les Instituts de recherche en santé du Canada ont investi plus de 41 millions de dollars dans la recherche sur le diabète.

Demain, c'est le début du Mois de la sensibilisation au diabète, et nous continuerons à travailler sans relâche pour soutenir les personnes aux prises avec cette maladie.

L'hon. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Monsieur le Président, la ministre devrait redonner aux diabétiques le droit de recevoir le crédit fiscal.

Vendredi dernier à Abbotsford, cinq personnes sont mortes d'une surdose d'opioïdes en 10 heures. Ce scénario se répète dans des centaines de collectivités canadiennes. Or, le gouvernement fédéral reste absolument muet sur cette crise de santé publique: il n'a aucun plan, aucune stratégie, aucune mesure d'intervention à proposer.

Quand la ministre se rendra-t-elle enfin compte que des gens meurent pendant qu'elle est aux commandes? Quand se décidera-t-elle à agir?

L'hon. Ginette Petitpas Taylor (ministre de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement sait qu'il y a actuellement une crise de santé publique et c'est pourquoi il s'est doté d'un plan global axé sur la collaboration et les données probantes qui mise sur la compassion.

Nous avons récemment annoncé un investissement de 7,5 millions de dollars qui favorisera l'élaboration de pratiques fondées sur des données probantes auxquelles les intervenants directs pourraient avoir recours. Cette somme vient s'ajouter à l'investissement prévu dans le budget de 2017 et aux nombreuses autres mesures que nous avons prises jusqu'ici.

Nous continuerons de proposer des solutions fondées sur des données probantes afin de sauver des vies et d'endiguer cette crise nationale.

* * *

LES SERVICES PUBLICS ET L'APPROVISIONNEMENT

M. Erin Weir (Regina—Lewvan, NPD): Monsieur le Président, le Sénat a rejeté le système de paie Phénix et s'est mis en quête d'un autre fournisseur de services. Toutefois, conclure d'autres contrats avec des fournisseurs externes pour remédier au gâchis, c'est comme si le premier ministre essayait de remédier au manque de vision de son gouvernement en enfilant de fausses lunettes. Le gouvernement n'arrivera pas à respecter les délais prévus dans les conventions collectives à cause de Phénix.

Plutôt que de faire peur aux sénateurs et de retarder les négociations collectives avec des fonctionnaires, le gouvernement libéral va-t-il reconstruire un système de paie administré par la fonction publique pour tous les employés fédéraux?

● (1505)

L'hon. Carla Qualtrough (ministre des Services publics et de l'Approvisionnement, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à rassurer tout le monde sur le fait que régler ce problème est ma priorité absolue. Les gens méritent d'être payés convenablement et à temps.

Lorsque le gouvernement précédent a agi de manière irresponsable en traitant la modernisation du système de paie comme une simple mesure pour réduire les coûts plutôt que la vaste transformation complexe qu'elle constituait, il a voué le projet à l'échec et a pris des risques énormes.

Nous prenons les mesures que le gouvernement précédent n'a pas prises. Nous améliorons la gouvernance, mettons en place des processus de gestion et de la formation, réglons les problèmes technologiques, fournissons de l'aide d'urgence aux employés et collaborons avec nos partenaires, plus particulièrement les syndicats de la fonction publique. Même si ce n'est pas nous qui avons créé le problème, nous allons le régler.

Questions orales

[Français]

LES SPORTS ET LES PERSONNES HANDICAPÉES

M. David de Burgh Graham (Laurentides—Labelle, Lib.): Monsieur le Président, j'ai été très heureux d'apprendre que notre gouvernement augmentera le financement du Programme d'aide aux athlètes. C'est particulièrement important, alors que nous sommes à 100 jours de l'ouverture des Jeux olympiques et à 128 jours des Jeux paralympiques de PyeongChang en Corée du Sud, où nous espérons que nos athlètes pourront donner le meilleur d'eux-mêmes.

Est-ce que le ministre peut nous dire comment l'augmentation des fonds du Programme d'aide aux athlètes a un impact sur les athlètes canadiens de haut niveau, dont plusieurs viennent de Laurentides—Labelle?

[Traduction]

L'hon. Kent Hehr (ministre des Sports et des Personnes handicapées, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement tient à ce que les athlètes brevetés du Canada réussissent au plus haut niveau.

Voilà pourquoi je me réjouis que le gouvernement investisse 25 millions de dollars au cours des cinq prochaines années pour nos athlètes. Cela lui permettra de mettre 265 \$ de plus par mois dans les poches de ces athlètes. Ces derniers auront ainsi les moyens de payer leur loyer et leur nourriture et ils pourront se concentrer sur leur sport. Il s'agit de leur première augmentation en 14 longues années.

Le gouvernement souhaite sincèrement les voir réussir à Pyeongchang et par la suite. Nous avons à coeur le succès des athlètes canadiens.

* * *

[Français]

LE PATRIMOINE CANADIEN

Mme Sylvie Boucher (Beauport—Côte-de-Beaupré—Île d'Orléans—Charlevoix, PCC): Monsieur le Président, les libéraux déroulent continuellement le tapis rouge aux lobbyistes étrangers qui ne cessent d'influencer les décisions de ce gouvernement et tassent du revers de la main les intérêts des entreprises d'ici.

Il y a eu 99 rencontres avec Amazon, 37 avec Google, 16 avec Netflix, alors qu'on sait que ces entreprises demandent des changements à nos lois sur les droits d'auteur et la radiodiffusion.

On se demande si la ministre du Patrimoine n'est pas la marionnette des géants américains du Web. Comment se fait-il que la ministre laisse ainsi des entreprises américaines réécrire nos lois?

L'hon. Mélanie Joly (ministre du Patrimoine canadien, Lib.): Monsieur le Président, plutôt qu'éluider le problème comme l'ancien gouvernement l'a fait, nous avons décidé d'aborder la question de front, de nous assurer de protéger notre culture et de la promouvoir dans une ère numérique. Voilà pourquoi il est important d'avoir la chance de présenter le point de vue des artistes et de nos créateurs auprès des plateformes numériques, afin que notre art et notre culture puissent s'épanouir sur ces plateformes.

Je tiens aussi à dire à ma collègue que, contrairement à l'ancien gouvernement, nous rencontrons également beaucoup le milieu culturel. Nous sommes présents. Nous avons des discussions avec des dizaines de représentants du secteur incluant...

Le Président: À l'ordre. La parole est à l'honorable député de Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères.

L'ÉTHIQUE

M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Monsieur le Président, je ne sais pas comment on fait pour protéger notre culture, sans garantie pour le contenu francophone, mais bon.

Le ministre des Finances dépose un projet de loi sur les régimes de retraite, alors que son entreprise gère des régimes de retraite. Morneau Shepell gère un fonds de retraite de Bombardier, mais il négocie quand même un prêt de 372 millions de dollars. Le ministre dépose une réforme fiscale qui fait payer plus d'impôt aux entreprises, mais il y insère une clause grand-père pour lui-même. Quelque chose ne marche pas ici. Si le ministre n'a pas le jugement nécessaire pour se retirer quand ses intérêts personnels sont en jeu, il devrait tout simplement se retirer du conseil de ministres.

L'hon. Navdeep Bains (ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique, Lib.): Monsieur le Président, je voudrais remercier mon collègue de sa question. Malheureusement, je ne suis pas d'accord avec lui.

[Traduction]

Nous soutenons le secteur de l'aérospatiale et nous continuerons à discuter avec Bombardier et les fournisseurs. C'est si important pour notre économie. Nous nous assurerons d'investir dans la recherche et le développement. Nous nous assurerons de défendre le secteur lorsque des entreprises américaines l'attaqueront. Nous continuerons à soutenir les travailleurs du secteur de l'aérospatiale.

[Français]

M. Michel Boudrias (Terrebonne, BQ): Monsieur le Président, ce que nous avons devant nous, c'est le vieux parti des commandites, la bonne vieille culture libérale du « tout m'est permis, tout m'est dû ».

Chaque réponse de ce gouvernement-là rend la population davantage cynique et ternit toute la classe politique de semaine en semaine. Cela prendrait une nouvelle commission Gomery, au rythme où on est parti.

Y a-t-il quelqu'un dans ce gouvernement-là qui va reconnaître qu'être actionnaire d'une entreprise de ressources humaines comme Morneau Shepell et déposer un projet de loi sur les régimes de retraite, cela s'appelle un potentiel conflit d'intérêts?

● (1510)

L'hon. Bill Morneau (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, j'ai travaillé avec la commissaire à l'éthique pour être certain que je n'étais pas en conflit d'intérêts.

Pour moi, la possibilité pour les Canadiens d'avoir une retraite digne est très importante. C'est un but important pour nous. C'est la raison pour laquelle nous avons amélioré notre système de retraite pour tous les Canadiens et nous avons amélioré le Supplément de revenu garanti pour les aînés. Nous allons continuer d'améliorer la situation des aînés dans notre société. C'est un but important.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Français]

LE CODE CRIMINEL

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 27 octobre, de la motion portant que le projet de loi C-46, Loi modifiant le Code criminel (infractions relatives aux moyens de transport) et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois, soit lu pour la troisième fois et adopté.

Le Président: Comme il est 15 h 10, conformément à l'ordre adopté le vendredi 27 octobre 2017, la Chambre procédera maintenant au vote par appel nominal différé sur la motion à l'étape de la troisième lecture du projet de loi C-46.

Convoquez les députés.

• (1520)

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

(Vote n° 383)

POUR

Députés

Aldag	Alghabra
Alleslev	Amos
Anandasangaree	Arseneault
Arya	Ayoub
Badawey	Bagnell
Bains	Barsalou-Duval
Baylis	Beaulieu
Beech	Bibeau
Bittle	Blair
Boissonnault	Bossio
Boudrias	Bratina
Breton	Brisson
Caesar-Chavannes	Carr
Casey (Cumberland—Colchester)	Casey (Charlottetown)
Chagger	Champagne
Chen	Cormier
Cuzner	Dabrusin
Damoff	DeCoursey
Dhaliwal	Dhillon
Di Iorio	Drouin
Dubourg	Duclos
Duguid	Duncan (Etobicoke North)
Dzerowicz	Easter
Ehsassi	El-Khoury
Ellis	Erskine-Smith
Eyking	Eyolfson
Fergus	Fillmore
Finnigan	Fisher
Fonseca	Fortier
Fortin	Fragiskatos
Fraser (West Nova)	Fraser (Central Nova)
Freeland	Fry
Fuhr	Gerretsen
Gill	Goldsmith-Jones
Goodale	Gould
Graham	Grewal
Hajdu	Hardie
Hehr	Holland
Housefather	Hussen
Hutchings	Iacono
Joly	Jones
Jordan	Jowhari
Khalid	Khera
Lambropoulos	Lametti
Lamouroux	Lapointe
Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation)	LeBlanc
Lebouthillier	Lefebvre
Leslie	Levitt
Lighbound	Lockhart
Longfield	Ludwig
MacAulay (Cardigan)	MacKinnon (Gatineau)
Maloney	Massé (Avignon—La Mitis—Matane—Matapédia)
May (Cambridge)	May (Saanich—Gulf Islands)
McCrimmon	McDonald
McGuinty	McKay
McKenna	McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)
McLeod (Northwest Territories)	Mendès

Initiatives ministérielles

Mendicino	Mihychuk
Miller (Ville-Marie—Le Sud-Ouest—Île-des-Sœurs)	
Monsef	
Morneau	Morrissey
Murray	Nassif
Nault	Ng
O'Connell	Oliphant
Oliver	O'Regan
Ouellette	Paradis
Paupé	Peschisolido
Peterson	Petitpas Taylor
Philpott	Picard
Plamondon	Poissant
Qualtrough	Rankin
Rioux	Robillard
Rodriguez	Romanado
Rota	Rudd
Ruimy	Rusnak
Sahota	Saini
Sajjan	Samson
Sangha	Sarai
Scarpaleggia	Schiefke
Schulte	Serré
Sgro	Shanahan
Sheehan	Sidhu (Mission—Matsqui—Fraser Canyon)
Sidhu (Brampton South)	Simms
Sohi	Sorbara
Spengemann	Ste-Marie
Stetski	Stewart
Tabbara	Tan
Tassi	Tootoo
Trudeau	Trudel
Vandal	Vandenbeld
Vaughan	Virani
Weir	Wilkinson
Wilson-Raybould	Wrzesnewskyj
Young	Zahid — 186

CONTRE

Députés

Aboultaif	Albas
Albrecht	Allison
Anderson	Angus
Arnold	Aubin
Barlow	Benson
Benzen	Bergen
Bernier	Berthold
Bezan	Blakie
Blaney (North Island—Powell River)	Block
Boucher	Boulerice
Boutin-Sweet	Brassard
Brousseau	Brown
Calkins	Cannings
Caron	Carrie
Chong	Choquette
Christopherson	Clarke
Clement	Cooper
Cullen	Davies
Deltell	Diotte
Doherty	Donnelly
Dreeshen	Dubé
Duncan (Edmonton Strathcona)	Dusseault
Duvall	Eglinski
Falk	Fast
Finley	Gallant
Garrison	Généreux
Gladi	Godin
Gourde	Hardcastle
Harder	Hoback
Hughes	Jeneroux
Johns	Julian
Kelly	Kent
Kitchen	Kmiec
Kusie	Kwan
Lake	Lauzon (Stormont—Dundas—South Glengarry)
Laverdière	Leitch

Initiatives ministérielles

Liepert	Lobb
Lukiwski	MacGregor
MacKenzie	Maguire
Malcolmson	Masse (Windsor West)
Mathysen	McCaughey (Edmonton West)
McColeman	McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo)
Miller (Bruce—Grey—Owen Sound)	Moore
Motz	Nantel
Nater	Nicholson
Nuttall	Obhrai
O'Toole	Paul-Hus
Poillievre	Quach
Raith	Ramsey
Rayes	Reid
Rempel	Richards
Sansoucy	Saroya
Scheer	Shields
Shiple	Sopuck
Sorenson	Stanton
Strahl	Sweet
Tilson	Trost
Van Kesteren	Van Loan
Vecchio	Viersen
Wagantall	Warawa
Warkentin	Waugh
Webber	Wong
Yurdiga	Zimmer — 126

PAIRÉS

Députés

Lemieux

Thériault — 2

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

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

[Traduction]

Le Président: Je désire informer la Chambre que, en raison du vote par appel nominal différé, l'étude des initiatives ministérielles sera prolongée de neuf minutes.

* * *

LA LOI SUR LA MODERNISATION DES TRANSPORTS

La Chambre reprend l'étude de la motion portant que le projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois, soit lu pour la troisième fois et adopté.

Le Président: La députée de Yorkton—Melville dispose de sept minutes pour terminer son discours.

Mme Cathay Wagantall (Yorkton—Melville, PCC): Monsieur le Président, pendant le mandat du gouvernement libéral, à l'automne 2016, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a entrepris l'étude du projet de loi C-30 et il a tenu plusieurs réunions afin de se pencher sur les mérites de ces mesures et de déterminer s'il fallait les laisser prendre fin. La vaste majorité des témoins entendus ont dit être favorables au maintien de la limite de 160 kilomètres pour l'interconnexion réglementée. C'est pourquoi la première recommandation du comité était la suivante:

Que l'Office des transports du Canada conserve la liberté de fixer des distances d'interconnexion allant jusqu'à 160 km, comme le prévoit la Loi sur les transports au Canada par le truchement de la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain, afin de maintenir un contexte d'exploitation plus compétitif pour les expéditeurs par rail n'ayant directement accès qu'à une seule compagnie de chemin de fer.

Or, le gouvernement actuel n'a pas tenu compte de la principale recommandation du comité. Essentiellement, ce que le gouvernement propose au moyen de ce projet de loi, c'est de remplacer la possibilité de fixer des distances d'interconnexion allant jusqu'à 160 kilomètres par la création de nouvelles dispositions sur l'interconnexion de longue distance applicables sur les distances allant jusqu'à 1 200 kilomètres, ou jusqu'à 50 % de la longueur

entière. Ainsi, on imposerait aux expéditeurs le tarif de l'interconnexion réglementée pour les 30 premiers kilomètres de la distance, puis, pour le reste de la distance jusqu'au point d'interconnexion, un tarif serait déterminé au cas par cas par l'Office des transports du Canada en fonction du prix pour une distance semblable. Les expéditeurs pourraient seulement effectuer l'interconnexion au premier point d'interconnexion disponible à l'intérieur de la zone. Ce qu'a fait le gouvernement, c'est rebaptiser le prix de ligne concurrentiel, une solution déjà en place, mais peu employée, en l'appelant « interconnexion de longue distance ».

Lorsque le projet de loi C-30 a été présenté, le prolongement de la zone d'interconnexion avait fait l'unanimité chez les expéditeurs. Les intervenants ont recommandé de conserver la liberté de fixer des distances d'interconnexion allant jusqu'à 160 kilomètres afin de maintenir un contexte d'exploitation plus compétitif pour les expéditeurs par rail n'ayant directement accès qu'à une seule compagnie de chemin de fer. Encore une fois, les libéraux ont fait semblant d'être à l'écoute et n'ont pas tenu compte des recommandations.

Pour rattraper les occasions et le temps perdus, le comité des transports a commencé à tenir des audiences spéciales sur le projet de loi C-49 dans la semaine précédant la reprise des travaux à la Chambre après la pause estivale. Il a entendu 44 heures de témoignages de dizaines d'intervenants et d'experts dans chacun des secteurs touchés par le projet de loi C-49. Il a reçu des mémoires et des lettres contenant des milliers de pages de données et plus de 100 propositions d'amendements de forme de la part de personnes dont la vie et le gagne-pain seraient touchés par ce projet de loi. Ces personnes formidables se sont toutes entendues pour dire que le projet de loi C-49 constituait un bon début et que si les amendements proposés étaient adoptés, le projet de loi accomplirait réellement ce qu'il est censé faire.

Pourtant, après seulement deux semaines d'étude de cette montagne d'informations, plus de 24 amendements de forme raisonnables ont déjà été rejetés par les membres libéraux du comité des transports. Je rappelle que ces amendements ont été suggérés par toute une série d'intervenants et d'experts et qu'ils ont été élaborés afin que le projet de loi représente une solution satisfaisante pour toutes les parties concernées.

Il faut dire encore une fois que les libéraux ont une définition plutôt tordue du mot « consultations » — après avoir fait semblant d'écouter les Canadiens, ils balaient leurs arguments du revers de la main — et qu'il ne s'agit pour eux de rien d'autre qu'un mot creux qu'ils répètent à qui veut l'entendre juste pour se faire élire. Avec l'interconnexion de longue distance, les libéraux ont voulu créer leur propre solution à un problème qu'une solution conservatrice tout à fait raisonnable avait déjà réglé. Le régime étendu d'interconnexion que l'ancien gouvernement conservateur avait créé dans la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain fonctionnait si bien dans les Prairies que, partout au Canada, les expéditeurs de toutes sortes ont réclamé qu'il soit étendu à leur coin de pays. Qu'ont fait les libéraux? Ils se sont accrochés à leur régime compliqué, inefficace et mal conçu qui comporte tellement d'exceptions que, pour bien des expéditeurs, il sera tout simplement inutile.

Initiatives ministérielles

Par exemple, si l'amendement de forme mineur qu'avaient proposé les membres conservateurs et néo-démocrates du comité avait été adopté, le texte de la loi aurait précisé que le premier point d'interconnexion devait, dans toute la mesure du raisonnable, être dans la même direction que la destination du chargement. De la façon dont le projet de loi est écrit, les expéditeurs seront tenus d'utiliser le point d'interconnexion le plus près, ce qui veut dire qu'ils devront parfois faire parcourir des centaines de kilomètres dans la mauvaise direction à leur cargaison, avec les coûts que cela suppose.

• (1525)

Qu'est-il arrivé à cet amendement tout ce qu'il y a de raisonnable? Les libéraux l'ont rejeté. Ils ont fait fi de l'avis et des recommandations des Canadiens les plus compétents, les plus chevronnés et les plus inquiets concernant le prolongement des lignes d'expédition.

Les Canadiens ont été ignorés par le gouvernement libéral. Aussi louables et aussi crédibles soient-ils, tous leurs arguments visant à critiquer la mesure législative libérale de manière constructive et à en corriger les défauts sont tombés dans l'oreille d'un sourd.

M. Peter Fonseca (Mississauga—Est—Cooksville, Lib.): Madame la Présidente, en ce qui a trait à Transports 2030, que propose la députée pour améliorer le réseau canadien, le moderniser, en accroître la sécurité et la fiabilité et le rendre plus propre et plus efficace pour que notre pays soit concurrentiel? Quel est son point de vue à ce sujet?

Nous voulons nous assurer que le Canada se dote d'un réseau de transport concurrentiel, mais la sécurité est primordiale. La députée veut-elle que le réseau de transport canadien soit amélioré et modernisé pour en tirer des avantages économiques? Veut-elle que le réseau soit sécuritaire, ce qui est primordial pour nos concitoyens?

• (1530)

Mme Cathay Wagantall: Madame la Présidente, comme je l'ai indiqué au sujet des interconnexions, le gouvernement libéral avait déjà reçu la très bonne recommandation de continuer avec ce qui existait déjà et ce que les gens des Prairies considèrent comme très précieux. Les expéditeurs du pays ont affirmé vouloir continuer de se servir du système actuel.

Cette nouvelle approche complique les choses au point où des produits devront probablement être expédiés dans la direction contraire à la direction voulue. Le gouvernement libéral a refusé une simple recommandation visant à corriger ce problème. Selon moi, il n'a pas fait passer les intérêts des expéditeurs du pays en premier.

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, quand je faisais partie de l'opposition, nous avons eu un grave problème dans l'Ouest, dans les Prairies, soit l'incapacité d'assurer le transport du blé jusqu'aux marchés. Beaucoup d'agriculteurs étaient frustrés par le manque d'action législative du gouvernement de l'époque, le gouvernement Harper, qui refusait de leur garantir l'accès aux services dont ils avaient besoin. Le meilleur exemple que je peux donner est que nous avions des montagnes de blé dans les Prairies, des navires vides le long de la côte, et le gouvernement Harper, qui ne faisait rien pour régler le problème.

La députée ne reconnaît-elle pas, au moins, que le gouvernement progresse sur certaines questions importantes qui auront des répercussions positives pour les agriculteurs de l'Ouest et, en fait, pour l'ensemble des agriculteurs?

Mme Cathay Wagantall: Madame la Présidente, en réalité, nombre d'expéditeurs croient que l'interconnexion de longue

distance que créera le projet de loi C-49 ne sera qu'une nouvelle version rebaptisée des prix de ligne concurrentiels actuels, qui sont très peu utilisés. Il doit bien y avoir des raisons qui expliquent que ce système soit si peu populaire. Le tarif de la nouvelle interconnexion de longue distance sera plus difficile à utiliser pour les expéditeurs et il ne sera pas un outil utile pour les négociations avec les sociétés ferroviaires, contrairement à ce que proposait le projet de loi C-30. Les agriculteurs aimaient beaucoup les mesures introduites par ce dernier, au point où ils ont dit au gouvernement qu'ils ne voulaient pas de changement; ils voulaient conserver cette bonne politique.

Il existe un autre problème concernant l'interconnexion de longue distance: elle augmentera l'accès des transporteurs canadiens au réseau ferroviaire étatsunien, à des taux réglementés, mais sans réciprocité. Alors que nous sommes en renégociation de l'ALENA, il est malavisé de la part du Canada de faire cette concession avant d'avoir abordé et réglé cette question dans le cadre des négociations.

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Madame la Présidente, la députée représente une circonscription des Prairies et moi, une circonscription de la côte Ouest. Pour le moment, il est très difficile d'acheminer le grain des champs jusqu'aux navires porte-conteneurs du port de Vancouver, d'où il partira ensuite.

La députée croit-elle, comme moi, que Transports Canada pourrait en faire davantage pour améliorer la coordination entre l'arrivée du grain par voie ferrée et son transfert aux grands navires porte-conteneurs?

Mme Cathay Wagantall: Madame la Présidente, je sais que cet enjeu préoccupe grandement la députée et les gens de sa circonscription. Beaucoup de navires se rendent au port pour ramasser une certaine quantité de grain mais doivent, à cause des quotas ou pour d'autres raisons, attendre un autre arrivage pour pouvoir compléter leur cargaison. Cela pose des problèmes sur la côte.

Il y a décidément beaucoup à faire pour améliorer la façon dont le Canada établit ses réseaux internationaux. Cela dit, il faut avant tout faire notre possible pour que les produits des Prairies arrivent aux ports dans des délais raisonnables.

[Français]

M. Gabriel Ste-Marie (Joliette, BQ): Madame la Présidente, le projet de loi C-49, concernant la modernisation des transports, porte très mal son nom. Dans le cas de plusieurs éléments, il s'agit d'un retour en arrière, ni plus ni moins.

Le gouvernement annonçait sa charte des voyageurs et plusieurs autres belles mesures dans le cadre de ce projet de loi. Non seulement la charte n'y est pas, mais on n'y trouve rien pour accroître notre sécurité. À notre avis, c'est une belle occasion ratée. Le projet de loi C-49 aurait pu véritablement permettre de répondre aux préoccupations des citoyens, comme ceux de Lac-Mégantic qui attendent toujours leur voie de contournement. Or ce projet de loi mammouth pose problème à plusieurs égards. Malheureusement, encore une fois et comme d'habitude, le gouvernement nous présente un projet de loi beaucoup trop colossal pour être étudié efficacement. Le projet de loi mammouth contient beaucoup de choses, et nous n'avons pas le temps de bien l'éplucher et de bien en discuter.

Initiatives ministérielles

Qui plus est, au Bloc québécois, nous avons moins de droits que les députés des autres partis à la Chambre. Nous ne sommes pas assez nombreux. Nous ne pouvons pas siéger aux comités, poser des questions aux experts qui viennent témoigner ni débattre à fond du projet de loi à la Chambre. L'intervention que je fais présentement sera donc la seule de notre parti concernant ce projet de loi qui aura des répercussions importantes sur l'ensemble des transports et qui touche à plusieurs de nos lois.

Par exemple, le projet de loi C-49 donne au ministre le pouvoir de permettre aux compagnies aériennes de contourner le Bureau de la concurrence, selon son bon vouloir. Ce n'est pas rien. Disons-le simplement: cela n'a aucun sens. Le gouvernement s'apprête à politiser un processus qui est présentement judiciaire. Voyons donc. On voit d'ores et déjà les lobbyistes débarquer dans le bureau du ministre, et presque faire la file un à un pour avoir le feu vert, afin de mettre en avant des projets qui vont diminuer la concurrence. On peut même s'imaginer qu'ils pourraient obtenir cela grâce à une participation à un cocktail de financement, tant qu'à y être; c'est un modèle qui semble fonctionner.

Comment le ministre peut-il prétendre que c'est pour le bien des passagers? On n'est pas dupes. Tous à la Chambre comprennent que le gouvernement ne veut plus répéter la situation qu'on a vécue en 2011 et 2012, alors qu'Air Canada et United Continental voulaient coordonner leurs activités sur 19 liaisons aériennes transfrontalières. Le Bureau de la concurrence avait étudié la question et déterminé que pour 14 de ces liaisons aériennes, Air Canada aurait eu une part beaucoup trop élevée du marché, ce qui aurait fortement nui à la concurrence. Le Bureau a alors jugé qu'un quasi-monopole sur certaines liaisons aériennes mènerait à une augmentation des tarifs payés par les voyageurs. Son rôle est de bloquer cela, et c'est ce qu'il a fait.

Pour certaines liaisons comme Montréal—Washington ou encore Montréal—Houston, Air Canada et United Continental auraient détenu ensemble 100 % du marché. C'est du quasi-monopole, pas à peu près. Au bout du compte, ce sont les voyageurs qui auraient payé l'augmentation du prix du billet, ce qui est évidemment injuste, en raison des règles du commerce. Le Bureau de la concurrence a dit que si la situation venait à changer, elle serait réévaluée. C'était logique et juste, même si cette décision a déplu à Air Canada qui voulait s'en mettre plein les poches.

C'était la bonne décision pour les voyageurs et les autres entreprises. Le Bureau de la concurrence s'engageait à réévaluer la situation s'il y avait des changements. Pour nous, il n'y avait donc pas de problème. Pourquoi vouloir, pour ne plus que cela se répète, politiser quelque chose qui ne l'est pas? Pourquoi donner au ministre le pouvoir de contourner le Bureau de la concurrence? C'est ce que nous demandons ici, et c'est un des éléments que nous déplorons dans le projet de loi C-49.

À quoi vont servir le Bureau de la concurrence et le Tribunal de la concurrence si le gouvernement se donne au ministre le pouvoir de les contourner selon son bon vouloir? On comprend qu'avec le libéraux, les intérêts des voyageurs passent loin derrière ceux des grandes entreprises et des amis du parti. On peut notamment penser à Air Canada.

Un autre aspect concerne la propriété étrangère. Ce projet de loi fait passer la proportion maximale de propriété étrangère permise pour les compagnies aériennes de 25 %, soit le quart, à 49 %, ce qui est pratiquement la moitié. Une personne morale ou physique ne peut pas avoir plus de 25 % des actions avec droit de vote à elle seule. L'idée appliquée ici est d'apporter plus de liquidités aux

compagnies aériennes et de favoriser l'émergence d'entreprises à bas coûts. On dit qu'il n'y aura pas de prise de contrôle par des non-Canadiens. De prime abord, cela semble correct, mais c'est une ouverture qui permet au gouvernement de venir mettre son pied dans la porte et de changer profondément la façon de faire. On craint pour l'avenir. Quelle sera la prochaine étape? La prochaine fois qu'une entreprise comme Air Canada sera au bord de la faillite, va-t-elle rencontrer le ministre pour lui dire qu'elle aimerait être vendue à une société étrangère?

• (1535)

On sait déjà que le gouvernement n'a même pas fait respecter sa loi quand Air Canada a décidé de se départir de ses services d'entretien chez Aveos. Il a même changé la loi par la suite, ce qui a été annoncé un jeudi avant le congé de Pâques. Je m'en souviens, j'étais très fâché contre le ministre des Transports cette journée-là. Nous ne sommes donc pas rassurés par de telles annonces dans un projet de loi omnibus.

C'est la même chose en ce qui concerne le transport maritime et le cabotage. Il y a plusieurs reculs à cet égard. Le projet de loi C-49 va permettre aux navires immatriculés à l'étranger de repositionner les conteneurs vides, alors que c'est aujourd'hui réservé aux armateurs canadiens. Bravo! On constate déjà la perte de bons emplois chez nous, qui vont être remplacés par une main-d'oeuvre bon marché délocalisée. Pourquoi? On fait passer les grandes compagnies étrangères avant notre monde. D'ailleurs, c'est sans parler de différentes normes en matière de formation, ce qui signifie qu'il y aura non seulement moins d'emplois ici, mais aussi une baisse de la qualité du travail ainsi qu'une augmentation importante des risques d'accident. Ce n'est pas rien.

Une autre partie préoccupante du projet de loi concerne le transport des produits sur notre fleuve. Le projet de loi permet aux navires immatriculés de pays membres de l'Union européenne de transporter des produits en vrac entre le port de Montréal et le port d'Halifax. Cela fait suite à l'accord entre le Canada et l'Europe. Nous sommes préoccupés par cette annonce et par la prochaine loi sur le pilotage, qui est en train d'être discutée. Selon nous, tout porte à croire que nos pilotes de la Voie maritime ne seraient plus les seuls à naviguer sur le fleuve Saint-Laurent. C'est une de nos préoccupations majeures, et nous y voyons une ouverture. On sait qu'il faut être un vrai expert pour naviguer sur notre fleuve. Il s'agit de routes sinueuses très difficiles avec plusieurs obstacles.

D'autre part, ce ne sont pas que les emplois d'ici qui sont menacés, c'est notre sécurité tout simplement. Le rôle des pilotes n'est pas seulement de piloter leur navire; il consiste aussi à évaluer si le navire qui entre dans la Voie maritime présente un risque pour l'environnement ou pour la sécurité. Comme leur intérêt est aussi de protéger la sécurité et le bien-être de notre population, nos pilotes peuvent décider qu'un certain navire n'entre pas dans notre fleuve.

Le jour où cette fonction ne sera plus réservée aux pilotes de la Voie maritime, il y aura de sérieux problèmes. Un pilote étranger embauché par une compagnie étrangère qui lui dirait de faire son travail sans se préoccuper de l'environnement ou de la sécurité n'aurait pas le choix d'obéir. Pourquoi donc ce risque accru pour nous? On ne devrait pas permettre cela. Il faut rester vigilant ici et dénoncer de telles pratiques. On s'exposerait à d'immenses risques totalement inutiles.

Initiatives ministérielles

Il y a beaucoup d'éléments dans ce projet de loi mammoth. Nous n'avons pas le temps de tous les examiner, mais nous voulons attirer l'attention de la Chambre sur la question de la Banque de l'infrastructure. Encore une fois, dans le projet de loi C-49, on voit le désengagement du gouvernement fédéral en matière d'infrastructure. Dans le projet de loi, on ouvre grand la porte au financement des ports et autres infrastructures fédérales qui seraient financées par la banque de privatisation des infrastructures. Un rendement sera attendu, on fera un moins bon entretien des infrastructures et il y aura plus de tarifs et de frais. Cela coûtera donc plus cher aux contribuables. Comme on le dit, avec cette banque, on privatise les profits et on socialise les pertes. C'est dommage de le voir mis en place dans le projet de loi C-49. Encore une fois, on aide des petits amis.

Comme je le disais en introduction, il y a plusieurs autres raisons pour lesquelles le Bloc québécois va voter contre ce projet de loi mammoth, mais il est impossible de toutes les énumérer, faute de temps. Ce projet de loi ne répond tout simplement pas aux préoccupations des citoyens du Québec. Comme je le disais d'entrée de jeu, nous nous attendions à ce qu'il y ait quelque chose pour les gens de Lac-Mégantic, mais il n'y a rien du tout. La voie de contournement n'y est pas.

Comme le gouvernement en a pris l'habitude, il met tout dans un seul projet de loi mammoth, même si cela va à l'encontre d'une annonce électorale, puis il s'assure qu'on ne pourra jamais l'étudier à fond. Ce n'est pas la bonne façon de faire, et nous le déplorons encore.

Avec ce projet de loi, on politise un processus en donnant au ministre le pouvoir de contourner le Tribunal de la concurrence. C'est un recul, c'est loin d'être une avancée. C'est un pas de plus vers la perte de nos entreprises. C'est un désengagement de l'État au profit du privé. On met possiblement en péril la sécurité sur le fleuve Saint-Laurent au bénéfice d'entreprises étrangères, tout en sacrifiant des emplois ici.

On aura compris que le Bloc québécois s'oppose à ce projet de loi qui nous a grandement déçus.

• (1540)

[Traduction]

M. Peter Fonseca (Mississauga-Est—Cooksville, Lib.): Madame la Présidente, je suis convaincu que le député prend souvent l'avion ou le train. Lorsque nous montons à bord d'un avion, nous voulons savoir que des améliorations ont été effectuées et que les employés se soucient toujours de notre sécurité. C'est essentiel. Dans un avion, des enregistreurs audio sont installés dans le poste de pilotage pour recueillir des données. Ces mesures sont déjà mises en oeuvre. Or, des mesures semblables n'ont pas été prises pour renforcer la sécurité ferroviaire.

Il y a eu des accidents tragiques au cours de la dernière année, et au cours d'années passées. L'ancien gouvernement s'est dérobé de sa responsabilité de régler ces problèmes de sécurité. Nous sommes déterminés à assurer la sécurité ferroviaire en nous tournant vers ces améliorations continues. En effet, nous voulons nous assurer que des enregistrements audio-vidéo sont captés dans le poste de pilotage afin que nous puissions nous en servir pour améliorer nos systèmes. Par conséquent, nous voulons que la sécurité, la modernisation et l'innovation soient utilisées de concert pour faire en sorte que les passagers sont tout aussi en sécurité à bord d'un train qu'à bord d'un avion.

Nous voulons éviter toute forme d'accident en ce qui a trait à nos avions. C'est la même chose pour la sécurité ferroviaire. Le député

croit-il que cela est une bonne chose? Cela aiderait-il sa collectivité et les électeurs de sa circonscription?

• (1545)

[Français]

M. Gabriel Ste-Marie: Madame la Présidente, je remercie mon collègue de Mississauga de sa question. Je vais lui rappeler d'abord que j'utilise plus le vélo que le train ou l'avion. La ville de Joliette me permet le déplacement actif comme la marche ou le vélo.

Ce que je déplore, ce sont les agissements du gouvernement libéral. C'est ainsi sur à peu près tous les dossiers. Quand on analyse le discours, comme les propos que vient de tenir mon collègue, on a un beau discours qui appelle à la sécurité en train, qui dit qu'il faut faire plus et que ce que le gouvernement fait est fantastique. Quand il est question de budget, de finances, le gouvernement parle sans cesse de la classe moyenne. Dans le mini budget, cela a été répété 61 fois, alors que dans les faits, comme dans le budget, il n'y avait presque pas de mesure pour la classe moyenne.

À notre avis, ce qui est prévu dans le projet de loi C-49 pour la sécurité ferroviaire est vraiment insuffisant. Oui, le fait de mettre en place des enregistrements de type boîte noire et d'enregistrer ce qui est fait est une mesure de plus, mais nous, nous venons de vivre Lac-Mégantic au Québec. La compagnie sous-traitante doit elle-même faire un plan d'entretien et de surveillance de ses rails. Tout est laissé au privé. C'est un laxisme total. Des wagons qui ne correspondent plus à la norme sont utilisés pour transporter du pétrole. La compagnie met la pression sur les employés. On a tout le cocktail explosif pour avoir la tragédie qu'il y a eue, ce qui est déplorable. Il aurait été temps de présenter ici un vrai plan de sécurité global, entre autre pour le transport ferroviaire, afin que cela ne se reproduise plus jamais. Il aurait fallu donner quelque chose aux gens de Lac-Mégantic comme la voie de contournement, et s'assurer que des situations comme celle-là ne se répètent pas.

Là, nous avons une boîte noire pour les passagers de train qui vont se promener. On est sur une autre planète. Encore une fois, sur le plan du discours, nous sommes d'accord avec le Parti libéral, mais ce que nous déplorons, ce sont les gestes qui sont faits. On ne peut pas gouverner juste avec un plan de communication.

[Traduction]

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, je ne suis pas d'accord avec le député d'en face, qui tente de faire croire que très peu de choses ont été accomplies. Le ministre a exprimé son engagement envers la sécurité à maintes reprises. En deux ans, nous avons proposé des mesures législatives pour assurer la sécurité. Le député aurait peut-être aimé en voir davantage. Ayant moi-même siégé du côté de l'opposition durant des années, je suis en mesure d'affirmer que le gouvernement Harper n'a rien fait à cet égard et n'a pas accordé à la question l'attention nécessaire.

Je suis donc un peu surpris que le député n'admette pas, à tout le moins, que nous nous dirigeons dans la bonne direction. On peut toujours faire mieux. Nous l'avons constaté durant les travaux du comité permanent, durant lesquels un certain nombre d'amendements de l'opposition ont été adoptés et intégrés au projet de loi.

Initiatives ministérielles

Le député ne convient-il pas que les mesures prises par le gouvernement jusqu'à présent dépassent de loin ce que le gouvernement Harper a fait en dix ans? Certes, il y a lieu de faire mieux, mais, au moins, nous avons un ministre qui accorde la plus grande importance à la question et qui s'est engagé à faire ce qui s'impose pour assurer la sécurité ferroviaire.

[Français]

M. Gabriel Ste-Marie: Madame la Présidente, au Québec, entre le secondaire et l'université, il y a le cégep où on donne des cours de philosophie obligatoires. Dans ces cours, on apprend ce qu'on appelle les sophismes qui sont de faux arguments. On peut bien déplorer ce qu'a fait le précédent gouvernement, mais il ne faut pas justifier ses actes en disant que l'autre était pire.

L'idée d'une boîte noire dans les trains de voyageurs est un pas dans la bonne direction, mais c'est un pas lilliputien. Je viens de parler de la tragédie de Lac-Mégantic; il y a beaucoup à faire, et c'est une urgence pour nous.

Mon collègue et secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes dit que les libéraux font un pas dans la bonne direction, sauf qu'en ce qui concerne les autres éléments du projet de loi mammouth, il y a d'importants reculs. Pour ce qui est de la sécurité de la voie maritime, je suis désolé, mais c'est loin d'être rassurant et la situation empire grandement. En ce qui concerne le transport aérien et le Bureau de la concurrence, pourquoi le ministre se donne-t-il le pouvoir de faire sauter l'analyse judiciaire sur des transactions? Qu'est-ce qui ne fonctionnait pas là-dedans? Pour moi, c'est qu'il y a trop de pression de la part des lobbys. Il faut un gouvernement qui se tient davantage debout face aux entreprises et qui assure mieux la sécurité, ainsi que des bas tarifs au profit des consommateurs. Dans le projet de loi C-49, il y a certes un pas dans la bonne direction dans certains cas, mais c'est nettement insuffisant, comparativement à l'ensemble de l'oeuvre.

• (1550)

[Traduction]

M. Kevin Lamoureux: Madame la Présidente, le député d'en face a fait mention du transport aérien. Nous savons que la mesure législative, qui comprendra une déclaration des droits des passagers aériens, procurera à tous les Canadiens le sentiment que les compagnies aériennes ont de plus grandes responsabilités à leur égard. Les personnes que je représente estiment que c'est un élément important. Cela faisait partie du programme électoral que nous avons présenté aux Canadiens. Nous respectons ainsi un autre de nos engagements.

Mon collègue d'en face ne convient-il pas que les habitants de sa circonscription seraient heureux de constater que nous allons de l'avant avec cette mesure importante qui vise à faire en sorte que les compagnies aériennes aient plus de comptes à rendre pour les services qu'elles fournissent? Le gouvernement aura du moins cette possibilité, une fois que la mesure aura été adoptée. L'opposition pourra ensuite tenir le gouvernement et le ministre responsables si elle estime que ceux-ci ne sont pas à la hauteur, une fois que les règlements seront en place.

[Français]

M. Gabriel Ste-Marie: Madame la Présidente, on voulait une charte des droits des voyageurs. On voulait que les droits des voyageurs soient garantis, mais grâce à un véritable contenu et non avec quelques mesures saupoudrées dans le projet de loi C-49. On n'y retrouve même pas les plus bas standards.

J'ai l'impression que le gouvernement atteint à un consensus avec les transporteurs aériens grâce à une belle entente. C'est comme si l'entreprise était le boss du gouvernement et disait qu'à la limite elle va l'accorder et qu'elle ne sera pas fâchée. On a l'impression que le gouvernement est quasiment le lobbyiste des entreprises. En ce qui concerne les consommateurs, il faut des mesures beaucoup plus solides, comme celles qu'on trouve dans d'autres pays, notamment aux États-Unis. On nous avait dit qu'on aurait une belle charte des droits de voyageurs, mais quand on examine le projet de loi mammouth de plus près, on constate qu'il ne contient pas grand-chose. C'est bien décevant.

[Traduction]

L'hon. K. Kellie Leitch (Simcoe—Grey, PCC): Madame la Présidente, je vais partager mon temps de parole avec le député de Red Deer—Mountain View.

[Français]

Le projet de loi C-49 a plusieurs lacunes législatives.

[Traduction]

Ce n'est qu'un projet de loi omnibus, un fourre-tout de propositions lancées au hasard.

Le ministre des Transports a manifestement demandé à ses collaborateurs du ministère s'ils avaient des choses à proposer. Il en a dressé la liste et en a fait le projet de loi dont nous sommes saisis. Outre leur lien plus ou moins lâche avec le transport, ces propositions n'ont vraiment pas de fil conducteur.

L'un des éléments du projet de loi énonce la déclaration des droits des passagers, mais ne propose rien de concret, aucun détail qui laisse supposer une réelle protection des passagers. La réception de ce projet de loi par les défenseurs de cette cause serait équivalente, pour employer une métaphore politique, au fait d'être resté trois heures à attendre sur le tarmac, sous un soleil de plomb. C'est vraiment terrible. Le gouvernement libéral nous offre une déclaration des droits des passagers qui ne propose pas grand-chose en fait de protection. La seule chose que le ministre des Transports et l'Office des transports du Canada seraient autorisés à faire est de fixer unilatéralement et sans surveillance le dédommagement monétaire des passagers, conformément à la tendance constamment manifestée par le gouvernement libéral.

Nous savons tous que la dernière chose que les Canadiens veulent, c'est de faciliter les dépenses de l'argent des contribuables. Mais ce n'est pas tout.

Dans la même veine, les libéraux laissent entrevoir la possibilité d'une augmentation des droits pour la sécurité des passagers.

• (1555)

[Français]

Les libéraux ont également ouvert la possibilité d'augmenter les frais des services de sécurité dans les aéroports. Pour couronner le tout, le ministre s'est aussi donné le pouvoir d'approuver ou de rejeter les projets de risques entre les compagnies aériennes, ce qui réduit le rôle du Bureau de la concurrence, qui est indépendant et non partisan.

[Traduction]

Il s'agit une fois de plus d'une situation dans laquelle le gouvernement libéral a placé davantage de pouvoir dans les mains du ministre et moins de pouvoir là où il se doit: dans les mains des Canadiens.

Initiatives ministérielles

Ne voulant pas être en reste, le gouvernement, qui a déjà présenté d'autres projets de loi omnibus, a également décidé de s'attaquer à la question du transport ferroviaire du grain. Je suis certaine que les producteurs des Prairies, notamment ceux de la circonscription du député de Brandon—Souris et les producteurs de grains, ont été ravis d'apprendre que les libéraux voulaient régler ce problème. J'ai fait partie du gouvernement conservateur précédent qui a mis de l'avant la Loi sur le libre choix des producteurs de grains en matière de commercialisation et je peux dire que cette mesure offrirait davantage de possibilités aux producteurs de grain. Mais les libéraux ne se concentrent pas là-dessus.

Qu'ont fait les libéraux? Ils ont proposé d'importants changements aux politiques de transport mises en place par l'ancien ministre de l'Agriculture et député, Gerry Ritz, et par la ministre des Transports de l'époque et députée de Milton. Ces deux ministres étaient très compétents. En modifiant le prix de l'interconnexion, le gouvernement libéral va rendre la situation plus difficile pour les expéditeurs et les producteurs. De plus, davantage de chemins de fer américains vont se servir de ce service sans que les Canadiens puissent profiter de mêmes droits aux États-Unis. Là encore, je ne sais pas où est la logique dans tout cela. À ma connaissance, le gouvernement du Canada doit accorder la priorité aux Canadiens.

J'ose espérer que ce n'est pas la stratégie, à savoir de tout donner, que les libéraux ont adoptée pour la renégociation de l'ALENA. Les libéraux pourraient et devraient maintenir les politiques conservatrices. Elles ont été conçues par des gens qui ont une réelle expérience dans le domaine et qui travaillent, ou ont travaillé, avec les producteurs de grain. Malheureusement, les libéraux semblent plutôt avoir choisi de s'allier à l'industrie, ce qui rend la vie bien plus difficile pour les expéditeurs et les producteurs.

Une autre partie du projet de loi omnibus — et, comme je l'ai dit, ce n'est qu'une liste de mesures — propose que les locomotives aient un enregistreur audio-vidéo. On en a déjà parlé à la Chambre aujourd'hui. Je pense que l'idée est de contribuer à prévenir d'autres accidents ferroviaires. Je me répète, mais il s'agit d'une autre mesure ajoutée à la liste et le projet de loi n'a pas été mûrement réfléchi.

Il n'y a pas un député qui ne veuille pas améliorer la sécurité ferroviaire. Nous voulons que nos chemins de fer soient aussi sûrs que possible. En tant qu'ancienne ministre du Travail, je comprends qu'on demande que des enregistreurs audio-vidéo soient installés dans les locomotives, mais je ne pense pas que cette mesure législative ait été mûrement réfléchie.

D'abord, Transports Canada vient juste d'entreprendre en mai un examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Pourquoi ne pas attendre les résultats de cet examen avant d'aller de l'avant?

Par ailleurs, le public ne sait rien de l'aspect du projet de loi relatif à la vie privée. La réglementation stipule que les enregistreurs de conversations de poste de pilotage des avions ne sont autorisés à conserver que l'enregistrement des deux dernières heures de vol. Concernant le chemin de fer, tout ce qu'on nous a dit jusqu'à présent, c'est qu'un voyage entier serait enregistré. Le ministre doit clarifier ce point, et l'équité est importante. Comme je l'ai fait remarquer plus tôt, les détails sont importants et la mesure législative à l'étude ne comporte simplement aucun détail.

Certains ont aussi dit craindre l'utilisation qui serait faite de ces données. Selon la mesure législative, elles ne seraient utilisées que par le Bureau sur la sécurité des transports dans le cadre de ses enquêtes sur des accidents et par les compagnies de chemin de fer pour améliorer leurs systèmes de gestion de la sécurité. Néanmoins, il y a lieu de craindre qu'aucune limite ne soit fixée à l'utilisation de

l'enregistreur audio-vidéo dans le projet de loi et que l'industrie ferroviaire en abuse et s'en serve pour la prise de mesures disciplinaires à l'endroit d'employés. Cette mesure doit manifestement être mieux pensée et, très franchement, clarifiée. Les travailleurs doivent être au courant de ce qui se passe, et l'industrie ferroviaire doit comprendre cela aussi.

Si tous ces détails à régler n'illustrent pas à quel point le projet de loi omnibus manque de solidité et suscite des préoccupations, j'ai gardé le meilleur argument pour la fin. Dans l'une des deux dispositions relatives au transport maritime, le ministre propose de modifier la Loi maritime du Canada pour permettre aux administrations portuaires et à leurs filiales à part entière de recevoir des prêts et des garanties d'emprunt de la Banque de l'infrastructure du Canada.

Comme le savent les députés, j'ai des opinions bien arrêtées à propos de cette banque. Premièrement, c'est un autre bel exemple d'élément boiteux dans le projet de loi omnibus des libéraux. Tous les partis et tous les secteurs de l'industrie au Canada ont demandé que la Banque de l'infrastructure du Canada fasse l'objet d'une mesure distincte et ne figure pas dans le projet de loi omnibus C-44, mais les libéraux n'en ont fait qu'à leur tête et ont élaboré cette initiative bancaire à toute vitesse. Même la bible de l'élite libérale, le *Toronto Star*, a réclamé un examen parlementaire supplémentaire. Comme le dit le *Star*, cette caisse noire de 35 milliards de dollars « ne devrait pas franchir à toute vapeur les étapes du processus législatif comme s'il s'agissait d'une simple note de bas de page dans un projet de loi omnibus d'exécution du budget comptant 300 pages ».

Les seules personnes au Canada qui semblaient pressées de voir la création de la Banque de l'infrastructure et l'adoption du projet de loi étaient celles qui utilisent leurs liens avec le Parti libéral pour gagner quelques dollars de plus. La Banque de l'infrastructure est un gâchis depuis le début. Le budget de 2017 a révélé que des crédits d'infrastructure non utilisés en 2016, de l'ordre de 1 milliard de dollars, ne seront pas réaffectés avant l'exercice fiscal 2022-2023. Comme si ce n'était pas suffisant, nous avons appris que 15 milliards de dollars serviront à financer la Banque de l'infrastructure plutôt que des projets d'infrastructure communautaire.

Les dirigeants municipaux, dans ma circonscription et ailleurs au pays, particulièrement dans les petites localités comme la mienne, s'interrogent sur les raisons pour lesquelles ils ne semblent jamais bénéficier des mesures du gouvernement libéral. Je me demande si la situation s'explique en partie par le fait que le ministre des Transports vient d'un grand centre urbain et que c'est aussi le cas du ministre de l'Infrastructure. Ils ne semblent tout simplement pas comprendre que les petites collectivités comme Collingwood ou Alliston, ou d'autres partout au pays, ont également besoin d'aide. Les petites municipalités pourraient ne jamais tirer parti de la Banque de l'infrastructure parce que même si elles réussissent à amasser l'argent nécessaire pour un projet d'envergure, elles entreront en concurrence pour obtenir l'approbation du ministre. Contrairement aux gens qui habitent dans les grandes villes, comme le ministre de l'Infrastructure et le ministre des Transports, les habitants de petites localités du Canada sont en fait mis de côté dans le plan d'infrastructure des libéraux.

Initiatives ministérielles

Comme si le favoritisme évident dont les libéraux font preuve à l'endroit des grandes villes ne suffisait pas, la gouvernance de la Banque de l'infrastructure est tellement floue et mal définie que je peux déjà entrevoir un scandale se pointer à l'horizon. D'abord, parlons du mandat de la Banque. Quel mandat? On ne dirait pas qu'il soit défini clairement. Le mandat de la Banque de l'infrastructure est tellement vague qu'on ne peut même pas discerner ses objectifs et, jusqu'à maintenant, aucune politique n'est en place pour orienter les investissements de la Banque.

● (1600)

[Français]

Il n'y a pas non plus de critères pour déterminer si la Banque a fait des investissements qui profitent aux Canadiens, ou si cela a été un grand gaspillage d'argent et de ressources.

[Traduction]

Je suis convaincue qu'il s'agira d'un grand gaspillage d'argent, puisque le travail de la Banque fait double emploi avec celui du Fonds PPP Canada, une société d'État complètement indépendante.

La sonnette d'alarme a également été tirée quant à une possible ingérence politique dans les affaires de la Banque, alors que rien ne justifie une telle ingérence. L'approbation finale des projets reviendra au ministre, et nous savons qu'une telle façon de faire est vouée à l'échec.

Nous avons appris que les entreprises étrangères pourront faire des demandes à la Banque. Supposons qu'un donateur chinois du Parti libéral présente une demande à la Banque et reçoive un prêt de 100 millions de dollars, mais que son projet avorte. Qui devra payer? Les contribuables canadiens, les gens de ma circonscription et de la vôtre, madame la Présidente.

Comme dans le cas du projet de loi C-44, le projet de loi C-49 est un autre exemple de projet de loi omnibus mal réfléchi. Il n'améliorera pas vraiment le transport.

Je voterai contre ce projet de loi, comme mes collègues de ce côté-ci d'ailleurs.

M. Peter Fonseca (Mississauga-Est—Cookville, Lib.): Madame la Présidente, dans un pays aussi vaste que le nôtre, qui compte relativement peu d'habitants, il existe de nombreux monopoles et oligopoles dans le secteur du transport ferroviaire et aérien. Le pays compte peu de sociétés dans ce secteur, ce qui cause beaucoup de soucis et de problèmes aux expéditeurs.

La députée devrait écouter les experts et prendre connaissance des données scientifiques sur les façons de moderniser et d'améliorer le système de transport du Canada.

J'ai écouté James Nolan, professeur à l'Université de la Saskatchewan, qui a déclaré que le projet de loi est une bonne nouvelle pour les expéditeurs de grain. Voici ce qu'il a dit: « Le projet de loi est étonnamment avantageux pour les expéditeurs. Ces derniers ont obtenu bon nombre des concessions qu'ils souhaitaient. »

Le projet de loi répondra aux exigences des expéditeurs dans les cas où il ne se trouve dans leur région qu'une ou deux sociétés de transport avec lesquelles ils peuvent négocier. Le projet de loi leur permettra de demander à un transporteur autre que le transporteur principal de répondre à leurs besoins. Cette possibilité n'existe pas à l'heure actuelle, ce qui cause des problèmes aux agriculteurs. Nous devons écouter les experts.

La députée de Simcoe—Grey ne convient-elle pas que, en favorisant une plus grande concurrence, le projet de loi C-49 aidera

l'industrie, les agriculteurs et les entreprises à tirer leur épingle du jeu dans un système de transport qui compte peu de joueurs?

● (1605)

L'hon. K. Kellie Leitch: Madame la Présidente, l'ancien ministre conservateur de l'Agriculture a présenté en 2011 la Loi sur le libre choix des producteurs de grains en matière de commercialisation, qui a été appuyée par la vaste majorité des producteurs de grains de l'Ouest et des gens qui les soutiennent.

Ce n'est pas pour rien qu'il y a beaucoup de députés conservateurs dans les Prairies. S'il en est ainsi, c'est parce que nous aidons les producteurs de grains et les gens qui les soutiennent. Le projet de loi dont nous sommes saisis ne permet pas de faire cela. J'espère que les libéraux reviendront à ce que nous avons mis en oeuvre en 2011.

M. Richard Cannings (Okanagan-Sud—Kootenay-Ouest, NPD): Madame la Présidente, dans son discours, la députée de Simcoe—Grey a mentionné à quel point il est inconfortable de rester assis à attendre pendant des heures sur le tarmac brûlant, puis elle a enchaîné en parlant longement de toutes les bonnes choses que le gouvernement précédent avait faites.

Pendant leurs neuf années que les conservateurs ont passées au pouvoir, pourquoi n'ont-ils pas proposé de déclaration des droits des passagers, alors que c'est manifestement ce que réclament les Canadiens?

L'hon. K. Kellie Leitch: Madame la Présidente, aux dernières nouvelles, nous débattons du projet de loi C-49, qui ne ferait rien pour les passagers.

Comme je l'ai clairement dit dans mes observations, ce projet de loi est un ramassis d'idées de toutes sortes, mais il ne comporte que très peu de détails. Or, le diable se cache dans les détails, et les groupes de défense des passagers ont clairement fait savoir que ce projet de loi n'est pas à la hauteur.

M. Peter Fonseca (Mississauga-Est—Cookville, Lib.): Madame la Présidente, le Canada connaît un nouvel essor, et de plus en plus de touristes le choisissent comme destination. L'Association de l'industrie touristique du Canada n'a eu que des louanges pour ce projet de loi parce qu'il garantira aux touristes étrangers et canadiens qu'ils peuvent voyager en train ou en avion au Canada en toute sécurité.

Le parti de la députée n'a absolument rien fait pendant 10 ans. Les conservateurs se sont dérobés à leur responsabilité. Ils l'ont mise de côté. Pourquoi ont-ils omis pendant 10 ans de s'attaquer à une question aussi essentielle à la sécurité des Canadiens et des voyageurs?

L'hon. K. Kellie Leitch: Madame la Présidente, le député a commencé par parler de la capacité de voyager au Canada à des fins touristiques. Or, le fait d'augmenter les frais de sécurité et de rendre l'accès au pays plus coûteux pour les passagers n'est pas la meilleure façon de stimuler le tourisme. Les députés de ce côté-ci de la Chambre mettent l'accent sur la création d'emplois. Cela veut dire qu'il ne faut pas augmenter les frais.

M. Earl Dreeshen (Red Deer—Mountain View, PCC): Madame la Présidente, je suis heureux de prendre part au débat sur le projet de loi C-49, Loi sur la modernisation des transports. Ce projet de loi omnibus des libéraux apporterait des modifications considérables à 13 lois différentes et il aurait une incidence très importante sur trois grands modes de transport, soit les transports aérien, ferroviaire et maritime.

Initiatives ministérielles

Il s'agit de grands changements, mais il semble que les libéraux ne veuillent pas changer les choses pour les améliorer. Le projet de loi C-49 représente la première mesure législative proposée pour donner suite au rapport d'examen de la Loi sur les transports au Canada. Si nous accueillons favorablement une stratégie qui vise à moderniser le réseau de transport et à le rendre plus sûr, nous craignons que les modifications proposées aient des conséquences imprévues et coûteuses.

J'aimerais bien pouvoir parler de toutes les séries de modifications compliquées prévues dans le projet de loi C-49, mais les contraintes de temps qui nous sont imposées m'empêchent de me lancer dans une telle entreprise. Aujourd'hui, j'aimerais m'arrêter en particulier sur les changements liés au transport ferroviaire et leurs conséquences pour les agriculteurs et les producteurs canadiens.

Notre grande préoccupation dans ce domaine touche les changements que ce projet de loi apporterait sur le plan de l'interconnexion de longue distance du fait du remplacement des dispositions adoptées par l'ancien gouvernement conservateur dans le projet de loi C-30. Le projet de loi C-30, Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain, a porté les distances d'interconnexion à 160 kilomètres. Les dispositions en question ont expiré le 1^{er} août dernier.

On attendait de nouvelles dispositions relatives à l'interconnexion, mais ce projet de loi qui permet l'interconnexion jusqu'à 1 200 kilomètres, est loin d'atteindre ses objectifs, qui sont d'élargir la gamme d'options offertes aux expéditeurs et aux producteurs. Le mécanisme instauré par le projet de loi C-30 plaisait aux expéditeurs. Cette mesure législative garantissait un taux réglementé stable dans un rayon de 160 kilomètres, et le fait que les expéditeurs pouvaient profiter d'un taux réglementé stable sur cette distance était un élément crucial du mécanisme.

Dans le projet de loi C-49, les libéraux instaurent un nouveau mécanisme d'interconnexion de longue distance pour les distances allant jusqu'à 1 200 kilomètres, ou jusqu'à 50 % de la distance totale du transport. Les expéditeurs devraient payer le prix de l'interconnexion réglementaire pour les 30 premiers kilomètres, puis, pour le reste de la distance jusqu'au point d'interconnexion, le prix établi par l'Office des transports du Canada au cas par cas en fonction du prix pour une distance semblable.

Les expéditeurs pourraient seulement effectuer l'interconnexion au premier point d'interconnexion disponible. Le lieu d'interconnexion le plus près pour de nombreux expéditeurs du Nord de l'Alberta et de la Colombie-Britannique se trouve dans le corridor Kamloops–Vancouver, et l'autre zone d'exclusion est le corridor Québec–Windsor. L'interconnexion n'est pas permise au-delà d'un rayon de 30 kilomètres dans ces zones. Pour les expéditeurs captifs, les nouvelles dispositions relatives à l'interconnexion ne feront rien pour assurer des prix plus concurrentiels ou pour stimuler la concurrence.

C'est un grave problème. Il faut se rappeler que les sociétés ferroviaires canadiennes se trouvent en situation de quasi-monopole. Les producteurs et les expéditeurs captifs n'ont pas d'autre choix que de faire affaire avec la compagnie *x*, qui les tient en otages, en quelque sorte. Cette situation risque de désavantager considérablement producteurs et expéditeurs.

Certes, des dispositions du projet de loi C-49 permettraient aux expéditeurs de demander à une société ferroviaire un contrat prévoyant des sanctions réciproques, mais ces sanctions doivent tenir compte du fait que le pouvoir économique des sociétés ferroviaires est grandement supérieur à celui des expéditeurs. Par

ailleurs, il est clair que le projet de loi C-49 cherche à favoriser le transport efficace des marchandises tout en créant un bon équilibre entre expéditeur et société ferroviaire. Cette intention ne se concrétise toutefois pas, car le projet de loi C-49 crée beaucoup d'incertitude, notamment dans ce domaine. Pour atteindre les objectifs visés, le gouvernement devra améliorer et préciser les dispositions relatives aux sanctions et à l'interconnexion.

Par ailleurs, le projet de loi C-49 propose de modifier le prix de l'interconnexion: pour les distances de plus de 30 kilomètres, le prix serait déterminé par l'Office des transports du Canada, au gré des circonstances. Le prix de l'interconnexion dans un rayon de 30 kilomètres serait fixé chaque année. Il tiendrait compte des besoins de l'ensemble du réseau des infrastructures ferroviaires, ce qui pourrait faire grimper le prix payé par les expéditeurs.

Le régime d'établissement des prix que le projet de loi propose de mettre en place doit être conçu pour que les expéditeurs bénéficient toujours de prix concurrentiels. Or, selon la proposition actuelle, le prix sera déterminé en fonction d'un transport comparable dans un secteur où la clientèle est captive. Il faut prévoir un mécanisme de surveillance concret qui permet de déterminer si le régime est bel et bien bénéfique pour les expéditeurs.

● (1610)

Cependant, les libéraux ne peuvent pas simplement concevoir ce système et le laisser s'autoadministrer. Il ne s'agit pas d'un budget. Sans aucune disposition de caducité ni aucune date d'examen préétablie dans deux ou trois ans, il n'y a absolument aucune garantie que les expéditeurs et les producteurs tireront profit du système.

Afin de demeurer concurrentiels, les expéditeurs et les producteurs comptent sur des dispositions claires pour leur donner un accès efficace aux sociétés ferroviaires qui se font concurrence. Les libéraux ont omis de fournir des précisions et des assurances aux expéditeurs canadiens.

En outre, il serait plus difficile pour les expéditeurs de faire appliquer les nouveaux prix de l'interconnexion de longue distance, et ces prix ne représenteraient pas un outil utile dans leurs négociations avec les sociétés ferroviaires. La série de changements proposés au prix de l'interconnexion de longue distance présente des résultats très vagues. Le nombre effarant de modifications réglementaires et les coûts administratifs désavantageront les transporteurs canadiens, surtout par rapport aux transporteurs américains.

Certaines personnes soutiennent que la mise en oeuvre des modifications élargira l'accès du trafic canadien au réseau ferroviaire américain, aux tarifs réglementés, sans qu'il y ait de réciprocité. Le gouvernement a indiqué qu'il souhaite augmenter les exportations agricoles de façon exponentielle au cours des prochaines années, mais il n'a pas élaboré de politiques qui permettraient d'atteindre cet objectif. Si nous voulons aider le secteur agricole à accroître sa production et sa part du marché mondial, nous devons en faire davantage pour le rendre plus concurrentiel — et non moins — sur le marché mondial. Une des façons d'y arriver est de voir à ce que le secteur dispose de moyens efficaces et fiables de transporter les produits.

Le réseau de transport doit être beaucoup plus efficace, et le projet de loi doit viser à améliorer le transport par rail. Autrement, pourquoi les extraordinaires agriculteurs du pays accroîtraient-ils leur production s'il leur en coûte trop cher de l'acheminer jusqu'aux marchés? Les Canadiens ont besoin d'un réseau ferroviaire d'excellente qualité et ils ne s'attendent à rien de moins. Les wagons promis doivent être disponibles et ils doivent être à l'heure.

Initiatives ministérielles

Voici ce qu'on peut lire sur le site Manitoba Co-operator:

Dans l'Ouest, la récolte a été plus importante que prévu, mais elle a été acheminée plus lentement vers les marchés d'exportation que l'an dernier, qui avait marqué un record. Si l'heure n'est pas encore à la panique chez les sociétés céréalières, le président de Keystone Agricultural Producers, Dan Mazier, affirme que les coûts des producteurs augmentent [...]

Pour l'essentiel de la campagne agricole de cette année, qui a débuté le 1^{er} août, M. Mazier a calculé, à partir des données publiées par l'Ag Transport Coalition, que le CN n'a pas fourni autant de wagons qu'à pareille date l'an dernier. La Coalition fait état chaque semaine du nombre de wagons commandés par la plupart des sociétés céréalières et du nombre de wagons fournis par les chemins de fer.

J'ai avec moi les chiffres de la Coalition pour la semaine n° 12, qui va du 15 au 21 octobre. On y voit que le CN a fourni 51 % des wagons-trémies commandés, ce qui veut dire 2 614 wagons qui avaient été commandés par les expéditeurs ne leur ont jamais été livrés. Du côté du CP, 94 % des wagons-trémies commandés pour la semaine n° 12 ont été fournis, ce qui veut dire qu'il en manquait seulement 281. Au total, il aurait fallu 3 000 wagons-trémies de plus pour répondre à la demande pendant cette semaine-là.

De plus, en ce qui concerne la concurrence, nous sommes tous conscients que les négociations de l'ALENA sont en cours. Il est donc étonnant que le gouvernement veuille permettre que la nouvelle distance d'interconnexion de 1 200 kilomètres augmente l'accès ferroviaire américain au Canada à des tarifs réglementés. Les Américains auraient accès au trafic canadien sans qu'il y ait réciprocité. Il semble peu avisé pour le gouvernement de laisser tomber cet atout avant que les négociations de l'ALENA soient terminées. C'est une autre idée du gouvernement libéral qui laisse perplexe. Le gouvernement libéral propose des changements alors que les négociations de l'ALENA sont en cours. Il n'est pas étonnant que les gens croient que le premier ministre fait la sieste en ce qui concerne l'ALENA, puisque la capacité concurrentielle du Canada semble figurer tout au bas de sa liste de priorités. De telles politiques nuisent à notre compétitivité et constituent un autre obstacle que doivent surmonter les producteurs et les transporteurs.

À l'heure actuelle, il y a tout simplement trop d'incertitude quant aux répercussions des nouvelles dispositions visant l'interconnexion. Ces dispositions doivent faire l'objet d'un examen en temps opportun.

Malheureusement, toute cette incertitude et les conséquences imprévues sont attribuables à l'incapacité des libéraux de consulter et d'écouter véritablement les Canadiens et les experts de l'industrie. Les libéraux ont tôt fait de dépenser l'argent des contribuables pour voyager partout au pays en vue de consulter les Canadiens et faire des égoportraits. Au bout du compte, toutefois, les libéraux n'écourent personne d'autre qu'eux-mêmes.

• (1615)

Des députés de ce côté-ci de la Chambre ont discuté avec de nombreux experts et intervenants. Nombre de ces experts sont d'avis que ce que proposent les libéraux n'est qu'une solution alambiquée aux conséquences inconnues.

M. Peter Fonseca (Mississauga-Est—Cooksville, Lib.): Madame la Présidente, mon ami d'en face est membre comme moi du comité du commerce international. Nous parlons souvent de nous assurer que le réseau de transport canadien est judicieusement conçu, efficace et sécuritaire. Nous sommes d'accord pour dire que le Canada est un pays dont l'économie dépend du commerce international et qu'il faut s'assurer que les produits agricoles ou les produits de type industriel puissent être livrés sur les marchés où le Canada est présent.

Le député cite des experts et des articles. La revue *Business in Vancouver* indique que « le projet de loi vise à faire passer en premier les intérêts des expéditeurs de grain ». Elle dit également que « les acteurs et les analystes de l'industrie du transport du grain applaudissent les mesures prises par le gouvernement fédéral pour moderniser la législation canadienne sur les transports et rationaliser la réglementation dans le secteur. »

Vancouver, qui possède l'un des plus grands ports du pays, veut s'assurer de continuer de prospérer économiquement. Par conséquent, il lui faut un réseau de transport modernisé. Nous devons avancer. Pendant les 10 longues années au pouvoir du gouvernement précédent, nous étions bloqués. Nous n'étions pas capables d'envoyer nos produits sur les marchés aussi rapidement que nous l'aurions voulu.

Le député sait très bien que nous essayons d'élargir nos marchés au Canada et un peu partout dans le monde. Nous avons besoin du réseau de transport canadien pour y arriver. C'est l'élément vital nous permettant de transporter les produits vers les marchés.

Pourquoi le député ne veut-il pas que nous avancions? *Business in Vancouver* dit que nous devrions rationaliser la réglementation et moderniser les transports au Canada pour que les produits canadiens parviennent aussi rapidement que possible sur les marchés et pour aider les entreprises canadiennes.

• (1620)

M. Earl Dreesen: Madame la Présidente, le député a notamment affirmé qu'il faudrait rationaliser la réglementation. C'est bien, mais il faut s'assurer de la solidité des fondements législatifs et de la pertinence de la réglementation. C'est essentiel.

Le député et moi siégeons au comité du commerce et nous sommes allés aux États-Unis nous entretenir avec des producteurs. Bien sûr, le CN et le CP sont des acteurs majeurs aux États-Unis. Toutefois, l'inverse n'existe pas au Canada.

Nous pouvons envisager la possibilité d'avoir des lignes de chemin de fer américaines au Canada. Cela pourrait aider nos producteurs à exercer leur concurrence. Il ne s'agit pas alors de proposer cela dans les négociations entre les deux pays et de dire d'emblée: « Voilà comment nous voulons traiter la chose. » Je doute qu'une telle approche donne des résultats.

À ce sujet et par rapport à ce qui se passe à Vancouver, dans le même rapport on parle des temps d'attente et des délais de chargement en l'absence des wagons. C'est manifestement un problème à l'autre bout de la chaîne aussi.

M. Alistair MacGregor (Cowichan—Malahat—Langford, NDP): Madame la Présidente, avant de commencer, je vous avise que je partagerai mon temps de parole avec le député de Windsor-Ouest.

Lorsque j'examine le projet de loi et certains des débats qui l'entourent, je pense aux grands messages que les libéraux transmettent depuis deux ans. Ils se vantent en particulier d'aider la classe moyenne et ceux qui travaillent fort pour en faire partie. Toutefois, si je considère certaines mesures contenues dans le projet de loi C-49, je pense qu'elles sont en fait conçues pour aider la classe dirigeante et non pas la classe moyenne.

Comme il est pratiquement impossible de traiter en 10 minutes et en détail tout ce que contient ce vaste projet de loi, je limiterai mon intervention à certains sujets clés qui, à mes yeux, ont une importance primordiale pour les électeurs que je représente et, en fait, pour un grand nombre de citoyens de ce grand pays.

Initiatives ministérielles

Nous nous sommes opposés à certaines des principales modifications proposées dans le projet de loi. Je dois féliciter mon collègue de Trois-Rivières de son travail incroyable au sein du comité des transports et de la manière dont il a informé notre caucus de ses démarches. Il a accompli un travail exceptionnel dans ce dossier. Il a essayé de réorienter le projet de loi, de l'amender et de le rendre plus acceptable. On constate que tous ses efforts ont été vains, puisque le comité, dominé par des libéraux, a choisi de rejeter les amendements proposés.

La première mesure du projet de loi à laquelle nous nous opposons concerne les ententes entre les transporteurs aériens. La mesure législative modifie la Loi sur les transports afin de conférer au ministre des Transports le pouvoir d'approuver les ententes de coentreprise entre les transporteurs aériens, même si le commissaire établit qu'une entente est anticoncurrentielle et qu'elle pourrait faire augmenter le prix des billets d'avion. Cette mesure n'est pas vraiment conçue pour aider les Canadiens de la classe moyenne; ce sont eux qui devront subir les conséquences de toute augmentation des prix.

La deuxième mesure du projet de loi vise à faire passer le seuil de propriété étrangère des transporteurs aériens canadiens de 25 à 49 %. Je crois que le site Web de Transports Canada a même cité une étude qui montre que cette mesure ne stimulera aucunement la concurrence entre les transporteurs aériens canadiens. Par conséquent, on ne peut que se demander ce qui motive sa présence dans le projet de loi.

Un autre point concerne les modifications à la Loi sur la sécurité ferroviaire qui forceront les compagnies de chemin de fer à utiliser des enregistreurs audio-vidéo.

Bien entendu, il y a aussi la tentative de créer une sorte de déclaration des droits des passagers: on charge l'Office des transports du Canada de proposer et de prendre des règlements pour établir un nouveau régime de droits des passagers. Ce dernier point est en effet très cher à notre caucus. Au cours des législatures précédentes, plusieurs députés ont déployé beaucoup d'efforts pour obtenir la codification d'une déclaration des droits des passagers en présentant des projets de loi d'initiative parlementaire. Par conséquent, même si nous sommes contents de voir maintenant une tentative en ce sens, nous sommes assurément insatisfaits du résultat.

Ce projet de loi protège les intérêts des investisseurs étrangers et porte atteinte au droit à la protection des renseignements personnels ainsi qu'aux droits des travailleurs, surtout les employés des chemins de fer.

Nous sommes certainement pour que les voyageurs aériens aient plus de droits et les expéditeurs de grain, plus de protections, mais nous voulons demander au gouvernement — nous l'avons déjà fait, d'ailleurs — de sortir ces mesures du projet de loi omnibus pour qu'elles puissent être étudiées et adoptées séparément. Je pense que le gouvernement aurait obtenu une grande coopération de la part des conservateurs et du NPD si ces mesures avaient été présentées dans des projets de loi distincts pour qu'on puisse les étudier en détail, comme elles devraient l'être.

Nous nous sommes opposés au projet de loi C-49 à l'étape de la deuxième lecture, et nous avons bien essayé de le faire amender au comité. Nombre d'amendements ont été présentés par le Parti conservateur et le NPD, mais bon nombre ont été rejetés. Nous avons proposé des amendements visant notamment à établir des mesures de protection et d'indemnisation des passagers beaucoup plus concrètes, à rendre les points d'interconnexion plus accessibles pour les producteurs de grain et à protéger les droits des conducteurs de train. Toutes ces propositions ont été rejetées par les députés libéraux.

J'aimerais maintenant parler des ententes de coentreprise entre transporteurs aériens. À l'heure actuelle, le commissaire de la concurrence a le pouvoir de déterminer si ces ententes nuisent à la concurrence et s'il elles doivent être approuvées par le Tribunal de la concurrence. J'ai de profondes réserves à l'idée que le ministre puisse désormais avoir le dernier mot à l'égard de ces mesures.

• (1625)

L'appareil gouvernemental est censé être non partisan et ne pas être influencé par des intervenants externes. Or, nombre d'entreprises et de groupes représentant des intérêts privés font du lobbying auprès du Cabinet. Sous le gouvernement actuel et les gouvernements précédents, il est arrivé que la loi change en faveur de sociétés ayant exercé des pressions sur le gouvernement. Je suis préoccupé à l'idée d'accorder un tel pouvoir au ministre, une personne qui peut faire l'objet de lobbying et qui a sans doute plus d'influence que la moyenne des Canadiens.

Si Air Canada proposait une entente pour fusionner ses activités avec celles d'une société américaine, le ministre pourrait l'approuver même si le commissaire déterminait que cette entente réduirait la concurrence entre les transporteurs aériens et ferait augmenter le prix des billets d'avion. Cela nous préoccupe vivement.

En raison des amendements à la Loi sur la sécurité ferroviaire, le projet de loi C-49 obligera les compagnies de chemin de fer à installer des enregistreurs audio-vidéo dans les locomotives. Le gouvernement veut nous faire croire que cette mesure va améliorer la sécurité ferroviaire, mais nous craignons que le Canadien National et le Canadien Pacifique ne s'en servent pour discipliner leurs employés et mesurer leur productivité.

À notre avis, le projet de loi est bien trop vague. Il ne précise pas comment les renseignements personnels des chefs de train seraient obtenus, récoltés et utilisés par le ministre et les compagnies de chemin de fer. Ainsi, nous avons proposé des amendements visant à faire en sorte que seul le Bureau de la sécurité des transports puisse utiliser les enregistreurs audio-vidéo. Bien sûr, les libéraux les ont rejetés. Nous redoutons également que cette mesure enfreigne les garanties fournies par la Charte des travailleurs, notamment l'article 8 de la Charte des droits et libertés.

Le vice-président de la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada a dit:

Nous pensons que le projet dans sa forme actuelle va à l'encontre de nos droits en tant que Canadiens. Nous considérons qu'il serait inapproprié de demander une dérogation à la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques, LPRPDE, pour 16 000 cheminots. Cette mesure nous obligerait à demander une exemption spécialement pour nos employeurs — ceux-là mêmes qui encouragent l'instauration d'une culture de la peur — pour surveiller. Nous avons un problème avec cela.

J'aimerais passer à la partie qui compte le plus pour les gens de partout au Canada, c'est-à-dire la tentative d'élaboration d'une charte des droits des passagers.

Durant la dernière législature, le NPD a présenté le projet de loi C-459, qui aurait codifié bon nombre des mesures concernées et les aurait inscrites explicitement dans la loi. Cela représentait un effort beaucoup plus énergique que ce que prévoit le projet de loi C-49, lequel autorise le ministre à prendre des règlements.

Initiatives ministérielles

Les règlements peuvent convenir pour certaines choses. Il y a des lois où il est souhaitable que le ministre ait une marge de manoeuvre pour, notamment, apporter des changements. Il y a toutefois lieu de se demander ce qu'il adviendra des règlements si les compagnies aériennes se mettent à exercer de fortes pressions sur le ministre. Les règlements vont-ils avantager les compagnies ou va-t-on honnêtement se ranger du côté des voyageurs? Voilà pourquoi j'estime qu'il est de loin préférable de codifier les mesures dans le texte de loi plutôt que de les inscrire dans un règlement.

Mes préoccupations ne sont pas sans fondement. Pensons à Air Canada et au débat sur le projet de loi C-10, loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, par lequel le gouvernement a essayé de légiférer la sous-traitance chez Air Canada. Assurément, Air Canada jouissait de la faveur du gouvernement à l'époque. Le projet de loi avantageait la compagnie au détriment de beaucoup de travailleurs, car il permettait à Air Canada de délocaliser des emplois à sa guise.

Après avoir attendu si longtemps, soit deux ans, on se serait attendu à mieux. La moitié des mesures proposées sont décevantes et, à bien des égards, nous aurions aimé que de meilleurs efforts soient déployés. Le résultat final du projet de loi ne satisfait pas nos attentes.

● (1630)

M. Peter Fonseca (Mississauga-Est—Cooksville, Lib.): Madame la Présidente, le secteur des transports fonctionne dans l'ombre depuis trop longtemps et n'a pas les obligations redditionnelles et la transparence qu'aimeraient lui voir les consommateurs et l'industrie. Nous voulons veiller à ce que des normes soient établies, à ce qu'il y ait des normes à respecter quant au traitement des passagers, des normes pour les transporteurs aériens et ferroviaires, afin que ces derniers soient tenus de rendre des comptes. À l'heure actuelle, ce n'est pas possible. À l'heure actuelle, nous entendons parler de cas de gens à qui on refuse l'embarquement, de choses qui vont mal du côté du transport ferroviaire, du manque de concurrence, mais il n'y a pas de renseignements recueillis de façon systématique. Nous voulons que le secteur passe de l'ombre à la lumière. Nous voulons établir des normes et les communiquer aux consommateurs. Le député pense-t-il que ce serait une bonne chose que d'instaurer une plus grande reddition de comptes et une plus grande transparence dans le secteur des transports?

M. Alistair MacGregor: Madame la Présidente, il est évident que cette personne à la Chambre ne s'oppose à cet objectif louable. Malheureusement, nous ne voyons tout simplement pas ce genre de détails dans le projet de loi. Ce qu'une grande partie du libellé s'attarde à faire, c'est d'autoriser le ministre à prendre des règlements. Nous savons tous depuis un bon moment quel est le problème. Les histoires racontées par les passagers sur leurs expériences de voyage avec les compagnies aériennes, où ils sont coincés dans les aéroports ou sur la piste, se répètent depuis plusieurs années. Le problème est bien connu. Au cours d'une législation précédente, nous avons présenté des suggestions de propositions concrètes qui seraient inscrites dans la loi plutôt que de relever du cadre réglementaire.

Une fois le projet de loi adopté, nous devons encore attendre l'établissement des règlements. Personne ne sait combien de consultations seront effectuées ni à quel point l'industrie du transport aérien fera pression sur le ministre. Par conséquent, je me demande pourquoi, après deux ans du mandat du gouvernement libéral actuel, nous attendons toujours. Pourquoi les passagers attendent-ils toujours? Pourquoi la classe moyenne si chère au gouvernement attend-elle toujours?

● (1635)

M. Daniel Blaikie (Elmwood—Transcona, NPD): Madame la Présidente, je suis heureux d'avoir l'occasion de faire quelques observations à l'étape de la troisième lecture du projet de loi C-49. Je représente une région qui compte de nombreux cheminots. Ces travailleurs et leur syndicat m'ont fait part de leurs préoccupations au sujet du projet de loi C-49, des effets qu'il aurait sur leur droit à la vie privée quand ils travaillent à bord de trains au Canada et de la capacité des employeurs d'accéder, pour n'importe quel motif, à des enregistrements visuels et sonores des cheminots dans l'exercice de leurs fonctions.

Le gouvernement affirme que les règles seront inscrites dans des règlements, mais nous savons que le gouvernement actuel entretient des rapports plutôt étroits avec certaines des grandes sociétés de transport au pays et, franchement, son bilan à cet égard n'est guère reluisant.

Mon collègue a déjà parlé de certaines des préoccupations en matière de protection de la vie privée. Il s'agit là de préoccupations bien réelles dont il faudrait tenir compte, comme c'est le cas dans l'industrie du transport aérien, où seul le Bureau de la sécurité des transports est habilité à examiner les enregistrements. Je me demande si le député voudrait s'étendre sur la question de savoir pourquoi les Canadiens devraient faire confiance à un gouvernement qui préfère tout inscrire dans des règlements au lieu de légiférer de manière à garantir le droit à la protection de la vie privée des cheminots canadiens.

M. Alistair MacGregor: Madame la Présidente, ma circonscription ne compte pas un vaste réseau ferroviaire. On fait certainement des efforts pour étendre le réseau ferroviaire sur l'île de Vancouver, mais les progrès sont très lents. Le député a soulevé d'excellents points en ce qui concerne les craintes et les inquiétudes des personnes qui travaillent dans un tel milieu. Sans être contre l'utilisation d'enregistrements audio-vidéo, nous nous interrogeons sur les personnes qui vont utiliser les données recueillies et nous nous demandons si celles-ci seront protégées.

C'est pourquoi mon collègue le député de Trois-Rivières, qui fait partie du comité des transports, a proposé un amendement en ce sens. Il souhaitait que le pouvoir de recueillir des données soit confié au Bureau de la sécurité des transports. Chose inexplicable, les libéraux s'y sont opposés. Je me demande pourquoi ils ont agi ainsi.

Les cheminots s'inquiètent aussi de la fatigue dont ils souffrent à cause du surmenage. Ce n'est pas après les faits, en prenant connaissance des enregistrements audio et vidéo pour comprendre ce qui s'est passé, qu'on pourra prévenir les accidents ferroviaires. Pourquoi ne se penche-t-on pas sur la santé et la sécurité des travailleurs? Est-ce que les cheminots sont surchargés de travail? Disposent-ils des mécanismes nécessaires pour pouvoir retrouver leur famille chaque soir en toute sécurité?

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): 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'Abitibi—Témiscamingue, La défense nationale; le député de Chilliwack—Hope, La publicité gouvernementale; la députée de Calgary Midnapore, Les ressources naturelles.

Initiatives ministérielles

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Madame la Présidente, c'est un honneur de soulever des questions au sujet du projet de loi C-49, Loi sur la modernisation des transports, qui est une longue mesure législative contenant de multiples éléments. Je vais mettre l'accent sur un élément important. Un certain nombre de ces éléments concernent l'ensemble des Canadiens et des collectivités, mais l'un d'entre eux concerne expressément un problème très troublant, très triste et très inquiétant que connaît ma collectivité. Le projet de loi accorderait aux autorités, à des personnes nommées, qui oeuvrent dans l'ombre et qui n'ont pas à rendre de comptes, le pouvoir et l'autonomie de faire ce que le public ne veut pas qu'elles fassent. Plus précisément, le projet de loi C-49 permettrait aux autorités portuaires d'avoir recours à davantage de pratiques d'emprunt clandestines par l'entremise de la Banque de l'infrastructure du Canada et il permettrait aux ports de causer davantage de dommages à l'environnement et à d'autres collectivités tout en étant moins tenus de rendre des comptes.

Les gens peuvent au moins saisir le contexte de ce qu'une administration portuaire peut et ne peut pas faire. Partout au Canada, les administrations portuaires sont les gardiennes des terres collectives. C'est, d'abord et avant tout, ce que nous devons clarifier, surtout pour ceux qui sentent qu'ils n'ont pas le pouvoir de parler contre les pouvoirs en place. La réalité, c'est que les ports, malgré le contrôle et le pouvoir qu'ils exercent, doivent rendre des comptes au ministre des Transports, au premier ministre et au Cabinet. C'est tout. L'utilisation des terres et les relations avec les collectivités sont encore, au bout du compte, contrôlées par le premier ministre, le Cabinet et la population du Canada. Ce ne sont pas des entreprises privées qui n'ont aucune responsabilité ni aucune boussole morale. Les administrations portuaires doivent répondre de leurs actes devant le premier ministre et le ministre des Transports.

Dans ma situation, ce qui est très particulier, c'est que le projet de loi créerait des pouvoirs supplémentaires qui m'inquiètent pour un endroit qui s'appelle Sandwich Town. En gros, c'est le plus vieux peuplement européen à l'ouest de Montréal. La localité a été peuplée par les Français, puis les Anglais, et maintenant, on y trouve de nombreux immigrants, des néo-Canadiens, des étudiants, des populations qui, bien franchement, ont des difficultés en raison de leur situation géographique. Pour ceux qui se sentent obligés de comprendre l'histoire des opprimés, voici ce qu'elle est au Canada.

Imaginons un peu vivre dans une région où le Canada a été défendu pendant la guerre de 1812. C'est là que les affrontements ont eu lieu, à la frontière du sud de l'Ontario. C'est là que les combats décisifs se sont produits, pour mener à la création de notre pays. Les Premières Nations, les Britanniques de l'époque, les miliciens et les populations locales se sont réunis pour défendre le Canada. Depuis, cette petite région, qui s'est trouvée par la suite à faire partie de la ville de Windsor — qui célèbre aujourd'hui l'anniversaire de sa création —, a connu des situations des plus inhabituelles.

Je parle d'une petite collectivité coincée à côté du pont Ambassador, dont le propriétaire est un milliardaire américain du secteur privé qui, dans le cadre de ses activités aux États-Unis, est allé en prison pour des pratiques liées aux marchés publics américains. Il achetait des maisons, les condamnait et finissait par les démolir ou par les laisser à l'abandon. Des gens ont perdu leurs entreprises, leurs écoles et leurs lieux de culte. Tous ces malheurs sont survenus dans l'ombre d'un empire qui voit passer 10 000 camions par jour, 40 000 véhicules au total; rien que des profits. Quelque 30 à 35 % des échanges commerciaux quotidiens du Canada avec les États-Unis, soit près de 1 milliard de dollars, se

déroulent à proximité de certaines des personnes qui sont les plus privées de leurs droits à cause des conséquences de ce qui s'est passé.

Le projet de loi C-49 est important parce que très récemment les personnes qui luttent pour ce secteur ont retrouvé espoir: la possibilité d'un nouveau passage frontalier est offerte. La situation a duré pendant plus d'une quinzaine d'années. L'idée de départ était de laisser le développement à proximité détruire cet endroit.

• (1640)

Cependant, nous aurons un nouveau passage frontalier, le pont international Gordie-Howe, qui sera construit grâce à un compromis conclu entre la collectivité, les groupes environnementaux, le milieu des affaires et deux nations pour finalement accroître la capacité à la frontière. Dans ce cadre, il y aura une caisse de retombées locales. Nous avons en fait voté pour cet outil dans le projet de loi C-344 qui a été présenté par un député libéral. La Chambre a récemment adopté cette mesure législative à l'étape de la deuxième lecture, y compris avec le soutien du ministre des Transports et du premier ministre, pour qu'elle soit à tout le moins renvoyée au comité. La caisse de retombées locales sert aux projets d'infrastructure comme celui dont il est question pour offrir des allègements, une planification et des débouchés. Le projet de loi, en principe, reflète ce qui se produit. Nous obtenons enfin des retombées locales pour ce secteur.

Ce qui s'est produit, et ce qui rend le projet de loi C-49 si important, c'est que l'administration portuaire voulait développer une partie de sa propriété, le site Ojibway Shores, contre la volonté de la collectivité. Ces terrains appartenant à l'administration portuaire représentent une zone vierge, d'une superficie totale de 33 acres, qui compte des espèces en voie de disparition, une flore, une faune, des espèces en péril, des amphibiens, des animaux sauvages, des oiseaux et toutes ces choses si précieuses. Ils bordent les Grands Lacs, et représentent l'un des derniers endroits encore intacts de cette région.

L'administration portuaire voulait raser le site Ojibway Shores. Il cherchait un moyen de le déblayer, et il y est presque parvenu grâce à un partenariat privé. Heureusement, même s'il savait qu'il aurait gagné beaucoup d'argent en donnant son approbation, le promoteur privé avec lequel le port avait établi un partenariat à l'époque a refusé de donner le feu vert à ce projet parce que ce n'était pas la chose à faire. Quand le promoteur a fait marche arrière, l'administration portuaire a cessé de croire que le site Ojibway Shores est apte au développement. Cependant, elle demande qu'on lui verse 12 millions de dollars à partir d'une caisse de retombées locales pour qu'elle ne développe pas ce site pendant 30 ans. Au lieu de garder le site inexploité et de le restituer à perpétuité à la population, l'administration portuaire réclame un bail de 10 millions de dollars sur 30 ans pour ne pas le raser.

Il est très difficile d'imaginer qu'un membre du conseil d'administration réclamerait une telle chose à la population. Les administrateurs sont des représentants des villes, des provinces, du gouvernement fédéral et des utilisateurs. Ils sont des citoyens comme nous tous. De nos jours, on apprend aux habitants de Sandwich, d'Essex et d'ailleurs qui se soucient de l'environnement que les membres de ces conseils sont payés pour les représenter et pour prendre des décisions en leur nom. Ils doivent prendre conscience de ce pouvoir et de leur capacité de communiquer avec eux, et pas seulement à Windsor, mais partout au pays, dans toutes les administrations portuaires. C'est la première étape pour reprendre la gestion des terres qui devraient leur appartenir.

Initiatives parlementaires

Le projet de loi C-49 propose maintenant de conférer davantage de pouvoirs à la Banque de l'infrastructure afin de permettre aux administrations portuaires de se livrer à des activités de développement. Cette perspective nous inquiète parce que cela pourrait aider l'Administration portuaire de Windsor à trouver une autre source de revenus pour raser le site.

Ce qui est intéressant dans la situation actuelle, c'est qu'il faut faire un choix pour la population. Une simple disposition permettrait la cession de cette propriété à Environnement Canada. C'est une chose simple que nous demandons. Il suffit de deux signatures. Cela s'est déjà fait. Nous avons fait des recherches et cela fait en fait partie d'un processus législatif et partie de ce qui, je crois, attirait à l'égard du transfert de propriétés dans des situations comme celles-ci qui sont dans l'intérêt du public.

Je conclus en répétant que nous avons un choix. À l'heure actuelle, le projet de loi C-49 conférerait plus de pouvoirs, mais entre-temps, sauvons la situation. Plutôt que de laisser le port obtenir ces 12 millions de dollars, ceux-ci peuvent servir à la réduction de la pauvreté, à l'éducation, au logement ou à l'emploi dans l'une des régions les plus désavantagées de l'Ontario.

• (1645)

M. Peter Fonseca (Mississauga-Est—Cooksville, Lib.): Madame la Présidente, le député a parlé de toutes les mesures législatives qui se trouvent dans le projet de loi C-49. Il a bien raison. Il s'agit d'un projet de loi très complet. Rien n'a été fait à ce chapitre pendant 10 ans. Lorsque nous avons envisagé de moderniser le réseau de transport, nous avons examiné le transport ferroviaire et aérien, vu ce qui se passe ailleurs dans le monde, et constaté que nous accusons un retard.

Je sais que le député a à cœur le pont Ambassador, et encore plus l'achèvement du pont international Gordie-Howe. Nous savons que, chaque jour, 2 milliards de dollars de marchandises et des milliers de personnes traversent la frontière. C'est véritablement un lien vital pour le commerce au Canada. Ce pont est probablement le point numéro un du commerce.

Le député n'est-il pas convaincu que nous devons aller de l'avant dans ce dossier? Nous devons moderniser notre réseau de transport pour la santé de sa collectivité et du pays tout entier.

• (1650)

M. Brian Masse: Madame la Présidente, je sais que le député a aussi appuyé le projet de loi C-344.

Il a tout à fait raison. Rien n'incarne mieux l'importance du transport que Sandwich Town. Ce lieu abritait le chemin de fer clandestin. C'était la destination pour ceux qui voulaient être libre. D'ailleurs, il y avait autrefois des chasseurs de primes qui venaient dans cette région pour capturer les Américains fuyant l'esclavage afin de les ramener aux États-Unis. Nous luttons contre cette pratique. Cela fait partie du patrimoine culturel de cet endroit.

Le député a raison à propos du pont international Gordie-Howe. C'était un compromis. Ce projet devait générer des retombées locales. Imaginons à quel point il serait malheureux que l'administration portuaire prenne l'argent censé servir à financer les programmes pour les enfants, les personnes handicapées, l'éducation, le logement et le développement des ressources communautaires en réclamant un bail de 30 ans pour une propriété. Cela irait à l'encontre des arguments et des objectifs du premier ministre à l'égard de la réduction des émissions de gaz à effet de serre et ferait croître l'empreinte écologique du Canada.

Maintenant, tout ce qu'il faut, c'est que le ministre des Transports ait simplement le courage de transférer la gestion à la ministre de l'Environnement et du Changement climatique. Ce double processus d'approbation garantirait la sauvegarde de notre patrimoine environnemental. Plus important encore, cela rendrait justice et donnerait de l'espoir et des débouchés à des gens qui en ont besoin.

Mme Cheryl Hardcastle (Windsor—Tecumseh, NPD): Madame la Présidente, je tiens à féliciter mon collègue de nous avoir expliqué certains des dangers cachés dans ce projet de loi omnibus si mal conçu, pour que nous puissions savoir qu'il protège d'abord les intérêts des investisseurs étrangers qui violeraient les droits des travailleurs en ce qui a trait à la protection de la vie privée.

Nous connaissons l'hypocrisie des établissements tels l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. D'un côté, il manque de financement pour la surveillance et la sécurité des aéroports, et de l'autre, on propose des mesures législatives qui semblent miner ce travail.

Manifestement, le député a dû examiner ces points et chercher pour en savoir plus sur les répercussions de la relation avec l'administration portuaire. Connait-il d'autres aspects qui devraient nous préoccuper?

M. Brian Masse: Madame la Présidente, au sujet de la déclaration des droits des passagers aériens, j'ai une réponse simple et rapide. Gerry Byrne, un libéral qui a siégé à la Chambre pendant plusieurs années — plus de 10 ans, si je ne m'abuse —, a fait adopter une motion qui demandait une déclaration des droits des passagers équivalente à celles de l'Europe et des États-Unis. Si ma mémoire est bonne, les libéraux ont appuyé cette motion. Le projet de loi actuel ne comprend même pas cet élément fondamental, ce qui est bien dommage.

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): Nous reprenons le débat. Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, la question sur la motion est réputée mise aux voix et le vote par appel nominal est réputé avoir été demandé et reporté au mercredi 1^{er} novembre 2017, à la fin de la période prévue pour les initiatives ministérielles.

M. Kevin Lamoureux: Madame la Présidente, je crois que vous constaterez qu'il y a consentement unanime pour faire comme s'il était 17 h 30 et passer à la période réservée aux initiatives parlementaires.

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): Le député a-t-il le consentement unanime pour dire qu'il est 17 h 30?

Des voix: D'accord.

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): Comme il est 17 h 30, la Chambre passe maintenant à l'étude des initiatives parlementaires inscrites au *Feuilleton* d'aujourd'hui.

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

[Traduction]

LA LOI SUR L'AGENCE PARCS CANADA

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 6 octobre, de la motion portant que le projet de loi C-315, Loi modifiant la Loi sur l'Agence Parcs Canada (Compte de conservation des lieux historiques nationaux), soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

Initiatives parlementaires

M. Tom Kmiec (Calgary Shepard, PCC): Madame la Présidente, je suis heureux de prendre la parole aujourd'hui pour parler du projet de loi. Dans l'esprit de la journée, je dois dire que je n'ai pas tout à fait 95 thèses à présenter dans le débat et que je ne clouerais pas mon discours aux portes de la Chambre quand il sera terminé, mais j'ai tout de même un proverbe yiddish à citer. Le député de Leeds—Grenville—Thousand Islands et Rideau Lakes va sûrement l'apprécier. « Il n'y a pas de monde sans argent. »

Nous sommes bien conscients du fait que l'argent est nécessaire pour préserver et acheter des choses tout comme nous sommes conscients du fait que nos édifices sont un trésor national. Il faut investir dans les lieux historiques nationaux pour y attirer des visiteurs, des élèves et des enseignants qui pourront en apprendre davantage au sujet de ces lieux et mieux apprécier la richesse du patrimoine culturel et national du Canada.

Je suis très heureux d'appuyer le projet de loi C-315 et je tiens à remercier le député de Leeds—Grenville—Thousand Islands et Rideau Lakes de l'avoir présenté à nouveau pour débat.

Cette mesure législative prévoit la création d'un compte dans lequel seraient versés les dons des personnes qui souhaitent que leur contribution serve à la conservation d'un lieu historique en particulier. Parcs Canada administre 171 lieux historiques reconnus par le gouvernement fédéral et en reconnaît plus de 970 autres comme étant d'importance historique.

J'ai déjà travaillé dans un endroit désigné par l'Alberta comme un lieu historique. L'immeuble avait ceci de particulier qu'il avait déjà abrité la Chambre de commerce de Calgary, après avoir servi de temple aux Odd Fellows. La désignation de lieu historique national ne s'appliquait qu'à la salle de bal, et non à l'ensemble de l'immeuble. Autre fait inusité, l'immeuble comportait deux pubs bâtis sur des étages différents. Cette expérience m'a appris qu'il faut beaucoup d'argent pour garder un lieu historique en bon état et faire en sorte que les nouvelles générations puissent l'utiliser, que le lieu conserve sa vocation initiale ou qu'il serve également à d'autres activités. De nos jours, l'immeuble appartient à la société pétrolière et gazière qui est aussi propriétaire de la tour Bow, de l'autre côté de la rue. Il s'y déroule des opérations commerciales.

Le projet de loi C-315 créerait un système pour gérer les dons et favoriser le versement de dons futurs. C'est très important. Un fonds dédié ne remplacerait pas le soutien que les lieux historiques nationaux reçoivent présentement du gouvernement fédéral, il viendrait l'appuyer, comme l'a souligné le député. L'objectif n'est pas de remplacer le soutien accordé par les gouvernements provinciaux et fédéral à ces sites, mais de l'appuyer et de donner l'occasion aux Canadiens et aux visiteurs étrangers de participer à l'intendance des lieux historiques nationaux.

Nous, les conservateurs, croyons à la subsidiarité, selon laquelle l'ordre de gouvernement le plus près de nous est le mieux placé pour répondre à nos besoins. Le principe lié à la subsidiarité veut que ceux qui sont les plus près de l'action, du sujet ou du lieu concernés sont les plus aptes à s'en charger adéquatement.

L'intendance et la conservation sont deux principes chers aux conservateurs. Nous sommes les gardiens de nos lieux historiques nationaux autant que nous sommes les gardiens du Parlement et des fonctions que nous avons le privilège d'occuper pour défendre les intérêts des habitants de notre circonscription, de façon à les transmettre à la prochaine génération. Nous serons jugés sur notre rendement, sur notre capacité à protéger ces legs et sur la façon de les utiliser, et sur la possibilité pour les générations futures de toujours en profiter.

Je veux consacrer le reste de mon discours à certains arguments soutenus par le secrétaire parlementaire lorsqu'il a présenté la position du gouvernement sur ce projet de loi. Le secrétaire parlementaire a indiqué que Parcs Canada faisait déjà ce que prévoit le projet de loi, dont les dispositions seraient par conséquent superflues, en quelque sorte. Je ne crois pas que ce soit le cas. Je ne crois pas que le projet de loi limiterait les donateurs de quelque façon que ce soit. Le projet de loi C-315 prévoit que le capital du compte serait conservé et que seuls les intérêts seraient utilisés pour financer la conservation des lieux historiques nationaux, ce qui constituerait une assurance pour les donateurs.

Ayant déjà oeuvré dans le secteur des organismes sans but lucratif, je sais que c'est une idée importante. Lorsque les gens font des dons servant à constituer un capital que l'on fera fructifier, ils sont contents de savoir qu'on utilisera uniquement les intérêts pour accomplir ce qui est prévu. Ils savent que, dans 10, 20, 30 ou 40 ans, leur argent sera encore à l'oeuvre. Le même principe s'applique aux donateurs qui financent une chaire universitaire. Ils veulent avoir l'assurance que leur argent continuera d'être utilisé pour la même raison, à l'avenir. Le même principe serait appliqué dans le cas présent.

• (1655)

Les Canadiens et les visiteurs étrangers auront la certitude que leur don continuera d'être utile à l'avenir, car seuls les intérêts seront employés pour financer le fonctionnement et l'entretien des lieux historiques nationaux.

Le secrétaire parlementaire a affirmé que le projet de loi précisait en toutes lettres l'obligation de n'utiliser que les intérêts et de préserver le capital pour qu'il reste dans le compte à perpétuité. C'est une caractéristique importante du projet de loi. C'est un avantage important, et non un défaut du projet de loi. Le parrain du projet de loi a inclus délibérément cette disposition dans le projet de loi pour veiller à ce que le capital soit préservé et s'accumule au fil du temps, car seuls les intérêts pourront être dépensés.

Le Fonds du patrimoine de l'Alberta fonctionne exactement selon ce principe. Bien qu'il y ait eu des hauts et des bas dans le passé, vu l'évolution du marché, seuls les intérêts ont été utilisés pour financer les services de l'État.

L'an dernier, le secrétaire parlementaire a déclaré que le grand public a donné un peu plus que 56 000 \$ à des lieux historiques nationaux qui offraient diverses activités et programmes. Ce n'est pas une lacune du projet de loi; c'est plutôt une occasion de croissance. C'est un point de départ pour encourager les Canadiens à donner de l'argent pour entretenir des lieux historiques nationaux et pour accroître les objectifs en matière d'intendance et de conservation du lieu précis qu'ils veulent appuyer. Je ne crois pas que le montant nuise à l'objet du projet de loi, qui est par ailleurs très louable. Il ne fait qu'établir un seuil. Il faudrait également fixer des paramètres pour être en mesure de déterminer si nous réalisons des progrès d'une année à l'autre et si nous avons amélioré les choses. C'est ce qui s'appelle la rentabilité.

Initiatives parlementaires

Le secrétaire parlementaire a donné des détails quant au montant d'argent qu'il faudrait générer pour que cela soit utile. Les montants ne sont pas aussi importants que l'objectif. On peut créer un compte principal au fil du temps. Un compte distinct permettrait d'atteindre cet objectif. Il pourrait même faire l'objet d'un suivi. On pourrait dire aux donateurs que leurs dons supplémentaires de 50 000 \$, de 100 000 \$ ou même de 100 \$ feraient augmenter le compte pour l'avenir. Ils aideraient ainsi un lieu historique national à atteindre ses objectifs.

On fait la même chose lorsqu'on crée un fonds pour des chaires d'enseignement dans des écoles, des collèges et des universités. J'ai travaillé avec des professionnels des ressources humaines. Je me souviens d'avoir envisagé de créer un fonds pour une chaire en ressources humaines et relations de travail en Alberta. Nous voulions faire avancer les objectifs professionnels de l'association, un peu comme ce qu'on tente de faire dans ce cas-ci, c'est-à-dire d'améliorer la conservation et l'intendance de lieux historiques nationaux. Le processus que nous utilisons offrira de la certitude aux donateurs. Ils peuvent être des donateurs réguliers. Le montant de 56 000 \$ n'est qu'un seuil. Il y a largement place à l'amélioration.

Le dernier point que j'aimerais soulever touche l'aide internationale et les programmes gouvernementaux des fonds de contrepartie.

La question de la situation de crise que vit le peuple rohingya au Myanmar — ou la Birmanie — a de nouveau été soulevée à la Chambre aujourd'hui. Le gouvernement a prévu un programme de fonds de contrepartie. Il avait fait de même pour les incendies de Fort McMurray. C'est une simple comparaison par rapport au contenu du projet de loi.

On peut probablement dire sans se tromper que les montants en question n'auront pas d'effet appréciable sur l'intervention du gouvernement dans l'un ou l'autre de ces cas, la crise au Myanmar — la Birmanie — et des incendies de Fort McMurray. Cela dit, ce n'est pas nécessairement le montant d'argent donné ou le montant équivalent versé par l'autre partie qui compte. Ce qui compte, c'est l'intention et l'objectif. Ce genre de programme amène les gens à prendre des mesures concrètes, dans une intention et un but concrets. Dans le cas de la situation des Rohingyas, les Canadiens ont la possibilité de contribuer à l'amélioration des choses dans le monde. Dans celui de Fort McMurray, les Canadiens des quatre coins du pays ont eu la possibilité de contribuer aux activités de rétablissement et aux secours d'urgence fournis par la Croix-Rouge.

Le montant en lui-même n'a pas tant d'importance. L'important, c'est le mécanisme qui offre aux donateurs la certitude que leur don servira à un but donné, dans ce cas-ci, la conservation et la gérance des lieux historiques nationaux, un objectif on ne peut plus louable.

Ce projet de loi est excellent. C'est une très bonne idée d'un point de vue d'administration financière. Je l'appuie sans réserve et j'invite tous les députés à faire de même.

• (1700)

M. Wayne Stetski (Kootenay—Columbia, NPD): Madame la Présidente, aujourd'hui, je parlerai du projet de loi C-315, mais je tiens d'abord à rappeler à la Chambre et aux Canadiens que, aujourd'hui, c'est une journée de prière en faveur de la paix en Ukraine et partout dans le monde. Lancée en 2014, la prière en faveur de la paix est organisée afin de prier pour que prenne fin la guerre non déclarée, mais non moins active sur la frontière orientale de l'Ukraine, et pour que prennent fin les conflits partout dans le monde. Comme le savent les députés, il y a plus de 1,2 million d'Ukrainiens au Canada, et, un jour, il y aura peut-être un lieu

historique national qui, idéalement, reconnaîtra la contribution des Ukrainiens au Canada. C'est là où le projet de loi C-315 entre en jeu.

Le projet de loi C-315 est l'un des trois projets de loi portant sur le patrimoine présentés au cours de la présente législature, et c'est l'une des raisons pour lesquelles le Comité permanent de l'environnement et du développement durable s'est penché sur des questions liées au patrimoine cet automne. Même si le rapport du Comité n'est pas encore terminé et que, par conséquent, il n'a pas été rendu public, je vais m'inspirer de certains des témoignages entendus au comité au cours des dernières semaines.

Par contre, je tiens d'abord à discuter de l'historique du projet de loi. En toute franchise, je trouve intéressant et encourageant que ce soit un député du Parti conservateur qui ait présenté le projet de loi, parce que ce sont les compressions budgétaires imposées à Patrimoine Canada par le gouvernement conservateur précédent qui ont contribué à la nécessité de cette mesure législative.

Dans le budget fédéral de 2012, les conservateurs ont réduit de 30 millions de dollars le budget de Parcs Canada dans des secteurs qui visaient particulièrement les programmes patrimoniaux, et 1 600 employés de Parcs Canada se sont fait dire que leur poste pouvait être supprimé. Pour le canal Rideau, cela voulait dire moins d'heures d'ouverture, des files d'attente plus longues pour les bateaux attendant de traverser les 23 écluses, l'éventuelle augmentation des frais d'utilisation et le report ou l'annulation de travaux d'entretien et de réparation essentiels. Le canal Rideau s'étend sur 202 kilomètres à partir de Kingston jusqu'à la rivière des Outaouais, juste en dessous de la Colline du Parlement. De nombreuses collectivités qui bordent le canal considèrent qu'il s'agit d'une grande attraction touristique et dépendent de l'argent qu'apportent les propriétaires de bateaux et les autres touristes attirés par le canal.

Voilà pourquoi, lorsque les compressions ont été annoncées, le groupe appelé Les Amis du canal Rideau a proposé au gouvernement de faire des collectes de fonds et de se charger des réparations nécessaires. Le précédent gouvernement conservateur a refusé l'offre du groupe, arguant qu'aucun mécanisme ne permettait à un citoyen ou à un groupe de citoyens de donner de l'argent au gouvernement pour financer certains sites du patrimoine. C'est cette lacune que le projet de loi C-315 vise à combler. Il permettrait à un particulier ou à un groupe de faire des collectes de fonds pour financer l'entretien d'un site fédéral du patrimoine et d'y consacrer un certain budget. Le projet de loi encouragerait par ailleurs les dons grâce à un crédit d'impôt.

La position actuelle du gouvernement, c'est que tout cela est déjà possible en vertu de la loi actuelle, sauf qu'il n'a pas encore informé la Chambre du mécanisme qui permet de le faire ou de son emplacement. Lorsque le secrétaire parlementaire pour la Condition féminine a parlé du projet de loi, le 6 octobre dernier, il a déploré le fait que, une fois répartis entre les 171 lieux historiques nationaux partout au pays, les dons publics ne seraient pas suffisants pour apporter une contribution tangible aux efforts de conservation. Le secrétaire parlementaire n'a manifestement pas compris le but du projet de loi. Le projet de loi C-315 n'encouragerait pas le versement des dons dans le compte général des parcs nationaux: il ferait en sorte que l'argent des donateurs soit versé expressément au lieu historique de leur choix. C'est le mécanisme qui manque à la loi actuelle.

Initiatives parlementaires

Il s'agit d'un petit projet de loi qui n'aurait guère d'effet, voire aucun, sur les finances publiques, mais qui permettrait aux collectivités et aux personnes comme celles aux alentours du canal Rideau de veiller à la préservation des sites du patrimoine. Il y a 18 sites du patrimoine mondial de l'UNESCO au Canada, dont le canal Rideau, et chacun d'entre eux est une source de fierté locale et nationale et un endroit que les Canadiens peuvent visiter et dont ils peuvent profiter et tirer des leçons.

L'étude que le comité de l'environnement a entreprise montre qu'il y a beaucoup de travail à faire pour protéger le patrimoine canadien. Le comité permanent s'est même fait dire que le Canada est l'un des rares pays développés à ne pas avoir de loi pour protéger les sites du patrimoine mondial ni de mesure législative exhaustive pour protéger les lieux et les sites historiques. Par conséquent, nous espérons certainement remédier à cette omission grâce à notre étude et à nos recommandations à la Chambre.

Les conséquences de cette lacune dans la loi sont claires: le gouvernement finit par négliger les sites comme le canal Rideau et le parc national Wood Buffalo jusqu'à ce que, à notre grande honte, l'UNESCO soit contrainte d'intervenir pour recommander des mesures correctives. Cette situation est inacceptable, et il faut y remédier.

• (1705)

Même si le projet de loi C-315 n'offrira pas tout le financement ni la volonté de protéger et de préserver les lieux nationaux, il donnera aux Canadiens la possibilité de soutenir ces lieux qui leur tiennent à coeur — ce que la loi actuelle ne permet pas de faire. C'est une bonne chose.

Je suis heureux d'appuyer cette mesure législative. Elle vaut pleinement l'appui de tous les députés.

[Français]

M. Joël Godin (Portneuf—Jacques-Cartier, PCC): Madame la Présidente, en ce 31 octobre 2017, j'aimerais souhaiter une joyeuse Halloween à tous les députés du Parlement et à leur famille. Malheureusement, puisque nous sommes ici, nous ne serons pas avec nos enfants dans les rues ce soir, mais nous y sommes en pensée.

Je suis honoré de pouvoir me lever aujourd'hui à la Chambre pour appuyer le projet de loi C-315, loi modifiant la Loi sur l'Agence Parcs Canada qui concerne un compte de conservation des lieux historiques nationaux, qui émane d'un député. Aujourd'hui, je veux parler de l'effet positif que ce projet de loi aura en stimulant le tourisme dans les nombreuses communautés canadiennes qui entourent nos lieux historiques nationaux. Ces communautés dépendent des visiteurs locaux et internationaux pour nourrir leurs familles.

Par l'entremise de la promotion de fonds donnés, ce compte viendrait compléter le budget de Parcs Canada pour la restauration, la réhabilitation et l'entretien des lieux historiques nationaux, ce qui permettrait à l'agence d'améliorer l'apparence et l'attrait de ces lieux, parfois de façon considérable.

J'aimerais mentionner que je siège au Comité permanent de l'environnement et du développement durable, où nous travaillons sur un rapport concernant la préservation des lieux historiques. C'est un élément important qui va dans la même direction que ce projet de loi.

Ces lieux nouvellement restaurés attireraient un nombre grandissant de visiteurs, et les tarifs perçus et la vente de marchandise permettraient à Parcs Canada de faire davantage de publicité à

l'échelle nationale et internationale. Il faut comprendre que, lorsqu'on est en développement, on a besoin de moyens. On sait que les députés du gouvernement d'en face ont beaucoup d'argent à dépenser et qu'ils ne tiennent pas compte du déficit engendré, mais de notre côté, nous estimons qu'il est important de trouver des fonds pour financer nos projets selon la volonté de généreux donateurs.

Essentiellement, les dons contribuent à améliorer l'apparence de ces lieux, ce qui fait que plus de visiteurs seront intéressés à les visiter. La vente accrue de billets ainsi générée, en plus des nouveaux dons, aideront Parcs Canada à maintenir ces lieux, libérant des fonds qui pourraient servir à faire plus de publicité, donnant à ces sites plus de visibilité sur la scène internationale. Il s'agit ici d'un cycle de retombées que nous ne pouvons pas nous permettre de perdre.

D'autre part, nos lieux historiques nationaux fournissent aux Canadiens et aux Canadiennes un lien puissant avec notre histoire riche et notre identité nationale. En outre, ils racontent notre histoire à la communauté internationale. Beaucoup de gens de l'étranger s'intéressent à l'histoire de ce jeune pays qu'est le Canada. Nos lieux historiques sont parmi les meilleures façons de raconter à tous ce qui fait du Canada le grand et beau pays que nous avons aujourd'hui. Ils symbolisent aussi les progrès réalisés au cours des 150 dernières années.

À titre de nation libre et démocratique, nous avons la responsabilité de raconter notre histoire et de montrer comment nous avons surmonté nos nombreux défis pour arriver là où nous en sommes aujourd'hui.

Peu de visiteurs diraient que c'est à cause de nos quatre saisons qu'ils viennent nous visiter et qu'ils sont attirés par le Canada. Nos meilleurs atouts dans l'industrie du tourisme sont plutôt la riche histoire que nous avons à raconter, notre culture diverse et nos sites enchanteurs. La plupart des destinations canadiennes ne peuvent pas compter sur le soleil ou sur la température propice pour le surf. Nous devons donc être créatifs et nous assurer que l'expérience que nous offrons aux touristes vaut le déplacement et l'investissement.

Voilà pourquoi nous devons faire tout ce que nous pouvons pour nous assurer que nos lieux historiques nationaux sont entretenus, restaurés correctement et remis en état en vue de leur utilisation courante. Nous devons nous assurer que Parcs Canada jouit de fonds suffisants pour présenter un marketing adéquat de nos sites à l'échelle nationale et internationale pour attirer des visiteurs de partout.

La création d'un fonds de legs pour chacun de ces sites accomplira tout cela et encouragera de nouveaux dons grâce à la mise en place d'un cadre redditionnel global et transparent qui offrira aux donateurs éventuels la tranquillité d'esprit venant de l'assurance que leur argent est utilisé pour entretenir les lieux qu'ils connaissent et qu'ils aiment.

Ces dons accrus contribueraient à améliorer l'apparence générale des sites et, en fin de compte, permettraient à Parcs Canada de promouvoir nos lieux historiques nationaux par l'entremise d'un marketing fort grâce aux recettes accrues venant du nombre plus important de visiteurs.

• (1710)

N'importe quelle organisation a besoin de faire du développement des affaires. Je pense que c'est un outil supplémentaire pour permettre à Parcs Canada et aux sites de faire du développement des affaires et d'être encore plus concurrentiels pour attirer les touristes. Au-delà de ces avantages qui vont directement à Parcs Canada, le tourisme accru aux sites historiques nationaux contribuera à la croissance des communautés avoisinantes.

Initiatives parlementaires

Les touristes qui visitent n'importe lequel de ces sites auront besoin, entre autres, de transport, d'hébergement, de nourriture et de divertissement, et ce durant tout leur séjour. Cela signifie des retombées économiques importantes pour nos communautés locales.

Dans Portneuf—Jacques-Cartier, il existe des sites extraordinaires dont la vallée Bras-du-Nord, à Saint-Raymond, dans la MRC de Portneuf, qui jouit d'une réputation internationale. On connaît très bien les retombées économiques que cela procure à la région. Également, à Lac-Beauport, toujours dans ma circonscription, il y a les Sentiers du moulin, un site lui aussi très enchanteur, qui permet de développer la pratique du *fat bike* et d'avoir des compétitions nationales. Nous travaillons actuellement à susciter l'intérêt international. C'est très important pour les régions rurales et nos régions de survivre grâce à l'aide économique issue des attraits touristiques.

Chaque famille de visiteurs, par le simple fait de se retrouver dans une de nos communautés, dépensera des sommes importantes qui iront vers les petites entreprises qui sont le pilier de notre industrie du tourisme. En fait, près de 98 % de l'industrie touristique est formée de petites et moyennes entreprises qui, contrairement aux grandes chaînes, dépendent du tourisme saisonnier pour demeurer en affaires et nourrir leurs familles. Même si ces entreprises sont de taille plus modeste, elles possèdent beaucoup de pouvoir attractif pour permettre au tourisme international de découvrir de belles régions au Canada. Les entreprises locales sont reconnues pour leur capacité à travailler avec les grandes organisations de marketing de destination qui font la promotion auprès des touristes internationaux pour les amener à visiter non seulement les restaurants, les hôtels et à voir des spectacles, mais à visiter aussi nos lieux historiques nationaux qui contribuent à faire de notre pays une destination populaire.

En aidant Parcs Canada à améliorer l'apparence générale de ses lieux, et en faisant en sorte qu'ils sont bien entretenus, nous pouvons aider ces petites entreprises dans leur autopromotion et la promotion de l'histoire canadienne.

En faisant croître le tourisme par l'entremise de la promotion de nos lieux historiques nationaux, nous ferons aussi la promotion des communautés avoisinantes et nous contribuerons à leur succès. Cela signifie soutenir les 1 700 000 personnes qui travaillent chaque année dans l'industrie du tourisme, plusieurs étant des femmes, des jeunes, des immigrants et d'autres groupes qui, malheureusement, n'ont pas une stabilité d'emploi, compte tenu du fait que ce sont des entreprises saisonnières. En fait, plus de 50 000 jeunes âgés de 15 à 24 ans occupent des emplois dans l'industrie du tourisme, ce qui revient à plus d'un tiers de l'emploi des jeunes. Il y a donc des offres d'emploi à temps plein et à temps partiel dans une gamme variée de domaines, incluant le transport, l'hébergement, le divertissement et l'industrie alimentaire.

De plus, plusieurs de ces emplois découlent de Parcs Canada qui, durant la période de pointe, emploie plus de 2 100 travailleurs dans des postes indéterminés à temps plein, dont près de 1 900 dans des emplois saisonniers, et quelque 1 100 étudiants. Au-delà des emplois et des autres avantages directs allant aux Canadiens et Canadiennes, le tourisme est aussi une source importante de recette fiscale, par exemple, 21,4 milliards de dollars en 2011. Ce n'est pas à négliger, lorsqu'on cherche des sources de financement et d'entrées d'argent au gouvernement. Selon les estimations, pour chaque tranche de 100 \$ dépensée par un visiteur international, 30 \$ sont perçus en recettes fiscales, comparativement aux 26 \$ générés par les dépenses domestiques.

Il n'y a pas meilleur moment que le moment présent lorsqu'il est question d'encourager les touristes nationaux et internationaux à venir visiter nos lieux historiques. Le tourisme international est en plein développement, et c'est très important de fournir à cette industrie les outils nécessaires pour lui permettre de croître.

Si nous voulons que le Canada soit considéré comme une destination intéressante, plutôt qu'une simple aubaine — nous sommes plus fiers que cela —, nous devons favoriser l'entretien, la restauration et la réhabilitation de nombreux sites historiques. Cela signifie que Parcs Canada doit avoir les ressources nécessaires pour prendre soin de nos lieux historiques, ainsi que pour en faire la promotion et encourager les visiteurs à venir les visiter.

Le projet de loi C-315 ferait précisément cela. En encourageant les dons qui serviraient à l'entretien et à tout ce qui s'ensuit, on permettrait à Parcs Canada d'attirer plus de visiteurs, d'être plus attractif et plus intéressant comme produit pour attirer des touristes. Pour toutes ces raisons, j'espère qu'on se joindra à moi...

• (1715)

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): Je regrette, mais le temps de parole du député est écoulé.

Nous reprenons le débat. Le député de Leeds—Grenville—Thousand Islands et Rideau Lakes a la parole et dispose de cinq minutes pour son droit de réplique.

• (1720)

[Traduction]

M. Gordon Brown (Leeds—Grenville—Thousand Islands et Rideau Lakes, PCC): Madame la Présidente, je remercie les députés de Calgary Shepard, de Kootenay—Columbia et de Portneuf—Jacques-Cartier d'appuyer le projet de loi dont nous sommes saisis.

Je suis ravi de parler encore une fois du projet de loi C-315, Loi modifiant la Loi sur l'Agence Parcs Canada. C'est une mesure législative visant à modifier la partie de la Loi qui porte sur la conservation des lieux historiques nationaux. Comme je l'ai dit lors de ma dernière intervention à ce sujet, le projet de loi établira des comptes distincts pour chaque lieu historique national de Parcs Canada. Les gens pourront faire des libéralités pour la conservation de ces lieux et recevront des reçus à des fins fiscales. Ces sommes pourront être conservées dans un fonds, un peu comme pour une fondation, et les intérêts seront utilisés pour la préservation d'un lieu particulier.

Comme je l'ai déjà dit, cette idée a été présentée lors de discussions intenses concernant le canal Rideau, il y a quelques années. Lorsque nous étudions la possibilité de faire des libéralités, des points intéressants ont été soulevés. Il n'existait aucun mécanisme permettant aux gens de consentir des libéralités pour la conservation de lieux historiques particuliers gérés par Parcs Canada. Dans la dernière heure de débat portant sur cette mesure législative, des députés ministériels ont dit que des mécanismes étaient déjà en place. Cependant, nous avons mené des recherches considérables à cet égard qui nous ont permis de découvrir que ce n'est pas le cas.

Nous savons que les gens sont nombreux à vouloir faire un don. Le député de Kootenay—Columbia nous a par exemple parlé des discussions sur l'avenir du canal Rideau et des gens, les Amis du canal Rideau, qui voulaient participer financièrement à sa préservation. Les conservateurs, qui étaient alors au pouvoir, ont annoncé qu'ils consacraient au-delà de 40 millions de dollars aux infrastructures. Quant au gouvernement actuel, je dois dire à sa décharge qu'il a annoncé après les élections qu'il bonifierait ce montant, ce qui constitue une excellente nouvelle. Personne ici, selon moi, n'est contre les lieux historiques nationaux, et le projet de loi créerait justement un mécanisme permettant aux Canadiens qui le souhaitent de faire un don, même si plusieurs intervenants affirment depuis une heure que c'est impossible.

Parcs Canada gère un certain nombre de lieux historiques nationaux dans ma circonscription, dont Fort Wellington. Alors, si un des murs du fort s'effondrait et qu'un groupe d'amis souhaitait recueillir des fonds auprès du public afin de contribuer à la réparation du mur, le projet de loi l'y autoriserait. Pour le moment, les gens peuvent donner directement à Parcs Canada, mais leur argent est alors affecté au budget global de l'agence. Les gens ne peuvent donc pas faire un don au lieu historique de leur choix. Or, bon nombre de Canadiens ont un faible pour tel ou tel lieu historique national. Que ce soit parce qu'ils s'y rendaient quand ils étaient enfants ou parce qu'ils habitent tout près, les Canadiens s'attachent à certains lieux et veulent contribuer financièrement à leur préservation. Pour l'heure, il n'existe aucun mécanisme leur permettant de le faire.

J'ai fait une recherche avec Google pour voir ce qui arriverait si je demandais comment donner de l'argent à Parcs Canada, et voici quelques-unes des sources d'information que j'ai trouvées: « Understanding The Parks Canada Entry Fees », « Working at Parks Canada » et « Parks Canada's diversified accommodation reservation policies ». J'ai trouvé diverses suggestions. À la page 4 des résultats de recherche, il y avait un lien vers le discours que j'ai donné il y a quelques semaines, mais, à la page 9, le moteur de recherche affichait des mentions accessoires de Parcs Canada dans des discours et d'autres documents qui concernaient peu ou pas Parcs Canada.

J'ai fait la même recherche, mais en indiquant le canal Rideau comme seul bénéficiaire, plutôt que Parcs Canada. À la fin de la première page, j'ai trouvé « Observations on the Inland Navigation of Ireland ». Beaucoup de députés ont entendu parler de la sucrerie Redpath. On trouve dans son musée une tasse en argent donnée à M. Redpath par le lieutenant-colonel John By, pendant la construction du canal Rideau. Ce lien avec le patrimoine du canal Rideau suscite beaucoup de fierté, et des représentants de Redpath ont écrit pour exprimer leur soutien au projet de loi. Ils ont aussi fait de généreux dons pour des programmes et des projets le long du canal, mais ils n'ont pas pu le faire pour le canal à proprement parler.

Plus tôt aujourd'hui, le Président a déclaré, dans une décision, que ce projet de loi avait besoin d'une recommandation royale pour être adopté. Les députés présentent ici des projets de loi d'initiative parlementaire, et nous espérons qu'ils ont tous la possibilité de les examiner. J'invite les députés à voter en faveur de ce projet de loi pour qu'il soit envoyé au comité et que nous puissions trouver une meilleure façon de financer les lieux historiques nationaux.

• (1725)

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): Le vote porte sur la motion. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Motion d'ajournement

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): À mon avis, les non l'emportent.

Et cinq députés ou plus s'étant levés:

[Français]

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): Conformément à l'article 93 du Règlement, le vote par appel nominal est différé jusqu'au mercredi 1^{er} novembre, juste avant la période prévue pour les affaires émanant des députés.

MOTION D'AJOURNEMENT

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

[Français]

LA DÉFENSE NATIONALE

Mme Christine Moore (Abitibi—Témiscamingue, NPD): Madame la Présidente, à la période des questions, j'ai posé une question au ministre de la Défense nationale sur les agressions sexuelles dans l'armée et la façon dont les victimes sont traitées, et je n'ai malheureusement pas eu la réponse claire que j'aurais aimé avoir.

J'aimerais vraiment savoir si on fait exactement ce qu'il faut pour les victimes. Il faut comprendre que le système de justice militaire est extrêmement différent du programme de justice civile. Le fait que le taux de condamnation est beaucoup plus faible dans le système militaire me semble particulièrement inquiétant.

Lors d'une rencontre avec la juge-avocate générale des Forces armées et le Comité permanent de la défense nationale, nous avons pu obtenir, cette semaine, un peu plus de précisions. Le juge-avocate générale expliquait que parfois, comme la preuve relative aux agressions sexuelles est plus difficile à faire, on décide d'opter pour des accusations moindres qui, par exemple, pourront être jugées en procédure sommaire en tant que conduite inappropriée avec une subordonnée ou comme des infractions qui, dans les faits, n'existent même pas dans la justice civile.

Il faut savoir qu'avec un procès sommaire, la victime a moins de chances de pouvoir livrer son témoignage, parce qu'un tel procès est assez expéditif. Dans le fond, l'accusé marche avec une escorte, entre dans le bureau du commandant, on discute en gros de ce qu'il en est et, quelquefois en une demi-heure ou moins, l'affaire est réglée. On a la peine, on a la condamnation. Je me demande si la victime reçoit tout ce dont elle a besoin pour son processus de guérison. Dans plusieurs cas d'agression sexuelle, on sait que le fait de témoigner, de prendre le temps d'expliquer ce qui leur est arrivé est un bon chemin vers la guérison pour beaucoup de femmes.

Motion d'ajournement

Malheureusement, si dans un procès sommaire on réduit l'agression sexuelle dont elles ont été victimes à une conduite inappropriée avec une subordonnée, c'est peut-être problématique.

Je ne sais toujours pas non plus si les Forces ont choisi d'améliorer le processus pour soutenir les victimes. Qu'est-ce qui se passe au quotidien? Est-ce qu'elles sont confrontées à des situations comme être toujours avec leurs agresseurs et servir, par exemple, dans la même unité, dans le même département? Qu'est-ce qu'on fait concrètement avec ces femmes et ces hommes, parce qu'il y a malheureusement aussi des hommes victimes d'agression sexuelle dans les Forces armées?

Quand ces personnes décident de parler, de porter plainte, est-ce qu'on les appuie vraiment dans le processus ou essaie-t-on tout simplement de fermer les livres le plus rapidement possible, en procédant par voie sommaire et en portant des accusations moindres, parce qu'elles sont plus faciles à prouver?

Au final, la victime se trouve un peu abandonnée dans son processus de guérison.

J'aimerais avoir davantage d'information sur ce qui se passe concrètement avec les victimes et non des lignes qui sont, si on peut dire, générales et qui ne répondent pas vraiment à la question. J'espère sincèrement que, aujourd'hui, je vais pouvoir avoir davantage d'information, parce que je pense que les victimes d'agressions sexuelles et de harcèlement sexuel dans nos Forces armées méritent un meilleur traitement et de meilleures réponses.

• (1730)

M. Jean Rioux (secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, je tiens d'abord à remercier ma collègue d'avoir soulevé cette importante question.

Je peux assurer à la Chambre que notre gouvernement et les Forces armées canadiennes prennent très au sérieux la question de l'inconduite sexuelle. Chaque membre des forces armées a le droit de travailler dans un environnement exempt de harcèlement. Chaque membre a droit au respect et à la dignité. Le ministre de la Défense nationale et le chef d'état-major en ont fait l'une de leurs priorités.

Dans le cadre de l'opération Honour, les Forces armées canadiennes travaillent à faire en sorte que tous les militaires reçoivent un soutien adapté et personnalisé. Nous avons exhorté les commandants de tous les niveaux à redoubler de vigilance afin de mieux déceler les problèmes et à intervenir avec plus de diligence auprès des victimes d'inconduite ou d'agression.

Dans la nouvelle politique de défense du Canada, le gouvernement a réitéré son engagement à susciter un changement de culture positif et permanent. Dans tous les cas d'allégation d'inconduite sexuelle impliquant des militaires, une enquête est menée afin d'établir les faits, d'analyser la preuve et, s'il y a lieu, de porter les accusations qui s'imposent. Le Service national des enquêtes des Forces canadiennes a créé 18 nouveaux postes d'enquêteurs de la police militaire pour faciliter ce processus. Cette équipe a le mandat de s'assurer que les victimes connaissent les nombreux services de soutien qui sont à leur disposition.

Cela dit, toute accusation d'inconduite sexuelle fait l'objet d'une enquête publique, et cette enquête est menée de sorte à protéger les victimes et à veiller à ce que les droits des accusés soient respectés.

Ma collègue a fait état, dans sa question, de la différence entre les tribunaux civils et les tribunaux militaires. Les membres des Forces armées canadiennes sont soumis à un code de conduite plus strict que leurs concitoyens civils. Par exemple, un militaire peut être accusé d'une infraction sexuelle qui n'en constitue pas nécessaire-

ment une selon le Code criminel, comme des commentaires inappropriés de nature sexuelle.

Ma collègue a également soulevé la question du taux de condamnation au sein des tribunaux militaires. De 2014 au mois de mars de cette année, les Forces armées canadiennes ont porté en justice 18 cas d'inconduite sexuelle, dont 10 ont abouti à un verdict de culpabilité, soit un taux de condamnation de 56 %. Sur ces dix cas, cinq concernaient une affaire d'agression sexuelle et les cinq autres avaient trait à d'autres types d'inconduite sexuelle. Ce sont les chiffres que nous dévoilait la juge-avocate générale des Forces canadiennes hier, au Comité permanent de la défense nationale.

L'efficacité du système de justice militaire ne peut uniquement se mesurer par le nombre de condamnations. Les condamnations faites en vertu du Code de discipline militaire ne sont pas des conséquences administratives, ce sont des verdicts de culpabilité dont la conséquence peut être un emprisonnement d'une durée significative ainsi que la création d'un casier judiciaire.

Dans le système de justice militaire, contrairement au système de justice civil, lorsqu'il y a accusation d'inconduite sexuelle, on procède à un examen administratif de la carrière afin de déterminer si la personne accusée est toujours admissible à servir son pays. Les comportements sexuels dommageables et inappropriés ne sont pas tolérés. Depuis le début de l'opération Honour, les Forces armées canadiennes ont libéré 24 militaires déclarés coupables d'infractions d'ordre sexuel. Ces résultats correspondent aux objectifs de l'opération Honour, et nous continuons de surveiller la situation afin de nous assurer que le changement de culture positif que nous visons se concrétise.

Mme Christine Moore: Monsieur le Président, je crois que les victimes veulent avant tout que l'on sorte des points de discussion et qu'on donne de vraies réponses. Quelquefois, les réponses préparées d'avance ne sont pas ce qui leur importe.

La juge-avocate générale des Forces armées canadiennes a dit qu'on utilisait quelquefois des accusations moindres qui n'ont aucun rapport avec des infractions sexuelles pour obtenir des condamnations puisqu'il était trop difficile d'établir la preuve. Est-ce que cela est fréquent? Je n'ai pas eu la réponse à cette question dans le discours de mon collègue. Je crois que les victimes doivent être au centre des interventions.

Y a-t-il des mesures d'indemnisation pour les victimes qui ont attendu un certain temps avant de parler et dont la carrière militaire en a souffert? Pour des victimes qui auraient été privées de promotions, par exemple, y a-t-il des mesures correctives mises en place? Est-ce qu'on réévalue leur carrière pour s'assurer qu'elles sont au bon endroit et qu'elles n'ont pas plutôt fait les frais d'inconduites sexuelles?

Il faut comprendre la situation concrète et donner des réponses beaucoup plus profondes que les généralités qu'on nous sert quotidiennement. Je crois que les victimes le méritent, et j'aimerais entendre mon collègue là-dessus.

• (1735)

M. Jean Rioux: Monsieur le Président, le gouvernement fait pleinement confiance au système de justice militaire canadien qu'il estime solide et équitable.

Ce système fait en sorte que toute accusation de conduite sexuelle fait l'objet d'une enquête publique conforme à la Charte, comme l'a exprimé hier la juge-avocate générale au Comité permanent de la défense nationale. Dans le cadre de l'opération Honour, des mesures concrètes sont prises pour assurer le soutien des victimes, pour faire en sorte que tout comportement inapproprié soit signalé et pour que les dirigeants soient tenus responsables de leur manquement lorsqu'ils n'interviennent pas adéquatement.

De plus, les contrevenants sont soumis à des mesures administratives pouvant affecter leur carrière, et on leur impose une formation poussée dans laquelle on aborde le soutien des victimes, ainsi que les poursuites auxquelles on s'expose lorsqu'on commet une infraction d'ordre sexuel.

Depuis l'opération Honour, on constate aussi une augmentation des signalements et une confiance accrue envers la chaîne de commandement, la police militaire et le système de justice militaire. Il y a encore beaucoup de travail à faire, et tout sera mis en oeuvre pour faire en sorte que les victimes reçoivent le soutien dont elles ont besoin.

[Traduction]

LA PUBLICITÉ GOUVERNEMENTALE

M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC): Monsieur le Président, j'interviens aujourd'hui pour revenir sur une question que j'ai posée au gouvernement sur le fait que, selon ce que nous avons appris, il a dépensé plus de 212 000 \$ pour la conception de la couverture du budget de 2017.

Je tiens d'abord à remercier Blacklock's du bon travail qu'il a réalisé pour obtenir cette information. Si ce n'était de l'acharnement dont il a fait preuve pour obtenir cette information aux termes de la Loi sur l'accès à l'information, ces renseignements n'auraient jamais été divulgués. Le gouvernement a résisté à toutes les demandes. Blacklock's a dû soumettre une plainte à la commissaire à l'information parce que l'organisme devait faire face à de l'obstruction de la part du gouvernement actuel, qui était de toute évidence embarrassé par ces chiffres; c'est du moins ce que j'espère. Cependant, à entendre les réponses du Cabinet et du secrétaire parlementaire, on pourrait croire qu'ils n'y voyaient aucun inconvénient, que les dépenses de 212 000 \$ représentaient une aubaine pour les Canadiens, même si c'était 36 000 \$ de plus que les dépenses de 176 339 \$ effectuées en 2016. Je parle de l'argent que le gouvernement a dépensé pour embaucher des modèles se faisant passer pour des Canadiens de la classe moyenne. Je suppose que c'est normal, puisque le gouvernement actuel se fait passer pour un gouvernement qui se soucie vraiment des Canadiens de la classe moyenne et qui a leurs intérêts à coeur. Sans même s'excuser, le gouvernement dit qu'il est justifié d'avoir dépensé 200 000 \$ seulement pour les photos qui figurent sur la couverture d'un document papier que je n'ai jamais vu entre les mains de qui que ce soit à part des parlementaires. De nos jours, n'importe qui d'autre consulterait ce document en ligne. Après tout, nous sommes en 2017. Malgré cela, le gouvernement a jugé bon de payer 89 500 \$ en cachets d'artistes pour les quatre photos qui figurent sur cette couverture.

Je sais que le secrétaire parlementaire est surexcité à l'idée de me parler des sommes que les conservateurs dépensaient pour promouvoir leurs budgets. Je rappelle toutefois que nous avons dépensé seulement 600 \$ pour la page couverture. Nous avons utilisé une image de photothèque et payé des droits d'utilisation de 600 \$. Il faut dire que le gouvernement conservateur avait vraiment à coeur d'équilibrer le budget et qu'il y est parvenu. Le directeur

parlementaire du budget a d'ailleurs confirmé que le gouvernement actuel avait hérité d'un excédent budgétaire.

Cela dit, je n'ai pas remarqué combien a coûté la page couverture de la mise à jour économique publiée récemment. Nous l'apprenons peut-être un jour. On sait déjà que le gouvernement libéral reconnaît, dans ce document, avoir bafoué l'une de ses promesses électorales. Alors qu'il avait promis d'enregistrer un déficit modeste et temporaire de 10 milliards de dollars, cette somme a été doublée. Sa promesse de renouer avec l'équilibre budgétaire d'ici 2019 était aussi une fausse nouvelle. Le budget ne sera pas équilibré d'ici 2019; en fait, le gouvernement ne prévoit aucunement revenir à l'équilibre budgétaire.

Je souhaite donc poser au secrétaire parlementaire la question que voici: est-il fier que le gouvernement ait pris 212 000 \$ de l'argent durement gagné par les contribuables pour payer des photos qui décorent la page couverture de la version papier du budget?

● (1740)

M. Joël Lightbound (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à remercier le député de Chilliwack—Hope de son intérêt dans la page couverture du budget de 2017. Cela me donne l'occasion importante de rectifier certaines idées fausses concernant les coûts de production du budget de 2017, y compris de sa page couverture. Une fois que j'aurai clarifié les choses, je crois que le député verra que sa question dresse un portrait erroné de la façon dont le gouvernement a géré la question de la présentation de ce document historique.

Tout d'abord, il est important de souligner que le gouvernement a réussi à garder les coûts bas par rapport au gouvernement précédent en ce qui concerne la présentation de ses budgets. J'ai des chiffres très intéressants à faire connaître au député à la fin de ma présentation. C'est parce que, contrairement au gouvernement précédent, nous avons consciemment pris la décision de ne pas organiser de vastes campagnes publicitaires pour la présentation de nos budgets, ce qui fait que nous avons dépensé moins de la moitié de ce qu'a dépensé l'opposition sur la promotion et la production de ses budgets sous le gouvernement Harper.

C'est dommage que le député de Chilliwack—Hope ait manifestement omis de mentionner nos économies importantes en matière de publicité dans sa question. Contrairement au gouvernement précédent, nous voulions que les Canadiens prennent conscience des faits présentés dans le budget et qu'ils comprennent comment cela les touchait. La promotion que nous avons faite du budget visait à diriger les Canadiens vers ces faits.

Au lieu de gaspiller l'argent des contribuables à coups de millions de dollars en campagnes télévisées, nous avons choisi le contenu numérique, qui est beaucoup plus économique, comme solution de communication avec les Canadiens.

Les montants mentionnés dans la question comprennent tout cela, en plus de la page couverture du budget. En fait, ces coûts comprennent tout le contenu créatif lié aux activités de communication, de marketing et de promotion dans le cadre du budget de 2017. En plus de la page couverture, la publicité incluse dans ce montant comprend les coûts de production de vidéos et de différentes initiatives dans les médias sociaux et numériques, qui dirigeaient toutes les Canadiens vers notre plan détaillé à long terme pour la création d'emplois et le renforcement de la classe moyenne.

Motion d'ajournement

Comme il n'y a pas de campagne télévisée qui aurait coûté des millions de dollars, ce nouveau contenu numérique créatif au goût du jour continue d'être un élément central de nos communications avec les Canadiens, notamment pour les informer des changements qui pourraient avoir un effet majeur sur les décisions qu'ils doivent prendre. En plus de la page couverture du budget, des photographies ont été utilisées dans le site Web et dans la documentation du budget, dans les réseaux sociaux et numériques, et dans une campagne Internet qui a été achetée. De plus, le ministère des Finances a respecté les politiques du gouvernement du Canada, y compris les lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor, en matière de marchés publics pour toutes les activités entreprises.

Ce qu'il faut retenir, c'est que, contrairement à ce que faisaient les conservateurs lorsqu'ils étaient au pouvoir, nous ne dépensons pas de sommes astronomiques en publicité aux dépens des Canadiens. Nos dépenses représentent moins de la moitié de ce qu'ils dépensaient à l'époque.

Je conclurai avec quelques chiffres. Examinons les années passées. Le budget de 2017 a coûté 157 120 \$, et celui de 2016 a coûté 183 046 \$. Si nous examinons l'exercice 2014-2015, alors que l'opposition actuelle était au pouvoir, le coût de deux budgets a été de 1 064 601 \$. Pour l'exercice 2013-2014 — pour un seul budget —, c'était de 419 004 \$. Pour l'exercice 2012-2013 — pour un seul budget, encore une fois —, c'était de 552 500 \$. Enfin, pour l'exercice 2011-2012, le gouvernement précédent a dépensé 1 023 963 \$ sur la publicité budgétaire.

Comme les députés ont pu l'observer, au cours des deux dernières années, dans les deux derniers budgets, nous avons dépensé la moitié de ce que le gouvernement conservateur avait dépensé pour promouvoir le budget. Nous avons accompli le travail de manière plus efficace, grâce aux initiatives dont je viens de parler.

M. Mark Strahl: Monsieur le Président, j'imagine que pour le député, le fait de référer au budget de 2017 comme un document historique justifie les 212 000 \$ qui ont été dépensés pour sa conception graphique.

Le député a parlé de la publicité. Je tiens à lui signaler que le gouvernement libéral a dépensé plus de 13,7 millions de dollars sur la publicité dans les médias sociaux, pour promouvoir des messages publiés sur Facebook, Twitter et Instagram. Cela représente plus que le budget complet du gouvernement Harper. Si le député tient à parler de la publicité, il devrait peut-être tenir compte de la publicité numérique.

Encore une fois, est-ce que nous devons nous attendre à ce que la page couverture, dont le budget est passé de 176 000 \$ à 212 000 \$, coûte plus de 250 000 \$ pour le budget de 2018?

[Français]

M. Joël Lightbound: Monsieur le Président, je peux rassurer le député de l'opposition que cela sera toujours moins que ce qu'ils ont dépensé lors des budgets précédents.

Quand nous examinons les chiffres, c'est astronomique. Nous n'avons pas de leçons à recevoir d'une opposition qui, lorsqu'elle était au gouvernement, a dépensé au total plus de 750 millions de dollars pour faire sa promotion, si ma mémoire est bonne.

Je peux lui dire que par rapport au budget de 2017, il n'y a aucun doute qu'il s'agit d'un document historique. C'est un document qui confirme que le Canada est dans la voie de la croissance, avec des initiatives pour la classe moyenne et pour réduire les inégalités. Cela fait en sorte que la posture économique actuelle au Canada est nettement supérieure à ce qu'elle était lorsqu'ils étaient au pouvoir.

Les conservateurs n'ont pas réussi à atteindre les objectifs que nous atteignons en matière de croissance et en matière de réduction des inégalités. Nous avons de quoi être fiers.

En effet, c'est un document historique qui a été, soit dit en passant, promu aux Canadiens pour qu'ils comprennent les répercussions qu'a le fait d'agir de manière très responsable avec les deniers publics, et à moindre coût que ce que le gouvernement précédent faisait. Il y a de quoi être fiers.

• (1745)

[Traduction]

LES RESSOURCES NATURELLES

Mme Stephanie Kusie (Calgary Midnapore, PCC): Monsieur le Président, le 5 octobre, TransCanada a annoncé l'abandon du projet d'oléoduc Énergie Est. Son avocat général a confirmé que la décision découlait directement des retards actuels et éventuels attribuables au processus réglementaire, des répercussions connexes sur les coûts, et des problèmes et obstacles de plus en plus importants qui nuisent au projet. Tous ces obstacles ont été érigés par le gouvernement libéral.

Le projet aurait pu créer 15 000 emplois au Canada dans des régions comme l'Alberta et les Maritimes, qui en ont grandement besoin. L'oléoduc Énergie Est aurait permis d'accroître notre accès à d'autres marchés. Nous aurions notamment pu exporter vers l'Est du Canada, qui importe en ce moment son pétrole de l'Arabie saoudite.

Prenons un instant pour y réfléchir. Les libéraux préfèrent que les Canadiens achètent du pétrole de l'Arabie saoudite plutôt que d'investir dans leur propre pays. Je suis convaincue qu'il y a plusieurs habitants des Maritimes qui se déplacent pour travailler dans les champs pétrolifères de l'Alberta pendant que leur maison est chauffée au pétrole saoudien. C'est absolument insensé.

Le projet Énergie Est avait le potentiel de créer des emplois et de stimuler l'économie en plus d'inspirer un grand sentiment de fierté et d'unité nationales par rapport aux ressources naturelles du Canada. Les libéraux avaient l'occasion de défendre un projet d'édification nationale, mais ils ont refusé de le faire.

Le gouvernement a fait passer les intérêts des pétrolières étrangères et des despotes étrangers avant ceux des Canadiens en mettant en oeuvre de nouveaux règlements qui visent les projets énergétiques canadiens, et que les pétrolières qui exportent du pétrole vers les marchés canadiens ne sont pas tenues de respecter.

La réalité, c'est que le processus d'approbation des projets de pipeline est devenu de plus en plus imprévisible sous le gouvernement actuel, créant ainsi un environnement hostile aux entreprises qui souhaitent investir dans leur avenir au moyen de projets d'infrastructure. L'industrie énergétique a constaté le grave manque d'appui de la part des libéraux, et c'est pour cette raison que TransCanada a abandonné le projet d'oléoduc Énergie Est.

Les libéraux prétendent qu'ils reconnaissent l'importance du secteur de l'énergie au Canada, mais leurs actions démontrent tout le contraire. Si le gouvernement faisait confiance à l'Alberta, pourquoi alors le ministre a-t-il annoncé en juin que le Canada devait mettre fin graduellement à l'exploitation des sables bitumineux? Il s'agit d'une industrie qui représente 7,6 % du PIB du Canada, et qui fournit des centaines de milliers d'emplois. Si le gouvernement fait réellement confiance à l'Alberta, pourquoi continue-t-il de mettre en oeuvre des politiques qui ont pour seul but de nuire aux investissements dans les ressources naturelles du Canada?

Pourquoi le ministre des Ressources naturelles et le gouvernement actuel continuent-ils de prendre des décisions qui nuisent aux Canadiens?

Mme Kim Rudd (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement actuel saisit pleinement l'importance du secteur énergétique pour l'économie canadienne. Nous savons qu'il crée de bons emplois pour la classe moyenne et génère des recettes indispensables à tous les ordres de gouvernement pour financer les hôpitaux, les écoles et les programmes sociaux qui nous sont chers, et pour maintenir notre qualité de vie. C'est pourquoi nous collaborons avec ce secteur en vue d'axer son avenir sur les trois piliers que sont la croissance économique, la gestion de l'environnement et la participation autochtone. C'est pourquoi nous avons, dès le début, travaillé très fort pour rétablir la confiance de la population à l'égard de l'évaluation environnementale des grands projets d'exploitation des ressources naturelles.

Notre approche en matière d'exploitation des ressources consiste à faire croître l'économie tout en prenant des mesures concrètes pour protéger les océans et l'environnement. Il ne s'agit pas d'objectifs incompatibles, mais bien d'enjeux prioritaires. Les résultats parlent d'eux-mêmes.

Des projets d'une importance vitale ont été approuvés, dont le projet d'expansion du pipeline Trans Mountain et le projet de remplacement de la canalisation 3.

La décision concernant le projet d'expansion du pipeline Trans Mountain, par exemple, a été prise en tenant compte des faits, des données scientifiques et des intérêts du Canada. En outre, l'Office national de l'énergie, une instance de réglementation indépendante et quasi-judiciaire, a étudié la proposition. Nous maintenons notre décision d'approuver ce projet réglementé par le gouvernement fédéral qui créera 15 000 bons emplois pour la classe moyenne.

La députée d'en face choisit de faire des reproches. Elle se sert de la décision d'affaires prise à l'égard du projet de pipeline Énergie Est pour tenter de raviver des tensions de longue date, en prétendant que les règles ont été changées à mi-parcours, alors qu'il n'en est rien.

Lorsque l'Office national de l'énergie a annoncé qu'il étendait la portée de son examen réglementaire, nous avons fait deux choses. Premièrement, nous avons offert de réaliser les évaluations de gaz à effet de serre en aval et en amont pour éviter des coûts supplémentaires au promoteur. Deuxièmement, nous avons dit clairement que nous emploierions encore le même processus qui a mené à l'approbation du projet d'expansion du réseau d'oléoducs Trans Mountain et de remplacement de la canalisation 3. Rien n'a changé de notre côté.

Peut-être que la députée d'en face tiendra compte de l'opinion informée d'Andrew Leach, un professeur agrégé de l'Alberta School of Business, qui a rédigé un article éclairé dans le *Globe and Mail*.

Motion d'ajournement

Le professeur Leach dit que le principal coupable dans l'annulation du projet Énergie Est est la résurgence du projet Keystone XL de TransCanada, qu'il appelle « une ligne de transport express de 800 000 barils par jour vers les centres de raffineries des États-Unis » et qu'il qualifie d'« option plus attrayante que le projet Énergie Est pour les expéditeurs ».

Le professeur Leach pose la question suivante:

Est-ce que TransCanada a pris une décision d'affaires lorsqu'elle a annulé le projet Énergie Est?

Il poursuit ainsi:

Évidemment. C'était une décision qui lui permettra probablement de sauver le projet Keystone XL.

Voilà quels sont les faits.

• (1750)

Mme Stephanie Kusie: Monsieur le Président, en guise de conclusion, je dirais que le gouvernement actuel ne fait rien pour aider le secteur des ressources naturelles. Au contraire, la décision de TransCanada d'annuler le projet d'oléoduc Énergie Est est l'aboutissement de plusieurs décisions politiques. L'annulation de ce projet a entraîné la perte de 15 000 bons emplois.

Comme je le dis toujours, on ne peut pas faire de recyclage si on ne peut pas manger. Je pense qu'il est grand temps que le gouvernement reconnaisse immédiatement la crise économique qui sévit en Alberta au lieu d'invoquer le bonhomme Sept-Heures comme il le fait aujourd'hui.

Mme Kim Rudd: Monsieur le Président, avec tout le respect que je dois à ma collègue, il y a une marge entre les paroles et la réalité.

Il y a une raison pour laquelle on qualifie cette décision de « décision d'affaires ». Il se trouve que les marchés mondiaux de l'énergie évoluent rapidement. Nous assistons déjà à une transition énergétique mondiale, et nos sources d'énergie changeront en conséquence. C'est là la réalité. Or, nous ne savons pas quelle sera l'ampleur de cette transition et à quel rythme elle s'effectuera. C'est pourquoi le gouvernement a mis l'accent sur l'élaboration d'orientations stratégiques durables, prévisibles et inclusives qui nous permettront de renforcer l'économie, d'améliorer la santé des collectivités et d'assurer un avenir énergétique plus durable pour les générations à venir.

Voilà notre bilan, et nous en sommes très fiers.

[Français]

Le vice-président: La motion portant que la Chambre s'ajourne maintenant est réputée adoptée. La Chambre s'ajourne donc à demain, à 14 heures, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 17 h 53.)

TABLE DES MATIÈRES

Le mardi 31 octobre 2017

AFFAIRES COURANTES		M. Lamoureux	14736
Les affaires étrangères		M. Berthold	14737
M. DeCourcey	14723	M. Aubin	14737
L'enquêteur correctionnel du Canada		Mme Tassi	14740
M. Holland	14723	Mme Block	14740
La Loi sur les juges		Mme May (Saanich—Gulf Islands)	14740
M. Choquette	14723	Mme Quach	14741
Projet de loi C-381. Présentation et première lecture	14723	M. Sikand	14741
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi	14723	M. Sikand	14741
La Loi sur les langues officielle		M. Johns	14743
M. Choquette	14723	M. Clement	14744
Projet de loi C-382. Présentation et première lecture	14723	M. Vandal	14744
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi	14724	M. Davies	14744
Loi sur la modernisation des transports		M. Lobb	14744
M. Rodriguez	14724	M. Johns	14744
Motion	14724	M. Davies	14745
Adoption de la motion	14724	M. Berthold	14745
Pétitions		Mme Tassi	14747
La fiscalité		M. Johns	14747
Mme Gallant	14724	M. Clarke	14747
L'âge minimal pour voter		M. Clarke	14747
M. Vandal	14724	M. Lamoureux	14749
Les troubles de l'alimentation		M. Kent	14749
Mme Hughes	14724	M. Vandal	14749
L'industrie du transport maritime		Mme Block	14752
M. Davies	14724	M. Johns	14752
Les changements climatiques		M. Bratina	14752
Mme May (Saanich—Gulf Islands)	14724	Mme Block	14753
Questions au Feuilleton		M. Genuis	14753
M. Lamoureux	14725	M. Lamoureux	14754
Recours au Règlement		M. Berthold	14755
Article 69.1 du Règlement — projet de loi C-56		Mme Wagantall	14755
Mme Bergen	14725		
M. Julian	14726	DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS	
Le Président	14726	Octobre 1970	
Initiatives parlementaires — Décision de la présidence		M. Fortin	14756
Le Président	14727	La campagne We Scare Hunger	
		Mme Tassi	14756
INITIATIVES MINISTÉRIELLES		La Réforme	
Loi sur la modernisation des transports		M. Viersen	14756
Mme Lebouthillier (au nom du ministre des Transports)	14729	L'Halloween	
Projet de loi C-49. Troisième lecture	14729	M. Ouellette	14756
Mme McCrimmon	14729	La santé	
M. Aubin	14732	M. MacGregor	14757
M. Clarke	14732	La liberté de religion	
Mme Sgro	14732	M. Arya	14757
M. Kmiec	14732	Les prix décernés aux bâtisseurs communautaires bénévoles	
Mme Sansoucy	14733	Mme Harder	14757
M. Kmiec	14733	Des projets d'infrastructure en Outaouais	
Mme Tassi	14736	M. MacKinnon	14757
M. Aubin	14736	L'école Jean-Nicolet	
		M. Dubourg	14757

La 100^e édition du Championnat international de labour	
M. Lobb	14757
Le Mois de l'histoire des femmes	
Ms. Khera	14758
Les élèves bénévoles	
M. Serré	14758
L'Ukraine	
M. Bezan	14758
L'Ukraine	
M. Wrzesnewskyj	14758
Les droits de la personne	
M. Blaikie	14758
La fiscalité	
M. Nuttall	14759
Le Mois de l'histoire des femmes	
M. Duguid	14759

QUESTIONS ORALES

L'éthique	
M. Scheer	14759
M. Trudeau	14759
M. Scheer	14759
M. Trudeau	14759
M. Scheer	14759
M. Trudeau	14759
M. Scheer	14760
M. Trudeau	14760
M. Scheer	14760
M. Trudeau	14760
M. Caron	14760
M. Trudeau	14760
Mme Duncan (Edmonton Strathcona)	14760
M. Trudeau	14760
L'environnement	
Mme Duncan (Edmonton Strathcona)	14760
M. Trudeau	14761
M. Caron	14761
M. Trudeau	14761
L'éthique	
M. Rayes	14761
M. Morneau	14761
M. Rayes	14761
M. Morneau	14761
Mme Raitt	14761
M. Morneau	14761
Mme Raitt	14762
M. Morneau	14762
M. Poilievre	14762
M. Morneau	14762
M. Poilievre	14762
M. Morneau	14762
Le patrimoine canadien	
Mme Blaney (North Island—Powell River)	14762
Mme Joly	14762
M. Nantel	14763
Mme Joly	14763

L'éthique	
M. Strahl	14763
M. Morneau	14763
M. Strahl	14763
M. Morneau	14763
M. Deltell	14763
M. Morneau	14763
M. Deltell	14764
M. Morneau	14764
Les affaires autochtones	
Mme Malcolmson	14764
Mme Jones	14764
M. Angus	14764
Mme Jones	14764
Les affaires étrangères	
M. Anandasangaree	14764
Mme Bibeau	14764
La fiscalité	
Mme Gladu	14765
Mme Lebouthillier	14765
Mme Gladu	14765
Mme Lebouthillier	14765
M. Berthold	14765
Mme Lebouthillier	14765
M. Kelly	14765
Mme Lebouthillier	14765
Le travail	
Mme Benson	14765
Mme Hajdu	14766
Service correctionnel Canada	
M. Dubé	14766
M. Goodale	14766
L'immigration, les réfugiés et la citoyenneté	
Mme Rempel	14766
M. Hussen	14766
Mme Rempel	14766
M. Hussen	14766
M. Paul-Hus	14766
M. Hussen	14767
La santé	
Mme Sidhu (Brampton-Sud)	14767
Mme Petitpas Taylor	14767
M. Fast	14767
Mme Petitpas Taylor	14767
Les services publics et l'approvisionnement	
M. Weir	14767
Mme Qualtrough	14767
Les sports et les personnes handicapées	
M. Graham	14768
M. Hehr	14768
Le patrimoine canadien	
Mme Boucher	14768
Mme Joly	14768
L'éthique	
M. Barsalou-Duval	14768
M. Bains	14768
M. Boudrias	14768

M. Morneau 14768

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Le Code criminel

Projet de loi C-46. Troisième lecture 14769
Adoption de la motion 14770
Troisième lecture et adoption du projet de loi 14770

La Loi sur la modernisation des transports

Projet de loi C-49. Troisième lecture 14770
Mme Wagantall 14770
M. Fonseca 14771
M. Lamoureux 14771
Mme May (Saanich—Gulf Islands) 14771
M. Ste-Marie 14771
M. Fonseca 14773
M. Lamoureux 14773
Mme Leitch 14774
M. Fonseca 14776
M. Cannings 14776
M. Fonseca 14776
M. Dreeshen 14776
M. Fonseca 14778
M. MacGregor 14778
M. Fonseca 14780
M. Blaikie 14780

M. Masse (Windsor-Ouest) 14781
M. Fonseca 14782
Mme Hardcastle 14782
Demande et report d'office du vote 14782

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

La Loi sur l'Agence Parcs Canada

Projet de loi C-315. Deuxième lecture 14783
M. Kmiec 14783
M. Stetski 14784
M. Godin 14785
M. Brown 14786
Report du vote 14787

MOTION D'AJOURNEMENT

La défense nationale

Mme Moore 14787
M. Rioux 14788

La publicité gouvernementale

M. Strahl 14789
M. Lightbound 14789

Les ressources naturelles

Mme Kusie 14790
Mme Rudd 14791

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante : <http://www.noscommunes.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the following address: <http://www.ourcommons.ca>