



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 146 • NUMÉRO 095 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le mardi 13 mars 2012

—
Présidence de l'honorable Andrew Scheer

TABLE DES MATIÈRES

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Le mardi 13 mars 2012

La séance est ouverte à 10 heures.

Prière

AFFAIRES COURANTES

•(1005)

[Traduction]

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À DES PÉTITIONS

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

* * *

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

L'ENVIRONNEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

M. Mark Warawa (Langley, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le premier rapport du Comité permanent de l'environnement et du développement durable concernant l'examen, prévu par la loi, de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

Conformément à l'article 109 du Règlement, le comité demande que le gouvernement dépose une réponse globale à ce rapport.

L'AGRICULTURE ET L'AGROALIMENTAIRE

M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le deuxième rapport du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire.

Je suis heureux de signaler que le comité a étudié les crédits du Budget principal des dépenses pour 2012-2013 sous la rubrique Agriculture et Agroalimentaire et qu'il en fait rapport.

* * *

PÉTITIONS

LA PAUVRETÉ

M. Ron Cannan (Kelowna—Lake Country, PCC): Monsieur le Président, j'ai le plaisir de déposer deux pétitions au nom d'un certain nombre d'électeurs.

La première porte sur le projet de loi C-233, Loi sur l'élimination de la pauvreté.

LA LOI SUR L'IMPORTATION DES BOISSONS ENIVRANTES

M. Ron Cannan (Kelowna—Lake Country, PCC): Monsieur le Président, la seconde pétition porte sur un sujet qui fait l'unanimité auprès des députés de tous les partis de la Chambre, soit le projet de loi C-311, qu'a présenté mon collègue et qui vise à moderniser la désuète Loi sur l'importation des boissons enivrantes, laquelle a été promulguée en 1928.

Nous voulons abolir les frontières provinciales pour nos raisins et laisser le vin traverser librement afin que les Canadiens de toutes les régions du pays puissent davantage profiter de la vie.

ELECTRO-MOTIVE DIESEL

Mme Irene Mathysen (London—Fanshawe, NPD): Monsieur le Président, j'ai deux pétitions à présenter. La première nous vient d'anciens employés d'Electro-Motive Diesel et d'autres résidents de London.

Les pétitionnaires veulent que le Parlement du Canada sache que Caterpillar a enlevé illégalement du matériel de production de l'usine d'EMD à London, violant ainsi la convention collective, a imposé un lock-out le 30 décembre 2011 et a exigé que les travailleurs acceptent une réduction de plus de 50 p. 100 de leur salaire et de leurs avantages sociaux ainsi qu'un régime de retraite amputé et non protégé, en dépit du fait que ces travailleurs en aient fait une entreprise très prospère. En fait, la productivité de l'entreprise avait bondi de 20 p. 100 et ses bénéfices, augmenté de plusieurs milliards par rapport à l'année dernière.

Les pétitionnaires demandent au Parlement du Canada d'enquêter sur les modalités de vente d'Electro-Motive Diesel à Caterpillar et d'imposer immédiatement toutes les pénalités justifiées en cas d'infraction à la Loi sur Investissement Canada.

J'ajouterais qu'à la lumière du débat récent à la Chambre et de la nécessité de renforcer la Loi sur Investissement Canada, il est on ne peut plus approprié que les pétitionnaires exhortent le gouvernement d'améliorer la Loi sur Investissement Canada de sorte que plus personne ne vive la même situation odieuse que les travailleurs d'EMD, leur famille et les résidents de London.

LES PENSIONS

Mme Irene Mathysen (London—Fanshawe, NPD): Monsieur le Président, l'incertitude règne relativement à la menace de modification éventuelle qui plane sur le programme de Sécurité de la vieillesse. Pour les pétitionnaires, il s'agit d'une attaque en règle contre les aînés les plus pauvres, qui comptent sur ces prestations pour subvenir à leurs besoins quotidiens.

Affaires courantes

En février dernier, l'opposition officielle a présenté une motion qui exhortait la Chambre à rejeter la proposition du premier ministre d'augmenter l'âge d'admissibilité à la Sécurité de la vieillesse et qui demandait aussi au gouvernement de prendre les mesures nécessaires pour enrayer la pauvreté chez les aînés.

Les pétitionnaires demandent donc au Parlement de maintenir le financement de la Sécurité de la vieillesse et de bonifier le Supplément de revenu garanti afin que plus aucune personne âgée ne vive dans la pauvreté.

LA PRÉVENTION DU SUICIDE

M. Harold Albrecht (Kitchener—Conestoga, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter plusieurs pétitions signées par des résidents de l'Ontario et de l'Alberta, qui soulignent que le suicide fait en moyenne 10 victimes par jour au Canada, ce qui signifie que près de 4 000 décès pourraient être évités chaque année. Les pétitionnaires soulignent aussi que le suicide est non seulement un problème de santé mentale, mais aussi un problème de santé publique.

Par conséquent, les pétitionnaires demandent au Parlement d'adopter des mesures reconnaissant le suicide en tant que problème de santé publique, de formuler des principes directeurs de prévention du suicide, de favoriser la collaboration et la mise en commun du savoir relativement au suicide, de faire connaître des moyens factuels de prévenir le suicide et ses répercussions et de définir des pratiques exemplaires en matière de prévention du suicide.

L'ENVIRONNEMENT

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, je prends la parole ce matin pour présenter deux pétitions. La première est uniquement signée par des électeurs de ma circonscription, Saanich—Gulf Islands, de l'île Mayne, de l'île Pender et de North Saanich.

Ces électeurs exhortent la Chambre à prendre des mesures concrètes pour lutter contre les changements climatiques et lui demandent plus précisément d'établir des plans réels qui permettront d'atteindre les objectifs fixés par la Chambre à la suite de votes tenus au cours de la 40^e législature, soit réduire les gaz à effet de serre de 25 p. 100 par rapport aux niveaux de 1990 d'ici 2020, et de 80 p. 100 par rapport aux niveaux de 1990 d'ici 2050. Nous avons pris énormément de retard puisque nous n'avons toujours pas établi de plan.

Monsieur le Président, la deuxième pétition porte sur le projet qu'Embridge souhaite mener dans le Nord de la Colombie-Britannique, qui fera en sorte que des superpétroliers parcourront la région côtière de la Colombie-Britannique. La pétition est signée par des résidents de Grande Prairie et de Calgary, en Alberta, par des résidents de Whistler et de Vancouver, en Colombie-Britannique, ainsi que par des résidents d'Ottawa.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement de cesser de se comporter comme le relationniste de l'industrie pétrolière et d'attendre la fin de l'évaluation environnementale avant de prendre position sur la question.

LES DROITS DE LA PERSONNE

Mme Rathika Sitsabaiesan (Scarborough—Rouge River, NPD): Monsieur le Président, je présente aujourd'hui des pétitions signées par des résidents de la région du Grand Toronto relativement aux droits de la personne au Sri Lanka.

Les pétitionnaires soulignent que le rapport du Groupe d'experts du secrétaire général des Nations Unies sur l'établissement des

responsabilités au Sri Lanka a conclu à la crédibilité des allégations selon lesquelles, si elles sont avérées, des crimes de guerre et des crimes contre l'humanité ont été perpétrés durant les derniers jours de la guerre. Les pétitionnaires indiquent qu'il est nécessaire de créer un mécanisme de justice indépendant, impartial et transnational pour enquêter sur les allégations. Ils font aussi état qu'en vertu du droit international, on a le devoir de remédier aux violations des droits humanitaires et des droits de la personne. Ils signalent également que le Canada est reconnu dans le monde comme un grand défenseur des droits de la personne et de la justice.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement du Canada d'exhorter les Nations Unies à établir immédiatement un mécanisme indépendant, international et impartial pour assurer la vérité, la reddition de comptes et la justice au Sri Lanka.

● (1010)

LA RÉPUBLIQUE DES ÎLES FIDJI

M. Don Davies (Vancouver Kingsway, NPD): Monsieur le Président, je continue de recevoir de nombreuses pétitions de milliers de Canadiens des quatre coins du pays qui dénoncent la fermeture du haut-commissariat du Canada à la République des Îles Fidji. Les signataires font remarquer que Fidji est membre du Commonwealth britannique des nations et que tous les dossiers d'immigration et autres affaires entre le Canada et les Îles Fidji devront désormais être traités par le haut-commissariat canadien situé à Sydney, en Australie. Les pétitionnaires signalent que cette situation entraîne des retards excessifs et mine l'efficacité des services relatifs au tourisme, aux visas, au commerce et à l'immigration qui sont offerts tant aux Canadiens qu'aux Fidjiens. Les signataires font remarquer que les États-Unis, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Chine et l'Inde ont tous une ambassade ou un haut-commissariat aux Îles Fidji.

Plus de 100 000 Canadiens d'origine fidjienne vont fréquemment à Fidji. Les pétitionnaires demandent donc au gouvernement de rouvrir le haut-commissariat aux Fidji pour offrir le genre de services consulaires dont ces Canadiens ont besoin et qu'ils méritent.

* * *

QUESTIONS TRANSFORMÉES EN ORDRES DE DÉPÔT DE DOCUMENTS

M. Tom Lukiwski (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC): Monsieur le Président, si les questions n^{os} 412 et 415 pouvaient être transformées en ordre de dépôt de document, les documents seraient déposés immédiatement.

Le Président: D'accord?

Des voix: D'accord.

Initiatives ministérielles

[Texte]

Question n° 412 — M. Hoang Mai:

En ce qui concerne les réponses de l'Agence du Revenu du Canada (ARC) aux dispositions de l'Internal Revenue Service (IRS) en ce qui a trait au Rapport sur les comptes bancaires étrangers (FBAR): *a*) selon l'analyse du gouvernement, est-ce que les dispositions de l'IRS respectent celles de la Convention entre le Canada et les États-Unis d'Amérique en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune et du Protocole la modifiant (2007); *b*) des dérogations au FBAR sont-elles accordées au Canada; *c*) le Canada a-t-il négocié les dispositions du FBAR avec des représentants du département du Trésor des États-Unis ou avec l'IRS, (i) à quel moment le gouvernement a-t-il été mis au courant de ces dispositions, (ii) combien de temps le Canada a-t-il mis à réagir aux changements apportés par l'IRS et le département du Trésor des États-Unis; *d*) comment le gouvernement veillera-t-il à ce que l'ARC n'agisse pas au nom de l'IRS pour percevoir les recettes et les amendes; *e*) le Canada a-t-il informé les personnes détenant la double citoyenneté de leurs obligations fiscales par suite du FBAR; *f*) le FBAR a donné lieu à combien d'échanges d'information entre le Canada et les États-Unis d'Amérique cette année et au cours des dix dernières années, (i) l'ARC a-t-elle fixé des échéances à l'interne pour pouvoir répondre aux demandes d'échange d'information de façon rapide, (ii) le Canada travaillera-t-il à améliorer la collaboration bilatérale sur ce point, (iii) y a-t-il eu une augmentation des demandes d'échange d'information à l'ARC par suite du FBAR; *g*) le gouvernement perdra-t-il des revenus par suite de la mise en œuvre du FBAR; *h*) quelles sont les implications financières du FBAR (i) pour le gouvernement, (ii) pour l'ARC, (iii) pour les banques canadiennes, (iv) qui assumera ces coûts, (v) y a-t-il d'autres types de coûts non financiers, comme la réduction d'efficacité ou d'équité; *i*) combien de plaintes l'ARC a-t-elle reçu au sujet du FBAR ou de demandes vexatoires à ce sujet par l'IRS, (i) quelles sont les principales plaintes, (ii) qu'a fait l'ARC au sujet de ces plaintes, (iii) quel département de l'ARC est chargé de répondre aux plaintes de cette nature, (iv) l'ARC va-t-elle réduire le nombre d'équivalents temps complet ou réduire son financement, (v) le bureau de l'ombudsman des contribuables s'est-il penché sur la question; *j*) le FBAR empêchera-t-il la double imposition des gains pré-migration; *k*) y a-t-il eu augmentation du nombre de cas d'arbitrage par suite de procédures actives par l'IRS, (i) quels ministères sont les plus touchés, (ii) l'ARC a-t-elle réduit le nombre d'équivalents temps complet dans chacun des ministères touchés ou réduit leur financement; *l*) le FBAR aura-t-il des incidences sur divers instruments d'épargne, comme, entre autres, (i) le régime enregistré d'épargne-retraite, (ii) les régimes enregistrés d'épargne-études, (iii) le régime enregistré d'épargne-invalidité, (iv) les comptes d'épargne libres d'impôt; *m*) combien de personnes ayant la double citoyenneté canadienne-américaine sont touchées par le FBAR et le Canada a-t-il leurs coordonnées?

(Le document est déposé)

Question n° 415 — Mme Anne-Marie Day:

En ce qui concerne le programme écoÉNERGIE du Ministère des Ressources naturelles: *a*) quel est le montant total dépensé, identifié par année et par province, depuis la première année de mise en œuvre du programme jusqu'à l'exercice en cours inclusivement pour (i) le programme écoÉNERGIE rénovation maisons, (ii) le programme écoÉNERGIE efficacité énergétique, (iii) les mesures habilitantes concernant l'énergie marine renouvelable, (iv) le groupe sur la politique d'énergie propre, (v) le programme écoÉNERGIE pour le carburant de remplacement, (vi) le programme écoÉNERGIE sur l'innovation; *b*) pour chaque programme énuméré en *a*), depuis sa mise en œuvre jusqu'à l'exercice en cours inclusivement, identifié par province et par année, combien de personnes ou d'organisations ont bénéficié de subventions, (i) quelle a été la moyenne du montant des subventions allouées, (ii) combien de demandes ont été soumises et combien ont été rejetées, (iii) quel délai de réception des subventions par les bénéficiaires a été défini comme « acceptable », (iv) combien de demandes acceptées ont été traitées au-delà du délai défini comme « raisonnable »; *c*) quels programmes, visant à combattre les changements climatiques et à promouvoir l'efficacité énergétique, autres que ceux énumérés en *a*), sont actuellement financés par le Ministère des Ressources naturelles et à combien s'élève le montant d'argent total investi pour chacun de ces programmes?

(Le document est déposé)

[Traduction]

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

Le Président: D'accord?**Des voix:** D'accord.

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

Le Président: La présidence désire prendre quelques minutes pour communiquer à la Chambre certains renseignements au sujet de la gestion des affaires émanant des députés.

[Français]

Comme les députés le savent, après le complément de l'ordre de priorité, la présidence examine les nouvelles affaires afin de signaler à la Chambre les projets de loi qui semblent, à première vue, empiéter sur la prérogative financière de la Couronne. Ceci permet aux députés d'intervenir en temps opportun pour présenter leur point de vue en rapport avec la nécessité d'accompagner ces projets de loi d'une recommandation royale.

[Traduction]

Par conséquent, à la suite de l'ajout, le 16 février dernier, de 15 nouvelles affaires à l'ordre de priorité, je désire informer la Chambre que le projet de loi suivant préoccupe la présidence en raison des dépenses qui semble y être envisagées: le projet de loi C-383, Loi modifiant la Loi du traité des eaux limitrophes internationales et la Loi sur les ouvrages destinés à l'amélioration des cours d'eau internationaux, inscrit au nom du député de Bruce—Grey—Owen Sound.

[Français]

J'encourage les honorables députés qui souhaitent présenter des observations sur la nécessité d'accompagner d'une recommandation royale ce projet de loi, ou tout autre projet de loi inscrit actuellement à l'ordre de priorité, à le faire le plus tôt possible.

[Traduction]

Je remercie les députés de leur attention.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Français]

LOI AMÉLIORANT LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

L'hon. Denis Lebel (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, PCC) propose que le projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada en conséquence, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

— Monsieur le Président, je suis très heureux de présenter aujourd'hui en deuxième lecture le projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada en conséquence.

C'est la première fois, je crois, que j'ai l'honneur de présenter un projet de loi aussi parfaitement préparé, accueilli avec autant d'unanimité et appuyé par autant de parties que le projet de loi S-4.

Ce texte de loi est en préparation depuis plus de 3 ans. Il a fait l'objet de consultations constantes et il a suscité des contributions de tous les ordres de gouvernement, de l'industrie et des intervenants syndicaux. Des témoins l'ont commenté, des comités permanents en ont étudié toutes les dispositions article par article à deux reprises et toutes les parties concernées l'ont approuvé à l'unanimité les deux fois.

Initiatives ministérielles

Clairement, le débat a été fait. C'est maintenant le temps d'adopter le plus rapidement possible cet important projet de loi pour assurer la sécurité des Canadiens.

Le projet de loi S-4 est de toute évidence axé sur le progrès et sur l'avenir. Les modifications qu'il contient renforceront la sécurité des Canadiens et de leurs collectivités, la protection de l'environnement fragile et l'industrie ferroviaire canadienne dans le contexte d'une économie nationale forte.

Tous ces aspects sont importants pour notre gouvernement, et je crois qu'ils le sont aussi pour nous tous, députés de la Chambre.

Rien n'importe plus que la sécurité et la prospérité de la population du Canada.

•(1015)

[Traduction]

Comme beaucoup de députés le savent probablement, le projet de loi s'appuie sur une longue histoire. Pendant de nombreuses années, la sécurité des chemins de fer fédéraux du Canada a été réglemantée par l'Acte des chemins de fer, promulgué à l'aube du XX^e siècle, alors que le réseau ferroviaire canadien se développait rapidement. L'Acte des chemins de fer était conçu pour une autre époque, l'époque où la majeure partie du réseau ferroviaire du pays était en construction en vue d'ouvrir de nouveaux territoires à la colonisation.

En 1989, la Loi sur les chemins de fer a été remplacée par la Loi sur la sécurité ferroviaire, qui visait à atteindre les objectifs de la politique nationale en matière de transport concernant la sécurité des activités ferroviaires, et à composer avec les nombreux changements qu'avait connus l'industrie du transport ferroviaire au cours des années précédentes. La Loi sur la sécurité ferroviaire donnait au ministre des Transports la compétence directe en matière de sécurité, compétence exercée par Transports Canada, qui est responsable des autres modes de transport réglemantés par le gouvernement fédéral.

À la suite d'un examen de La Loi sur la sécurité ferroviaire, en 1994, la loi a été modifiée en 1999 pour y apporter des améliorations et pour rendre le système ferroviaire encore plus sécuritaire. Les modifications visaient à moderniser le cadre législatif et réglemantaire régissant le système de transport ferroviaire canadien. Elles avaient également pour but de donner aux entreprises ferroviaires plus de responsabilités à l'égard de la sécurité de leurs activités et de permettre au public et aux parties concernées d'avoir davantage leur mot à dire sur les questions touchant la sécurité ferroviaire.

[Français]

Ces modifications étaient louables mais il y avait un problème. Plusieurs déraillements très publicisés sont survenus en 2005 et en 2006 dans plusieurs régions du pays — en Alberta, en Colombie-Britannique, au Québec et dans d'autres provinces — et ont causé des pertes de vie, des blessures graves et d'importants dommages à l'environnement, tout en ayant des conséquences économiques défavorables pour les compagnies de chemin de fer et les collectivités.

Ces accidents tragiques ont inquiété le public et le gouvernement, et ils ont attiré l'attention nationale sur la sécurité ferroviaire. Ils ont aussi contribué à faire en sorte que le ministre des Transport lance un examen complet de la Loi sur la sécurité ferroviaire en 2007. L'examen avait pour objectif de repérer les lacunes éventuelles dans la loi et de formuler des recommandations afin de renforcer davantage la réglemantation.

[Traduction]

La gravité de ces déraillements a également incité le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités à entreprendre sa propre étude sur la sécurité ferroviaire. L'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire a été réalisé par un comité d'experts indépendant, qui a commandé des travaux de recherche et tenu de vastes consultations publiques à la grandeur du pays. Ces consultations ont suscité beaucoup d'intérêt, et tous les principaux intervenants y ont pris part, dont des sociétés et des associations ferroviaires, des organisations syndicales, des associations nationales, d'autres ordres de gouvernement, des municipalités et des membres du grand public.

Le rapport final du comité, intitulé *Renforcer les liens: un engagement partagé pour la sécurité ferroviaire*, a été présenté à la Chambre par le ministre des Transports, en mars 2008. Dans ce rapport, les membres du comité ont constaté que la Loi sur la sécurité ferroviaire et ses principes étaient fondamentalement valables, mais qu'un travail plus approfondi et un certain nombre d'améliorations d'ordre législatif s'imposaient. Le rapport contenait 56 recommandations destinées à améliorer la sécurité ferroviaire au Canada.

[Français]

Le comité permanent, qui a aussi procédé à d'amples consultations des intervenants, a accepté la recommandation du comité d'experts et déposé son propre rapport à la Chambre en mai 2008. Ce comité permanent y faisait 14 recommandations, dont un grand nombre reposait sur celles qui avaient été soumises et qui résultaient de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Les auteurs des deux rapports ont déterminé les grands points à améliorer et recommandé d'accroître les ressources de Transports Canada pour qu'il puisse renforcer sa capacité de surveillance et d'application de la loi et prendre de nouvelles initiatives en matière de sécurité.

Transports Canada accepte les recommandations des deux rapports. Il a pris des mesures pour y donner suite par diverses initiatives réunissant le gouvernement, l'industrie et les syndicats, ainsi que par les modifications proposées de la Loi sur la sécurité ferroviaire, qui sont nécessaires pour donner suite à des recommandations clés et permettre de nombreuses initiatives en matière de sécurité.

En réalité, Transports Canada a pris les mesures pour traiter ces préoccupations presque immédiatement après les avoir reçues.

En mars 2008, à la suite de la publication du rapport sur l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire, nous avons créé le Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire pour relancer le processus de consultation et pour qu'il se penche sur les orientations futures de la sécurité ferroviaire, l'établissement de règles, la réglemantation, les politiques et d'autres sujets de préoccupation. Le conseil consultatif — qui est composé de représentants des principaux groupes d'intervenants, notamment Transports Canada, les compagnies de chemin de fer telles que CN, CP et VIA, les compagnies de chemin de fer d'intérêt local et celles de banlieue, l'Association des chemins de fer du Canada, les expéditeurs, les fournisseurs, les autres paliers de gouvernement et les syndicats — s'est réuni à trois ou quatre reprises chaque année depuis sa création pour se pencher, dans un esprit de collaboration, sur les questions stratégiques de sécurité ferroviaire soulevées dans le rapport.

Initiatives ministérielles

De plus, Transports Canada, en collaboration avec les chemins de fer et les principaux syndicats, a créé un comité directeur à Transports Canada — formé de représentants de Transports Canada, de l'industrie et des syndicats — pour superviser l'élaboration de plans d'action pour donner suite aux recommandations découlant du rapport sur l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire et du rapport sur l'étude du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Ce comité était appuyé par six groupes de travail techniques qui donnent suite aux recommandations qui intéressent à la fois l'organisme de réglementation, l'industrie et les syndicats et tiennent le CCSF au courant de leurs progrès.

• (1020)

[Traduction]

Ces groupes de travail techniques mixtes étaient composés d'équipes vouées au processus de détermination des règles, aux systèmes de gestion de la sécurité, à la collecte et à l'analyse de renseignements, à la proximité et aux opérations, à l'environnement et aux nouvelles technologies en matière de sécurité. Le comité directeur a attribué 24 recommandations à ces groupes. Tous ces groupes ont terminé leurs travaux. Leurs recommandations ont été mises en oeuvre ou sont en voie de l'être. Outre le travail réalisé par ces groupes, Transports Canada a mis en application huit recommandations internes. L'industrie a donné suite à trois recommandations qui avaient trait aux sociétés. Les 21 recommandations finales sont liées à des changements législatifs dont nous discutons aujourd'hui. En résumé, ces modifications à la Loi sur la sécurité ferroviaire constituent l'élément final d'une initiative bien orchestrée et bien financée destinée à rendre nos chemins de fer plus sûrs.

[Français]

Dans le budget de 2009, notre gouvernement a affirmé sa volonté d'assurer un réseau de transport fiable et sécuritaire en affectant 72 millions de dollars en cinq ans à la mise en oeuvre de mesures de sécurité ferroviaire et de mesures législatives importantes. Les modifications de la Loi sur la sécurité ferroviaire que je présente aujourd'hui sont le fruit de cette volonté. Cette démarche montre aussi toute l'importance que le gouvernement accorde à ces modifications et elle traduit le désir de ce dernier de voir ces modifications mises en application dès que possible pour que le Canada en profite immédiatement.

En mars 2010, le gouvernement a déposé le projet de loi C-33, loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire. Il comportait essentiellement la même gamme de modifications que celles que nous avons devant nous aujourd'hui. Ce texte de loi, que tous les partis de la Chambre appuyaient, a été analysé en détail par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, pour ensuite être approuvé à l'unanimité par tous les députés, après quelques modifications mineures.

Malheureusement, le projet de loi C-33 est mort au *Feuilleton* après beaucoup de consultations, d'analyses et un accueil largement favorable, parce que l'opposition a préféré une élection inutile plutôt que la sécurité des Canadiens. Conscient de l'importance de ces modifications essentielles sur le plan de la sécurité, nous avons redéposé au Sénat le même projet de loi avec les modifications qui avaient l'appui de tous.

Depuis, plusieurs témoins représentant des intervenants ont exprimé leurs commentaires et le projet de loi a fait l'objet d'examen et d'une discussion approfondis au comité permanent de l'autre Chambre. Je suis très heureux de dire que ce comité, tout

comme le nôtre, l'a approuvé à l'unanimité avec une légère modification qui était essentiellement de nature administrative.

[Traduction]

Visiblement, ce projet de loi bénéficie de l'appui de tous les partis. Il a fait l'objet de vastes consultations qui ont duré plusieurs années et tous les principaux intervenants de l'industrie, ainsi que les députés et les sénateurs, en ont approuvé les diverses versions. Il nous incombe de mettre fin à ce long débat et d'accélérer l'adoption de cette importante mesure législative dans l'intérêt de tous les Canadiens. La Loi améliorant la sécurité ferroviaire est reconnue comme étant le plan d'avenir qui assurera la sécurité ferroviaire au Canada. Elle répond directement aux problèmes de sécurité détectés lors de deux examens à l'échelle nationale en proposant des solutions législatives novatrices qui rendront nos chemins de fer et de nos collectivités plus sûrs à l'avenir.

[Français]

Monsieur le Président, permettez-moi de mettre en lumière certaines des principales modifications comprises dans le projet de loi S-4. Chacune constitue un élément important d'un vaste ensemble de mesures de sécurité.

Conformément aux recommandations découlant de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire et de l'étude du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, les modifications à l'étude renforceront la capacité de surveillance de Transports Canada en conférant au gouverneur en conseil le pouvoir d'exiger des compagnies de chemin de fer qu'avant de commencer leurs activités, elles demandent et obtiennent un certificat d'exploitation de chemin de fer axé sur la sécurité, qui attestera qu'elles répondent à des conditions de sécurité de base.

Le certificat d'exploitation, qui attestera que la compagnie se conforme aux exigences fondamentales en matière de sécurité, s'appliquera à toutes les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale. Les compagnies existantes auront deux ans de grâce, à compter de l'année en vigueur des modifications à l'étude, pour remplir les conditions d'obtention d'un tel certificat.

Les modifications contenues dans le projet de loi S-4 renforceront aussi la capacité d'application de Transports Canada afin de veiller à ce que les compagnies de chemin de fer se conforment davantage aux règles et règlements de sécurité. Pour cela, le ministère recourra à l'adjonction de sanctions administratives pécuniaires pour améliorer la sécurité ferroviaire. Le montant maximal de ces sanctions serait de 50 000 \$ dans le cas de personnes physiques et de 250 000 \$ dans le cas de personnes morales.

Par ailleurs, la nouvelle loi renforcera les pouvoirs en matière d'application de la loi de Transports Canada en portant les amendes à des niveaux correspondant à ceux qui s'appliquent aux autres modes de transport. Les amendes maximales encourues pour une contravention à la loi sur déclaration de culpabilité par mise en accusation seraient de 1 million de dollars lorsqu'il s'agit de personnes morales et de 50 000 \$ lorsqu'il s'agit de personnes physiques. Les amendes maximales encourues pour une contravention à la loi sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire seraient de 500 000 \$ pour une personne morale et de 25 000 \$ pour une personne physique.

Initiatives ministérielles

●(1025)

[Traduction]

L'un des principaux atouts du projet de loi S-4, c'est l'importance accrue qu'il accorde aux systèmes de gestion de la sécurité. Comme les députés le savent peut-être, un système de gestion de la sécurité, ou SGS, est un protocole visant la mise en oeuvre de la sécurité ferroviaire dans l'exploitation courante des chemins de fer. L'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire a révélé que plusieurs intervenants appuyaient l'approche axée sur les SGS pour assurer la sécurité, mais certains étaient d'avis qu'il fallait les améliorer avant qu'ils puissent être considérés comme étant entièrement opérationnels.

Les modifications dont nous discutons aujourd'hui répondent à ces préoccupations. Par exemple, aux termes du projet de loi S-4, toutes les compagnies de chemin de fer seraient obligées de nommer un gestionnaire supérieur responsable de toutes les questions liées à la sécurité. En outre, le projet de loi les obligerait à mettre en oeuvre des mesures protégeant les dénonciateurs, afin que les employés puissent rapporter les manquements à la sécurité sans crainte de représailles.

Qui plus est, les compagnies de chemin de fer seraient tenues, dans le cadre du processus de vérification, d'établir, par leurs systèmes de gestion de la sécurité, qu'elles gèrent continuellement les risques en matière de sécurité. De tels changements encourageraient l'implantation d'une vraie culture de la sécurité chez les dirigeants et les travailleurs des compagnies de chemin de fer.

[Français]

J'ai mentionné plus tôt que le comité du Sénat avait approuvé le projet de loi à l'unanimité, après lui avoir apporté une légère modification qui concerne la présentation des rapports sur la sécurité. Le projet de loi préconisait à l'origine l'élaboration d'un nouveau processus à cet égard, avec le concours de Transports Canada et du Bureau de la sécurité des transports, mais tous les partis ont convenu qu'il en existait déjà un en raison de l'existence du Bureau de la sécurité des transports. Cette disposition a donc été abrogée. Comme je l'ai déjà dit, les partis ont accepté le reste du texte sans le modifier aucunement.

La loi sur l'amélioration de la sécurité ferroviaire marque clairement un progrès quant à la supervision, à l'application des consignes et à la mise en oeuvre d'un système de sécurité dans l'industrie. Elle fait aussi avancer la sécurité dans le domaine administratif en clarifiant les pouvoirs et les responsabilités du ministre relativement aux questions intéressant les chemins de fer. Par exemple, les modifications préciseront que la loi s'applique à toutes les compagnies utilisant les chemins de fer fédéraux et qu'elle les oblige à se conformer aux mêmes normes élevées de sécurité.

Le projet de loi S-4 a pour objet la sécurité, mais aussi la protection de notre environnement. En accroissant les pouvoirs de réglementation, la loi autorisera Transports Canada à demander un plan de gestion de l'environnement aux compagnies de chemin de fer, plan qui sera examiné par les autorités fédérales.

La loi permettra aussi au gouvernement de réunir plus de renseignements sur l'environnement et d'exiger un meilleur étiquetage du matériel ferroviaire en ce qui concerne les émissions. Ces modifications et une autre qui accorde un pouvoir de réglementation pour maîtriser et prévenir les incendies dans les emprises des compagnies de chemin de fer sont primordiales pour renforcer la protection de l'environnement dans l'industrie.

Voici donc en quoi consistent fondamentalement les modifications proposées dans le projet de loi S-4: de meilleurs outils de surveillance pour garantir la sécurité; des systèmes améliorés de gestion de la sécurité pour établir une culture de la sécurité plus forte dans les compagnies de chemin de fer; des pouvoirs supplémentaires pour aider à protéger l'environnement contre une détérioration inutile.

Il est difficile de contester l'importance de ces modifications. Les compagnies de chemin de fer font partie intégrante de notre infrastructure, et il continuera d'en être ainsi dans l'avenir. Elles doivent être solides et fiables, et il nous faut des chemins de fer sûrs dont tous les Canadiens peuvent profiter.

Nous estimons que ces modifications apportées à la Loi sur la sécurité ferroviaire sont essentielles et qu'elles arrivent en temps opportun. Le projet de loi S-4 modernise cette loi en fonction des exigences d'une industrie ferroviaire en croissance et de plus en plus complexe. Je crois que nous pouvons tous appuyer rapidement et à l'unanimité, je l'espère, les importantes modifications qui sont contenues dans ce projet de loi au chapitre de la sécurité.

●(1030)

[Traduction]

Ce projet de loi représente un pas en avant pour les Canadiens, pour la sécurité et pour l'industrie ferroviaire. Si les députés donnent leur appui aujourd'hui, nous pourrions ensemble prendre des mesures pour que le réseau ferroviaire de transport des passagers et des marchandises au Canada soit sécuritaire, fiable et économiquement viable. Nous avons beaucoup débattu de ce projet de loi au cours des dernières années et il a d'ailleurs été très bien accueilli. Je recommande qu'il soit soumis au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités pour de plus amples discussions.

Je presse tous les députés d'accorder leur appui unanime à cet important projet de loi.

M. Randall Garrison (Esquimalt—Juan de Fuca, NPD):

Monsieur le Président, au nom des députés de ce côté-ci, je peux affirmer que nous accueillons favorablement ce projet de loi tant attendu. Notre porte-parole en la matière, la députée de Trinity—Spadina, en parlera plus longuement dans quelques minutes.

Je souhaite toutefois profiter de l'occasion pour poser une question au ministre au sujet de la sécurité ferroviaire sur l'île de Vancouver. Comme les députés le savent, VIA Rail a interrompu il y a presque un an le transport ferroviaire de passagers sur l'île. La province avait alors offert 7,5 millions de dollars, soit la moitié du coût des réparations de la voie ferrée, afin de rendre à nouveau disponibles les services de transport des voyageurs. À plusieurs reprises, j'ai demandé au ministre si le gouvernement fédéral paierait sa part des coûts. On m'a assuré que le ministre examinait la demande.

Je repose donc ma question aujourd'hui. Peut-on s'attendre à ce que le service ferroviaire pour passagers, qui, je le souligne, constituait une promesse faite à la Colombie-Britannique lors de son entrée dans la Confédération canadienne, reprenne sur l'île de Vancouver?

L'hon. Denis Lebel: Monsieur le Président, nous parlons aujourd'hui de sécurité pour tous les Canadiens.

Le mot « plusieurs » n'a pas le même sens pour le député que pour moi. J'ai répondu à la question qu'il m'a posée. Nous en sommes toujours à l'étape de l'analyse du dossier. C'est ce que nous continuerons à faire.

Initiatives ministérielles

Je demande toutefois au député d'appuyer le fait de rendre tous les chemins de fer du Canada plus sécuritaires.

L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.): Monsieur le Président, je peux dire que le Parti libéral appuiera sans doute le projet de loi.

J'étais le porte-parole en matière de transports lorsque le projet de loi a été examiné au comité. Nous n'avons pas pu nous pencher sur un certain nombre de problèmes, comme la question des trains légers du réseau GO et de VIA Rail qui circulent sur les mêmes rails, et la volonté des compagnies de chemin de fer d'avoir leur mot à dire sur les zones de développement municipales situées près des voies.

Le ministre sera-t-il disposé à accepter des amendements sur des questions comme celles-là lorsque le projet de loi sera renvoyé au comité?

L'hon. Denis Lebel: Monsieur le Président, nous tiendrons compte des transports en commun dans le projet de loi. Nous estimons qu'il est très important d'offrir des services plus sécuritaires sur les chemins de fer du Canada, ce qui comprend le transport en commun. Nous laisserons le comité poursuivre ses travaux à cet égard.

Comme je l'ai déjà dit, des discussions à ce sujet sont en cours depuis plusieurs années, à savoir depuis 2007-2008. Les membres du comité écouteront sûrement les observations qui leur seront faites et prendront des décisions en conséquence, mais ils tiendront certainement compte du transport en commun d'un bout à l'autre du Canada.

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, je remercie le ministre pour son allocution et pour les améliorations à la sécurité ferroviaire proposées dans le projet de loi S-4.

J'aimerais lui demander si nous pourrions aller encore plus loin. Je suis certainement d'accord avec mon collègue d'Esquimalt—Juan de Fuca pour dire à quel point il est tragique que des chemins de fer ne se rendent pas dans les centres-villes comme ils le devraient et que le service diminue partout au pays.

Comme je me déplace souvent par train VIA, j'ai remarqué que le train est souvent en retard, ce qui incite les employés à accélérer pour rattraper le retard et nous savons que cela peut avoir des conséquences tragiques.

Ce problème est attribuable en grande partie au fait que les voies d'évitement sont maintenant plus courtes que la longueur moyenne d'un train de marchandises et, comme les fournisseurs de service ferroviaire aux voyageurs doivent louer la voie ferrée et comptent sur les transporteurs de marchandises pour la signalisation et la sécurité, nous avons des conflits.

Y a-t-il quoi que ce soit que le ministre pense pouvoir faire pour investir dans des voies d'évitement plus longues et de meilleures correspondances de sorte que l'utilisation des rails soit mieux partagée entre le transport de voyageurs et le transport de marchandises pour une plus grande sécurité?

• (1035)

L'hon. Denis Lebel: Monsieur le Président, il est certain que nous respecterons les champs de compétences des provinces et des municipalités dans la façon dont nous assurerons l'application et le maintien des dispositions du projet de loi. Nous collaborons avec elles. Nous avons investi plus de 5 milliards de dollars dans les transports en commun depuis 2006 et nous continuerons de le faire. C'est très important pour nous.

Pour ce qui est de la signalisation, nous avons prévu, dans le projet de loi, des changements très importants déjà apportés par Transports Canada et qui contribueront assurément à accroître la sécurité. Compte tenu de la grande présence des services ferroviaires dans le pays, nous ferons notre possible à cet égard.

Mme Linda Duncan (Edmonton—Strathcona, NPD): Monsieur le Président, je suis ravie que le gouvernement apporte des amendements et qu'il améliore la sécurité ferroviaire.

J'aimerais que le ministre me réponde au sujet du rapport de Transports Canada sur le déraillement au lac Wabamun et le plus important déversement de combustible de soute C en Amérique du Nord, et un énorme déversement qui s'est produit au cours de la même semaine dans la rivière Cheakamus qui a eu pour effet de détruire la reprise récente de la pêche au saumon.

Transports Canada a signalé des erreurs et des problèmes d'importance. L'un des problèmes, c'est qu'on s'est tourné vers les compagnies pour qu'elles procèdent aux inspections plutôt que d'opter pour une intervention du gouvernement. On a également relevé des lacunes dans la réglementation, y compris pour les rails de rechange.

Je me demande si le ministre peut intervenir à ce sujet et nous expliquer pourquoi le gouvernement du Canada a complètement failli à sa tâche en matière d'intervention d'urgence, et nous dire s'il présentera un nouveau protocole d'intervention d'urgence pour que le gouvernement fédéral intervienne lorsqu'un déraillement se produit.

[Français]

L'hon. Denis Lebel: Monsieur le Président, je suis en total désaccord avec le préambule de la question de ma consœur. Lorsque j'ai fait référence tout à l'heure à plusieurs événements et déraillements qui se sont passés un peu partout au pays, cela incluait évidemment celui dont elle vient de parler.

On sait que, pour différentes raisons, les déraillements se produisent souvent dans des secteurs un peu moins achalandés et un peu moins peuplés. Il est donc parfois un peu plus long de se rendre sur les lieux d'un événement, mais on est toujours là. On est toujours là avec nos partenaires pour s'assurer que dans tout événement, dans tout ce qui se passe au Canada, on réponde le plus rapidement possible.

Notre objectif, en déposant ce projet de loi, est d'aller plus loin en ce sens. Évidemment, il y aura toujours, à la longueur de rails que nous avons dans ce pays, des choses que nous ne pourrions pas contrôler. Lorsqu'on voit les rapports sur différents événements, on constate que des problèmes de différentes natures ont mené à ces malheureux événements. On va continuer, de concert avec les compagnies ferroviaires, l'ensemble des intervenants et les syndicats, de faire en sorte que, dans toutes les mesures prises, nous améliorerons nos services sur le plan de la sécurité ferroviaire du pays.

[Traduction]

L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.): Monsieur le Président, la dernière fois que le Comité des transports a tenu des audiences sur le projet de loi, c'était il y a environ un an, et au Sénat, c'était l'automne dernier. Depuis, il y a bien sûr eu l'accident tragique à Burlington.

Je pense que cet événement tragique pourrait mener à l'adoption de certains amendements, y compris sur les enregistreurs de conversations.

Je me demande si le ministre est disposé à faire des amendements compte tenu des événements récents.

Initiatives ministérielles

L'hon. Denis Lebel: Monsieur le Président, comme je l'ai dit plus tôt, le Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire a été mis sur pied et se réunit trois ou quatre fois par année. Je l'ai déjà chargé de nous fournir d'urgence une analyse de l'installation d'enregistreurs de conversations dans les cabines des locomotives. On en a parlé par le passé. Les propriétaires et les administrateurs des sociétés de chemins de fer de même que les syndicats sont concernés. Les sociétés ont des points de vue différents sur cette question. Néanmoins, celle-ci sera sûrement débattue et nous verrons ce qui se passera. Nous verrons ce que nous pouvons faire à ce sujet.

M. Wayne Marston (Hamilton-Est—Stoney Creek, NPD): Monsieur le Président, j'ai travaillé pendant neuf ans, soit de 1965 à 1974, comme agent d'entretien des signaux pour les Chemins de fer nationaux du Canada. Quand on passe un certain temps près des chemins de fer, on se rend compte, notamment, que l'entretien de la voie demande à lui seul une main-d'oeuvre énorme. Or, on assiste actuellement à des compressions dans les services ferroviaires, comme dans de nombreux autres services au pays. Cela me préoccupe beaucoup.

Il est important que le gouvernement écoute les travailleurs de la base lorsqu'il s'occupe de sécurité. Les erreurs commises récemment dans la tragédie de Burlington découlaient manifestement du fait que le train roulait trop vite.

Je voulais simplement faire part de ces commentaires à la Chambre. J'ai hâte que le projet de loi soit renvoyé au comité.

• (1040)

L'hon. Denis Lebel: Monsieur le Président, l'année dernière, nous avons investi de façon continue dans les infrastructures. Entre avril 2009 et mars 2011, nous avons investi plus de 700 millions de dollars dans VIA Rail dans le cadre du Plan d'action économique. Nous devons continuer en ce sens, je suis tout à fait d'accord avec le député à cet égard.

En effet, les employés travaillent très fort sur tous les chemins de fer du pays.

M. Don Davies (Vancouver Kingsway, NPD): Monsieur le Président, il est rare que nous ayons la possibilité de féliciter un ministre ou un gouvernement pour une excellente mesure législative qui, par surcroît, suit un processus qui a obtenu auquel souscrivent l'industrie, les syndicats et le gouvernement. Si nous prenons la parole pour critiquer ce qui ne nous satisfait pas, alors il est important de prendre aussi la parole pour féliciter le gouvernement lorsqu'il fait quelque chose de bien.

J'ai consulté la Conférence ferroviaire Teamsters Canada au sujet de ce projet de loi. L'organisme était très fier d'avoir participé à l'élaboration du projet de loi et souhaite transmettre ses félicitations au ministre et au gouvernement pour cette mesure législative à laquelle adhèrent l'industrie et les syndicats. C'est une bonne mesure législative.

Je veux remercier le ministre d'avoir veillé au cheminement de ce projet de loi au Parlement. J'ai hâte que le gouvernement présente d'autres mesures législatives qui suivent ce processus.

[Français]

L'hon. Denis Lebel: Monsieur le Président, venant du monde du sport, je trouve que le travail d'équipe est très important. On va continuer à bien travailler ensemble.

[Traduction]

Cela est très important.

J'aimerais aussi répondre à la question sur le système de commande intégrale des trains, dont je n'ai pas encore eu la chance de parler. Nous suivons de près la mise en oeuvre d'un système de ce genre aux États-Unis. J'aimerais rappeler à mon collègue que la technologie dont parle son parti ne sera pas obligatoire avant 2015. La mise en oeuvre du système risque d'être retardée en raison de certains défis techniques. Transports Canada suit toutefois la situation de près.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Monsieur le Président, avec ses agglomérations éloignées, le Canada a été comparé à un collier de perles et à un archipel d'îles. C'est aussi vrai aujourd'hui que ce ne l'était il y a 176 ans quand le premier chemin de fer a été construit dans notre grand pays.

Les chemins de fer ne sont pas seulement un moyen de transport. Ils nous unissent de manière bien plus profonde. Sans eux, la Confédération n'aurait pas été possible. En effet, lors de la fondation du pays, les gouvernements coloniaux ne s'entendaient pas sur grand-chose, mais ils partageaient tous le désir d'avoir un réseau ferroviaire qui relierait toutes les parties du pays et qui leur permettrait de prospérer.

Les provinces maritimes se sont seulement jointes à la Confédération en raison de la promesse de construire un chemin de fer intercolonial. La Colombie-Britannique, quant à elle, a seulement adhéré à la Confédération parce qu'on lui avait promis qu'elle serait reliée au reste du pays par un chemin de fer transcontinental.

Les Pères de la Confédération ont compris à quel point il était important de construire des chemins de fer dans un pays aussi vaste et peu peuplé. C'est pourquoi les gouvernements canadiens ont soutenu activement l'industrie ferroviaire depuis la naissance de notre pays.

Selon le type et l'emplacement des projets ferroviaires, le gouvernement a adopté des approches différentes. Le chemin de fer Intercolonial a été construit sous la surveillance directe du gouvernement. D'autres liaisons ferroviaires ont été établies parce que l'État a garanti des prêts. La construction du chemin de fer Canadien Pacifique a été le projet ferroviaire le plus célèbre et celui qui a joué le rôle le plus important dans le façonnement de notre pays. Il a été rendu possible grâce à des fonds privés et publics, ainsi qu'à d'énormes concessions de terres dans les Prairies canadiennes. La construction de ce chemin de fer, qui était le plus long au monde à l'époque, a été achevée en grande pompe, en 1885.

Construire un chemin de fer qui traversait tout le pays était une nécessité économique parce que cela permettait de relier les provinces les unes aux autres, mais c'était également une mesure visant l'édification du pays. La construction des chemins de fer a été à la base de l'économie de nombreuses régions du Canada. Des immigrants de partout dans le monde sont venus ici pour travailler sur les chemins de fer, ce qui a fait du Canada un pays diversifié et prospère. La partie la plus compliquée et dangereuse du chemin de fer Canadien Pacifique a été construite par 15 000 travailleurs chinois.

Longtemps après la construction des chemins de fer transcontinentaux, le gouvernement fédéral a continué à assumer ses responsabilités, surtout lors des périodes difficiles. Pendant la Première Guerre mondiale, l'économie tournait au ralenti et peu d'immigrants venaient s'établir au Canada. Le gouvernement a alors sauvé les actifs des trois sociétés ferroviaires en les fusionnant afin de former la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

Initiatives ministérielles

C'est après la Seconde Guerre mondiale qu'a commencé un lent déclin des services ferroviaires de transport de passagers. Les dirigeants du grand duopole ne se souciaient pas vraiment des voyageurs et s'intéressaient surtout aux marchandises. Là encore, le gouvernement fédéral est intervenu pour protéger l'intérêt national. Au lieu de laisser péricliter complètement le transport de voyageurs sous un régime de gestion privé, il a créé VIA Rail en 1978 pour garantir le maintien de services voyageurs entre les villes canadiennes. Oui, nous avons eu de quoi pavoiser cette année-là.

Malheureusement, les gouvernements fédéraux ont, depuis, tendance à négliger le vaste potentiel des chemins de fer, aussi bien pour le transport de marchandises que pour celui des voyageurs, dans notre grand pays. Sous les conservateurs, on a abondamment déréglementé les chemins de fer en 1987. On a laissé les compagnies ferroviaires abandonner des lignes qui avaient été créées pour répondre aux besoins du public sur des terres publiques et avec l'argent public. C'est ainsi que le Canada a perdu plus de 10 000 kilomètres de voie ferrée durant cette période, presque 20 p. 100 de notre réseau.

Il y a eu un autre recul délibéré en 1995, lorsque les libéraux et le gouvernement libéral ont privatisé le Canadien National. Pour rafler la mise de ce fleuron national convoité, le gouvernement a vendu le CN à la bourse.

Les avantages du chemin de fer sont clairs. Les trains de voyageurs et de marchandises consomment beaucoup moins que les véhicules routiers. En électrifiant les chemins de fer, on peut réduire les émissions de gaz à effet de serre.

●(1045)

En dépit des lacunes de la réglementation fédérale en matière de sécurité, le train est environ cinq fois plus sûr que l'automobile et c'est encore le principal mode de transport de nos denrées, puisque 70 p. 100 des marchandises sont transportées par train. Les chemins de fer sont des liens essentiels avec notre voisin du Sud et ses importants débouchés pour les entreprises canadiennes du monde entier.

Dans les grandes agglomérations, les trains de banlieue sont essentiels pour permettre à des millions de Canadiens d'aller au travail tous les jours. VIA Rail relie nos villes les plus dynamiques, transportant plus de quatre millions de voyageurs par an, et elle peut en faire encore beaucoup plus avec l'appui du gouvernement.

Malgré ces chiffres impressionnants, la situation n'est pas rose. Cette industrie qui était le premier moyen de transport et le tremplin de nos aspirations nationales a été reléguée à une place secondaire. L'évolution du transport aérien et automobile a entraîné des changements qu'on ne peut pas nier, et on ne peut pas revenir en arrière. Mais il est stupide de croire qu'on n'y peut rien, que les seuls moyens de transporter des marchandises et des personnes, de nos jours, ce sont les avions et les véhicules routiers. Le train peut...

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): À l'ordre, s'il vous plaît. De nombreuses conversations sont en cours à la Chambre. La députée de Trinity—Spadina a la parole. J'invite les députés qui souhaitent poursuivre leurs échanges à le faire dans leurs antichambres respectives.

La députée de Trinity—Spadina a la parole.

Mme Olivia Chow: Monsieur le Président, les chemins de fer peuvent être concurrentiels et fort profitables sur le plan commercial. Le CN, par exemple, a fait des milliards de dollars l'an dernier. Pour ce faire, il faut une volonté gouvernementale et politique.

Des pays en Europe et en Asie, ainsi que, depuis peu, les États-Unis, nous montrent à quel point les services ferroviaires voyageurs peuvent être efficaces, rapides et rentables. Au lieu d'avoir des trains à grande vitesse qui circulent sur leurs propres voies ferrées, les Canadiens doivent se contenter de trains au diesel lents, qui roulent sur des voies ferrées cahoteuses appartenant au CN et au CP qui en ont le monopole. Ce sont leurs voies ferrées et leurs centres de contrôle ferroviaire, leurs trains ont donc la priorité sur les trains de voyageurs, une situation inconcevable en France ou en Chine.

Via Rail doit louer ses voies ferrées, car la société n'en possède pratiquement aucune. Comme on a permis aux grosses sociétés ferroviaires privées d'abandonner des lignes de chemin de fer qui servaient aux services voyageurs et marchandises, elles maintenant ont les coudées franches pour étendre leurs activités ailleurs, soit dans le lucratif marché américain. Le CN a mis la main sur différentes compagnies ferroviaires, et son réseau s'étend jusqu'au golfe du Mexique. Le Chemin de fer Canadien Pacifique a fait de même en achetant des milliers de kilomètres de voies ferrées aux États-Unis, pour une somme de plusieurs milliards de dollars. Il n'est pas étonnant que les Canadiens soient laissés pour compte.

Le manque d'intérêt de la part des deux grandes compagnies fait en sorte que les zones rurales sont mal desservies, que les agriculteurs ne peuvent expédier leurs produits agricoles, que les entreprises forestières et minières deviennent moins concurrentielles parce qu'elles ne peuvent pas expédier leurs produits dans les délais prévus et que les constructeurs automobiles voient leurs chaînes d'approvisionnement complexes perturbées à cause des services ferroviaires lamentables.

J'ai rencontré beaucoup de représentants des groupes du lobby agricole, tels que Pulse Canada et le Conseil canadien du soya, ainsi que des cultivateurs de blé. Ils ont tous dit que le service ferroviaire peut fiable leur faisait perdre des millions de dollars. Malheureusement, le gouvernement conservateur n'a pris jusqu'à présent que des mesures symboliques pour régler la situation.

Qui pis est, les passagers aussi sont laissés pour compte au Canada. Cette année, le gouvernement coupe de 200 millions de dollars le budget de VIA Rail. Des investissements cruciaux ne peuvent être faits pour remettre en état les anciens wagons et les anciennes locomotives ni pour accroître la sécurité. La négligence des compagnies ferroviaires, à laquelle s'ajoute celle du gouvernement fédéral, a atteint un niveau sans précédent de sous-investissement dans tout le pays.

Une très importante liaison ferroviaire de l'île de Vancouver, et mes collègues le savent très bien, a été fermée récemment car, après des années de négligence dans la maintenance, elle était devenue dangereuse. La liaison ferroviaire reliant Montréal à Gaspé a elle aussi été fermée, laissant pour compte les passagers et isolant toute une région qui a 150 ans d'histoire ferroviaire.

La qualité des services s'est tellement dégradée que la durée de divers trajets est plus longue en 2012 que dans les années 1990. La durée du trajet entre Winnipeg et Churchill est d'environ cinq heures de qu'en 2008. La durée du trajet entre Halifax et Montréal est aujourd'hui presque trois heures plus longue qu'en 1993. Il n'est donc pas étonnant que le nombre de passagers ait diminué, passant de 279 000 en 1996 à 127 000 en 2010, soit une diminution de plus de la moitié.

Même le service entre les deux plus grandes villes du Canada, Montréal et Toronto, est plus lent qu'en 1992. À cette époque, le voyage ne durait qu'un peu moins de quatre heures. Aujourd'hui, il dure près de cinq heures.

Initiatives ministérielles

La situation actuelle du transport ferroviaire au Canada s'aggrave d'autant plus que les politiques gouvernementales privilégient le transport aérien et terrestre au transport ferroviaire. Pour l'exercice financier 2009-2010, tous les ordres de gouvernements ont subventionné, au total, le transport aérien à hauteur de 1,2 milliard de dollars, soit plus du double qu'en 2001-2002. En outre, le soutien que le gouvernement accorde au transport maritime a augmenté de 90 p. 100 au cours de la même période et atteint actuellement 1,8 milliard de dollars.

• (1050)

Et les routes? Ce sont les projets favorisés de notre gouvernement. Tous les ordres de gouvernement confondus dépensent près de 30 milliards de dollars par an pour les routes et les autoroutes. Je le répète, ce chiffre a plus que doublé depuis 2001.

D'aucuns prétendent que les transports publics sont le parent pauvre lorsqu'il s'agit des aides gouvernementales, mais ce n'est pas tout à fait vrai. Les transports publics reçoivent près de 6 milliards de dollars en aides gouvernementales, ce qui est incroyablement plus que ce que reçoivent les services de transport ferroviaire. Ces services sont traités comme la cinquième roue du carrosse. J'en veux pour preuve la somme infime de 430 millions de dollars que le gouvernement leur a consacrée en 2009 et en 2010. Cela ne représente qu'une modeste augmentation de 12 p. 100 par rapport à 2001, ce qui est à peine suffisant pour tenir compte de l'inflation.

Le nouveau budget fédéral va encore rabaisser cette somme, car on s'attend à une réduction de plus du tiers des subventions à VIA Rail, et à des coupes dans les programmes de sécurité des services ferroviaires. Il ne fait aucun doute que le transport ferroviaire doit redevenir une priorité nationale, non seulement pour des raisons économiques, mais aussi pour améliorer la sécurité et donner aux Canadiens la confiance dont ils ont besoin lorsqu'ils achètent un billet de train.

En temps que porte-parole en matière de transports, je suis en faveur du projet de loi S-4 car il va permettre d'accroître la sécurité dans le transport ferroviaire au Canada. Tous mes collègues néo-démocrates se joignent à moi pour saluer ce projet de loi visant à améliorer la sécurité ferroviaire. Il faut dire, toutefois, qu'il a fallu attendre beaucoup trop longtemps pour que le projet de loi parvienne à cette étape-ci. En effet, quand il recevra la sanction royale, ça fera plus de cinq ans qu'un groupe indépendant a présenté 56 recommandations à Transports Canada pour améliorer la sécurité du transport ferroviaire. J'estime qu'il est dans l'intérêt de tous les Canadiens que ce projet de loi soit adopté le plus rapidement possible.

Le déraillement du train de VIA Rail, le mois dernier, à Burlington, montre qu'il est temps que nous prenions des mesures pour empêcher d'autres déraillements, afin d'éviter que d'autres personnes ne soient blessées ou tuées. Il est temps que le gouvernement conservateur prenne des mesures pour répondre aux recommandations formulées il y a longtemps par le groupe d'experts indépendants du Bureau de la sécurité des transports. Le bureau réclame l'installation d'enregistreurs de conversations à bord des locomotives depuis 2003, et ce n'est toujours pas fait. Ce ne sont pas des discours qu'il nous faut, ce sont des mesures concrètes. Le Bureau de la sécurité des transports réclame également des dispositifs de sécurité supplémentaires et automatiques, en cas de panne ou d'erreurs humaines, afin d'éviter des accidents tragiques.

En 2008, les États-Unis ont pris des mesures après un grave déraillement en Californie. En rendant obligatoire le système de commande intégrale des trains, ils ont mis en place un système de sécurité automatique, comme celui que le Bureau de la sécurité des

transports réclame depuis plus de dix ans. Quand ils se sont rendu compte que cette nouvelle technologie permettait de sauver des vies, les experts du bureau ont révisé leur position pour demander expressément, et ce depuis 2010, la mise en place d'un système de commande intégrale des trains au Canada.

Les néo-démocrates demandent instamment au gouvernement conservateur de prendre en compte les recommandations du Bureau de la sécurité des transports, afin d'améliorer la sécurité des passagers et des employés des compagnies ferroviaires. Afin d'améliorer la sécurité et la qualité du service offert par VIA Rail, nous demandons également au gouvernement fédéral de renoncer à couper le financement. Ce n'est qu'en donnant à VIA Rail les ressources financières dont elle a besoin que nous pourrions permettre à la société d'améliorer la sécurité de son service et de retrouver la confiance des Canadiens.

Ce que nous demandons est clair. Nous voulons que le projet de loi S-4 soit adopté. Nous voulons que la recommandation du Bureau de la sécurité des transports concernant l'installation d'enregistreurs de conversations et la mise en place d'un système de commande intégrale des trains soit mise en oeuvre dans les plus brefs délais. Il faut également rétablir le financement de VIA Rail afin que les services de transport des passagers soient à nouveau sûrs et fiables. C'est maintenant qu'il faut agir. Si nous adoptons ces mesures, nous poursuivrons l'oeuvre de nos prédécesseurs car si cette Chambre n'avait pas eu la volonté et la détermination voulues, le dernier crampon de la voie ferrée transcontinentale n'aurait jamais été planté en 1885. Faisons preuve de la même volonté et de la même détermination pour que notre transport ferroviaire redevenue une priorité nationale.

• (1100)

M. Mike Wallace (Burlington, PCC): Monsieur le Président, la députée a parlé du tragique accident ferroviaire qui est survenu dans ma circonscription, Burlington, et je lui en suis reconnaissant.

Le NPD s'est dit favorable à ce que l'on adopte rapidement le projet de loi, à ce que ce dernier soit renvoyé à un comité et à ce qu'il revienne à la Chambre. Le NPD compte-t-il proposer des amendements pour améliorer le projet de loi dont il voudrait nous faire part?

Mme Olivia Chow: Monsieur le Président, comme je l'ai dit plus tôt, ce côté de la Chambre préférerait voir dans le projet de loi des règlements détaillés concernant l'obligation de retrouver dans les locomotives un système de commande intégrale des trains et un système d'enregistrement des conversations. Cependant, nous n'allons pas proposer un amendement à cet effet, car je constate que le gouvernement n'a pas la volonté à l'heure actuelle de l'appuyer. C'est dommage, parce que d'ici 2015, aux États-Unis, tous les trains devront être équipés d'un système de commande intégrale, et un nombre important de nos trains circulent aux États-Unis. Comme je l'ai dit plus tôt, si nous proposons un amendement à cet effet, je crois que le gouvernement conservateur ne l'appuierait pas, et cela ne ferait que retarder l'adoption du projet de loi.

Étant donné que le député est de la région où s'est produit le tragique accident, je tiens à mentionner qu'en 2010, le Bureau de la sécurité des transports a recommandé de rendre obligatoire l'installation de systèmes de commande intégrale des trains. J'espère que le gouvernement mettra en oeuvre cette recommandation dès que possible.

Initiatives ministérielles

L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais signaler à la députée qu'un peu plus tôt aujourd'hui, j'ai demandé au ministre s'il serait possible de proposer des amendements et il m'a répondu qu'il serait ouvert à ce que d'éventuelles modifications soient apportées à l'étape de l'étude en comité. Je ne sais pas à quel point on peut se fier à ces propos à la lumière de ce qu'elle semble avoir entendu, mais je tenais à le lui mentionner.

Ma question porte sur son commentaire concernant le fait qu'il ne serait pas possible d'avoir des services de trains à grande vitesse au Canada, contrairement à ce qui se fait dans des endroits comme l'Europe, la Chine et les États-Unis. Elle semble attribuer cette situation uniquement au fait que la société VIA Rail ne possède pas ses propres voies ferrées et qu'elle doit utiliser celles du CN et du CP, alors qu'ailleurs, les compagnies disposent chacune de leurs propres voies.

Que propose-t-elle comme solution? Si c'est de construire de nouvelles voies pour VIA Rail à l'échelle du pays, cela coûterait des milliards, voire des dizaines de milliards de dollars. Je suis d'accord avec elle. J'ai voyagé à bord des trains à grande vitesse et ils valent bien mieux que ce que nous avons au Canada. Mais comment réglerait-elle ce problème?

Mme Olivia Chow: Monsieur le Président, des améliorations peuvent être apportées à plusieurs égards. L'adoption de mesures législatives ou de règlements visant à obliger la conclusion d'ententes de services entre les clients du CN et du CP permettrait d'améliorer le transport de marchandises par rail, notamment en faisant en sorte que les livraisons sont effectuées selon l'horaire prévu. L'heure d'arrivée des trains serait communiquée à l'avance aux agriculteurs, aux représentants de l'industrie forestière ou à ceux des compagnies charbonnières, par exemple. Ce serait une solution.

Si l'on reprend l'exemple du couloir ferroviaire Québec-Windsor, une autre solution consisterait à apporter des améliorations aux voies. Il n'y a aucune raison pour laquelle le transport à grande vitesse ne pourrait pas être offert dans ce couloir. Nous pourrions progressivement améliorer les services de VIA Rail pour que, ultimement, un service de train électrique à grande vitesse puisse y être offert.

• (1105)

M. Bruce Hyer (Thunder Bay—Superior-Nord, NPD): Monsieur le Président, je veux féliciter la députée de Trinity—Spadina, car elle s'est révélée une porte-parole énergique et acharnée en matière d'amélioration de la sécurité et des infrastructures dans l'industrie ferroviaire. Je veux aussi féliciter le ministre des Transports pour le projet de loi S-4. Voilà un effort louable. Il est encourageant de voir les partis collaborer à l'élaboration d'un projet de loi judicieux.

Les gouvernements conservateurs et libéraux précédents ont permis, ou même causé, le déclin et la détérioration des voies ferrées canadiennes destinées au transport de marchandises et de passagers. Par exemple, dans ma circonscription, la voie ferrée qui traversait Thunder Bay sur la rive Nord du lac Supérieur a été fermée.

Je souhaite adresser une colle à la députée de Trinity—Spadina. Comment pouvons-nous collaborer efficacement avec les conservateurs à l'amélioration des infrastructures ferroviaires partout au Canada? Devrons-nous attendre que le NPD forme le prochain gouvernement dans quatre ans?

Mme Olivia Chow: Monsieur le Président, mon collègue a parfaitement raison. Depuis la déréglementation des chemins de fer, en 1987, le Canada a perdu près de 10 000 kilomètres de voies

ferrées. L'argent nécessaire à l'amélioration du réseau est pour l'essentiel englouti par le Canadien National et le Canadien Pacifique. Les conservateurs, puis les libéraux, ont tour à tour privatisé la Compagnie des chemins de fer nationaux en 1995, qui a par la suite fait son entrée sur le marché des valeurs mobilières. VIA Rail s'est alors retrouvée le bec dans l'eau. Malheureusement, tant que nous ne changerons pas les politiques et la réglementation et que nous ne serons pas prêts à investir dans les trains électriques et dans la réparation des rails, j'ai bien peur que le lent déclin des chemins de fer se poursuivra.

[Français]

M. Jean Rousseau (Compton—Stanstead, NPD): Monsieur le Président, je félicite encore une fois ma collègue de Trinity—Spadina *for her wonderful speech*.

Par contre, pourquoi est-ce important d'assurer la sécurité ferroviaire? Entre autres, il faut se souvenir que, historiquement, la ligne ferroviaire a uni le Canada. C'est donc très important pour unifier le Canada, d'est en ouest, de même que pour le développement économique de plusieurs communautés qui aimeraient beaucoup avoir davantage de services, notamment de VIA Rail.

Dans mon comté, en Estrie, à Sherbrooke, on n'a plus de services de VIA Rail. Pourtant, bien que certains segments soient de moins en moins utilisés, d'autres secteurs veulent avoir des services, mais des services de qualité, des services sécuritaires.

Selon ma collègue, pour l'unité du Canada, pour la sécurité et le développement économique des régions, pourquoi est-ce important d'insister beaucoup sur le développement ferroviaire?

[Traduction]

Mme Olivia Chow: Monsieur le Président, les trains sont sécuritaires, confortables, rapides, fiables et sensés sur le plan environnemental. Si nous regardons les divers moyens de transport, les trains sont sans contredit le meilleur choix possible. Grâce à la technologie moderne, les trains peuvent être extrêmement rapides.

Il est déplorable de constater que la technologie existe, mais que le gouvernement ne veut pas la réglementer. Par exemple, il y a eu un tragique déraillement au Québec en 2010. Le Bureau de la sécurité des transports a récemment mentionné dans un rapport que l'utilisation d'un système de commande intégrale des trains aurait pu prévenir la situation en ralentissant le train. Si le train avait été muni d'un tel système, il n'aurait pas déraillé et personne n'aurait été blessé.

Voilà une façon de rendre les trains encore plus sécuritaires qu'ils ne le sont maintenant.

[Français]

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Monsieur le Président, comme député de Bourassa et au nom de mon parti, d'emblée, je veux commencer en félicitant le travail qui a été fait du côté de l'autre Chambre. Évidemment, on se rappelle tous que c'est une reprise de l'ancien projet de loi C-33 et un bon travail a été fait quant aux amendements. Les gens ont très bien travaillé.

À l'époque, mon collègue de Markham—Unionville siégeait au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités et il y a eu un travail assez exceptionnel. Si ce travail a été bien fait et si on a décidé de travailler tous ensemble pour la sécurité de tous, ce qu'on mérite aujourd'hui, c'est d'appuyer ce projet de loi. Très certainement, il faut l'envoyer en comité le plus rapidement possible afin de se pencher sur certains aspects et voir si on a besoin d'apporter certaines améliorations.

Initiatives ministérielles

Dans l'autre Chambre, mon collègue, le sénateur Mercer, en collaboration avec ses autres collègues — tant du côté du gouvernement que de notre côté — ont déjà fait un travail de fond. L'ensemble des acteurs dans ce dossier ont pu s'exprimer. On se rend compte qu'il y a déjà beaucoup d'appuis et une série d'amendements ont été proposés suite au travail accompli dans le cadre de l'ancien projet de loi.

Il est de bon aloi de dire que nous devons appuyer ce projet de loi et trouver une façon adéquate de le faire. Évidemment, on ne tire pas sur une fleur pour la faire pousser plus vite. Cependant, on veut très certainement s'assurer que cela puisse se faire le plus rapidement possible, envoyer le projet de loi au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités pour qu'on puisse faire un travail adéquat et se pencher rapidement sur la question pour voir s'il y a des ajustements à faire. Mon collègue, le secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités sera d'accord avec moi pour dire que le projet de loi S-4 est un bon projet de loi et que, en conséquence, il faut l'appuyer, étant donné qu'un travail important a été fait dans l'autre Chambre.

Je veux expliquer à nos milliers de téléspectateurs et téléspectatrices qui nous regardent aujourd'hui en quoi consiste le projet de loi S-4. Il vise évidemment à modifier la Loi sur la sécurité ferroviaire, notamment pour améliorer la capacité de surveillance du ministère des Transports, pour renforcer les pouvoirs d'exécution du ministère en introduisant des pénalités administratives pécuniaires et en durcissant les sanctions judiciaires pour renforcer le rôle des systèmes de gestion de la sécurité. Il vise aussi à inclure une disposition prévoyant la désignation d'un gestionnaire supérieur responsable de la sécurité — le mot responsable est important ici — et la mise en place d'un système de production de rapports confidentiels par les employés de compagnies de chemins de fer, sans mesure de représailles à leur endroit, et il vise à clarifier l'autorité et les responsabilités du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités relativement aux questions ferroviaires.

Il est important que le ministre, comme représentant du peuple, puisse avoir ces pouvoirs et il faut évidemment étendre les pouvoirs réglementaires, y compris à l'égard des plans de gestion de l'environnement, et clarifier le processus de fixation des règles par les compagnies ferroviaires.

Ce que je trouve intéressant dans cette approche, c'est que, pour la plupart, l'ensemble des partenaires appuient ce dossier. Les syndicats, comme l'Association des chemins de fer du Canada, sont généralement favorables à cette mesure législative. Évidemment, l'ACFC n'est pas en mesure de dire cette fois-ci si l'industrie appuiera sans réserve le projet de loi, parce qu'à la suite des deux comparutions devant le comité parlementaire à propos des projets de loi S-4 et C-33 — qui est le projet de loi antérieur à celui dont on reprend l'étude aujourd'hui — l'ACFC avait proposé sept amendements pour améliorer la sécurité et tous avaient été rejetés.

Il est de bon aloi de dire que notre système est quand même assez sécuritaire, mais on a besoin d'apporter les changements nécessaires pour qu'il le soit davantage. Évidemment, je regarde et je salue mon collègue de Burlington qui a eu à vivre le tragique accident dans sa circonscription. On va laisser l'enquête se poursuivre, mais il faut se donner les outils nécessaires pour s'assurer que la sécurité pourra se faire.

●(1110)

[Traduction]

Je crois réellement au transport ferroviaire. Nous savons tous que l'édification de notre pays repose cette vision. C'est un moyen magnifique de relier les régions rurales et urbaines du Canada. Toutefois, je pense que nous devons offrir de meilleurs outils pour que les habitants d'un bout à l'autre du pays se sentent comme des citoyens à part entière grâce à ce mode de transport. Le projet de loi S-4 nous permettrait d'atteindre cet objectif, tout en nous faisant éviter certains problèmes.

Examinons l'infrastructure. Certaines régions pourraient être aux prises avec des situations comme celle dans l'Est du Québec, dont ma collègue de Trinity—Spadina vient de parler. Bien entendu, nous ferions la promotion de programmes précis en matière d'infrastructure pour que nous ayons la capacité d'assurer le bon fonctionnement du réseau. Il faut s'assurer d'offrir le service qui, dans certaines régions, est essentiel. Il est important de tenir compte de ce point.

Nous ne jouerions pas avec la sécurité. Celle-ci est parfois utilisée de manière partisane, comme c'est le cas avec le projet de loi C-10, mais dans le contexte du transport ferroviaire, il s'agit d'une question non partisane. Je crois que tous les partis croient à la sécurité.

Quoi qu'il en soit, nous devons renvoyer sans tarder le projet de loi au comité afin de l'étudier plus en profondeur. Mon collègue a laissé entendre que l'Association canadienne du transport urbain, lors de sa comparution devant le comité, avait exprimé des réserves quant aux répercussions possibles du projet de loi sur l'exploitation de lignes de train léger sur des lignes de chemin de fer de compétence fédérale. On en trouve seulement quelques-unes au pays. Par exemple, la ligne Lakeshore du réseau GO Transit transporte, chaque jour, un nombre absolument incroyable de passagers. Par conséquent, le comité doit examiner la question sous deux angles.

Premièrement, l'augmentation excessive du fardeau administratif imposé à des autorités comme le réseau GO Transit nuirait à l'achalandage et aux tarifs. Toutefois, compte tenu du volume de passagers et du nombre de passages à niveau sur la ligne Lakeshore, il est également important que le gouvernement du Canada s'assure que ces trains fonctionnent en toute sécurité.

Deuxièmement, l'Association des chemins de fer du Canada a demandé que le projet de loi soit modifié par l'ajout, au paragraphe 24(1), de ce qui suit:

[...] les avis à donner aux chemins de fer au sujet de tout plan local de lotissement ou de règlement de zonage projeté ou de toute modification à ceux-ci concernant des terrains situés dans un rayon de 300 mètres d'une ligne de chemin de fer ou d'un triage ferroviaire.

Aux termes de cet amendement, les municipalités seraient tenues de consulter les sociétés ferroviaires et de les aviser si elles modifiaient le zonage de terrains situés à moins de 300 mètres d'une ligne de chemin de fer ou d'un triage ferroviaire. La Fédération canadienne des municipalités s'est tout naturellement inquiétée de cette mesure, c'est-à-dire, essentiellement, de l'obligation pour les municipalités d'aviser les sociétés ferroviaires de tout changement touchant les terrains situés près des chemins de fer. Comme on l'a expliqué au comité, les municipalités canadiennes avisent déjà les sociétés ferroviaires lorsque leurs projets de zonage touchent des terrains situés près d'un droit de passage des sociétés ferroviaires.

La fédération s'oppose à ce changement pour deux raisons. Premièrement, elle craint que la limite de 300 mètres soit trop contraignante pour les municipalités, qui doivent déjà aviser les sociétés ferroviaires des changements de zonage concernant des terrains adjacents aux chemins de fer. Deuxièmement, elle craint aussi que le gouvernement fédéral adopte des dispositions empiétant sur la façon dont les provinces régissent les pouvoirs municipaux et les règlements de zonage. Étant donné que ces règlements et ces pouvoirs varient beaucoup selon les provinces, il serait inadmissible que le gouvernement fédéral y déroge tout simplement. De telles dispositions imposeraient également d'inutiles tracasseries administratives à l'association locale des transports en commun.

Ce ne sont là que quelques exemples de questions sur lesquelles le Comité des transports pourrait se pencher lors de ses travaux. J'estime, par ailleurs, que tous les sénateurs ont fait de l'excellent travail.

• (1115)

[Français]

Je crois qu'il est de bon aloi d'adopter ce projet de loi très rapidement, afin de donner les pouvoirs réglementaires nécessaires tant au ministre qu'au ministère, d'assurer une meilleure sécurité et une plus grande cohésion de la réglementation. Il faut que l'ensemble des partenaires puissent rapidement être entendus une dernière fois au Comité permanent des transports pour assurer, comme nous le voulons tous, une meilleure sécurité à l'ensemble de nos concitoyens.

• (1120)

[Traduction]

Mme Linda Duncan (Edmonton—Strathcona, NPD): Monsieur le Président, je remercie le député de ses observations. Les députés auront probablement remarqué que quelques-uns de mes collègues ont félicité le ministre des Transports d'avoir consulté des personnes intéressées dans le cadre de l'élaboration de ce projet de loi.

Il manque quelques aspects importants à ce projet de loi. Il n'a pas été question, par exemple, du programme réglementaire prévu ni du calendrier de mise en oeuvre de la réglementation, qui servira de loi habilitante. Il manque aussi une politique d'application et de conformité. Pourquoi me semble-t-il nécessaire de signaler ces points? Comme j'ai déjà travaillé à faire respecter la réglementation environnementale, je sais que ce sont les résultats concrets qui déterminent l'efficacité d'une mesure. Il est donc essentiel que le gouvernement fasse respecter ces nouvelles normes de sécurité.

Dans les rapports d'enquête qu'il a produits depuis 20 ans, le Bureau de la sécurité des transports a signalé des faiblesses graves et chroniques concernant le respect de la réglementation encadrant les opérations, une dépendance trop grande envers des techniques d'inspection désuètes et inefficaces, une formation déficiente en matière d'intervention d'urgence, et une supervision inadéquate.

Le député appuierait-il notre démarche si nous demandions au gouvernement de proposer un programme réglementaire assorti d'un calendrier de mise en oeuvre, une stratégie d'application et de conformité, et un engagement à faire respecter cette nouvelle loi?

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le Président, je remercie la députée de sa question. J'ai été ministre dans un autre gouvernement et ce qui est important, c'est d'être pragmatique et de trouver une façon, sur le plan réglementaire, de prendre des mesures.

Les questions de ma collègue sont pertinentes. C'est le genre de questions qu'on peut poser directement au ministre en comité et à

tous les acteurs du milieu pour que le projet de loi soit efficace. Ce n'est pas que des vœux pieux. On veut réduire le *red tape* et se donner les outils nécessaires pour assurer une plus grande sécurité, tant sur le plan environnemental que sur celui de la sécurité.

J'ai parlé tantôt du zonage municipal. Il faut respecter les compétences. C'est le genre de questions qu'on peut poser pour vérifier la faisabilité de ce projet de loi, pour s'assurer que ce n'est pas là que des vœux pieux, que cela pourra fonctionner. Compte tenu du travail qui a déjà été fait dans l'autre Chambre et de tous les amendements qu'on avait proposés au précédent projet de loi C-33 et qui ont été acceptés, c'est un bon projet de loi, mais il y a toujours place à l'amélioration. On posera des questions, mais pas au détriment de l'adoption de ce projet de loi.

L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais féliciter mon collègue pour son excellent discours. J'ai une question à lui poser. J'avais l'impression que le ministre pourrait accepter des amendements, mais notre collègue de Trinity—Spadina a laissé entendre le contraire.

[Traduction]

Il est vrai que lors de la dernière législature, quand le gouvernement était minoritaire, le Comité des transports a accepté plusieurs amendements. Il existe différentes opinions quant à la possibilité que le gouvernement actuel accepte des amendements maintenant qu'il est majoritaire. Dans ce contexte, le député se sent-il plutôt optimiste ou plutôt pessimiste quant à cette question?

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le Président, c'est une grande question existentielle. Sommes-nous optimistes ou pessimistes? Je connais assez bien le ministre pour savoir qu'il ne joue pas avec la sécurité et que c'est quelqu'un d'ouvert. J'aime faire confiance. Je ne veux pas tomber dans la basse partisanerie comme certains députés du NPD, qui disent qu'il n'est pas ouvert et qu'il n'acceptera pas d'amendements. Il a prouvé dans le passé qu'il pouvait aussi être à l'écoute. Ce dossier est totalement non partisan. Je vais être modestement optimiste et réaliste. Je ne vois pas pourquoi je douterais de l'honorabilité d'un de nos collègues; ce serait anti-parlementaire.

Dans la mesure où il a déjà dit qu'il était ouvert à des discussions et à des amendements, il faut le croire. Le travail qui a été fait, notamment celui dans l'autre Chambre, démontre sans l'ombre d'un doute qu'ils ont été à notre écoute. À l'époque du projet de loi C-33, le Parti libéral, avec mon collègue, avait proposé des amendements qui avaient été acceptés. Je ne pense pas qu'il soit question ici de savoir si c'est minoritaire ou majoritaire, mais plutôt de poser les gestes appropriés pour aider notre population.

[Traduction]

Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapusksing, NPD): Monsieur le Président, pendant que nous discutons de ce dossier, je ne peux m'empêcher de penser que vous étiez tout récemment à Sudbury pour assister au tournoi de la ligue de hockey mineure autochtone. Je suis heureuse que vous leur ayez apporté votre soutien. Notre appui à tous est vraiment important.

On peut voyager en train de Sudbury à Toronto, puis continuer vers Ottawa et Montréal. Je suis convaincue que si ce voyage était plus rapide, l'utilisation accrue du train aurait des effets très positifs sur l'environnement, sans oublier les retombées du tourisme sur notre économie. Pour ma part, je voyagerais plus souvent en train si le voyage était plus rapide.

Initiatives ministérielles

Comme le député le sait, ce projet de loi a été présenté à la Chambre lors de la dernière législature. C'était alors le projet de loi C-33. Le député pourrait peut-être nous dire ce qu'il pense des changements qu'il a fallu y apporter avant de le présenter de nouveau à la Chambre. Je suis certaine que le député conviendra avec moi que c'est notamment grâce au député de Western Arctic que ce changement a pu être effectué.

• (1125)

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le Président, je n'ai pas l'intention de faire de la récupération et de dire qu'un député est meilleur qu'un autre par rapport à la dernière législature. Je ne sais pas si l'équipe de Sudbury irait plus vite dans un train plus rapide. C'est un vieux dossier, il remonte à 30 ans. Il a été question de TGV, et beaucoup d'études se sont faites. Il y a une réalité économique. Au Parti libéral, on pense qu'on devrait avoir davantage une culture du chemin de fer. On a bâti ce pays avec le chemin de fer. La vision du Canada et le lien Est-Ouest ont été créés avec un chemin de fer. Il faut donc nécessairement travailler en conséquence.

Cela dit, on veut un train à grande vitesse, mais est-ce qu'on veut un projet de loi qui va passer à grande vitesse? Il faut faire les choses correctement. Nous serons là pour assurer que ce projet de loi fonctionne bien.

J'ai dit d'emblée que j'approuvais le travail fait par l'autre Chambre. Notre comité n'est pas trop partisan. Quand ils vont trop loin, on les rappelle à l'ordre, mais je considère qu'on a un bon comité pour les transports et qu'on peut faire les choses très rapidement. Par la suite, nos leaders respectifs pourront travailler ensemble pour assurer qu'on passe à autre chose, car il est temps que ce projet de loi soit adopté.

[Traduction]

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, le député parle de l'Ouest du Canada. De nombreux habitants de l'Ouest seraient heureux d'avoir la possibilité de se déplacer en train et reconnaissent qu'il y actuellement de nombreuses lacunes dans les services fournis. Nous aimerions croire qu'à l'avenir, à mesure que l'Ouest continuera de se développer, particulièrement au rythme rapide d'aujourd'hui, Via Rail offrira un jour davantage de services, de sorte qu'on puisse prendre un train pour aller de Winnipeg à Regina, par exemple.

Le député peut-il nous dire si, à l'avenir, il serait bon que Via Rail améliore et élargisse ses services dans les régions moins bien desservies que l'Ontario et le Québec?

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le Président, cette question est extrêmement pertinente et je remercie mon collègue de Winnipeg-Nord de me la poser.

Je suis de ceux qui pensent qu'on devrait changer la culture du transport au pays, et qu'elle devrait nécessairement passer par le chemin de fer. C'est un grand pays. Napoléon disait qu'on doit avoir la politique de sa géographie.

[Traduction]

Si nous voulons faire en sorte que tous les Canadiens, partout au pays, aient le sentiment d'être des citoyens de première classe, nous devons fournir des services adéquats. S'agit-il d'un service essentiel? Quel est le rôle de l'État dans ce domaine? Je suis convaincu qu'il faut investir. Ce n'est pas une dépense.

Nous avons parlé du corridor Québec-Windsor. À ma connaissance, il a aussi été question du corridor Calgary-Edmonton. Nous devons nous pencher sur le cas de toutes ces collectivités, y compris les plus petites. Nous avons aussi parlé de l'Arctique et de l'Ouest. Si nous voulons que notre pays ne compte que des citoyens de première classe, où qu'ils résident, nous devons fournir tous les outils pour pouvoir les rejoindre. Et ce n'est pas seulement une question d'intérêt social. C'est aussi une question économique. À la base, l'économie est fondée sur l'infrastructure. Je crois que grâce à la stratégie ferroviaire, nous pouvons faire en sorte que tous les Canadiens, où qu'ils habitent au pays, se sentent chez eux.

M. Pierre Poilievre (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et pour l'Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario, PCC): Monsieur le Président, je pense qu'il est préférable d'amorcer nos interventions à la Chambre des communes, sur ce sujet ou sur un autre, en examinant d'abord les principes.

À mon avis, le premier principe est le suivant: l'État ne devrait faire que ce qui relève de sa compétence exclusive. La sécurité publique est l'un de ces domaines que le citoyen ou l'entreprise ne peuvent gérer entièrement eux-mêmes. Par conséquent, la protection des citoyens est une responsabilité fondamentale du gouvernement. Voilà pourquoi nous sommes saisis du projet de loi S-4, qui porte spécifiquement sur la sécurité ferroviaire et sur la loi qui vise cet objectif.

Je vais présenter l'historique de cette loi et le cadre législatif dans lequel elle s'inscrit. Auparavant, je tiens à exprimer mon soutien sans réserve à l'égard de cette mesure qui vise à modifier la Loi sur la sécurité ferroviaire. Le projet de loi S-4 appuie la volonté du gouvernement de garantir un système de transport ferroviaire pour les passagers et les marchandises qui soit sécuritaire, fiable et économiquement viable.

Les modifications proposées dans le projet de loi accroîtront la sécurité des Canadiens et des collectivités et favoriseront une économie vigoureuse, une infrastructure moderne et un environnement plus vert.

La Loi sur la sécurité ferroviaire est entrée en vigueur en 1989, quand l'industrie ferroviaire canadienne était en pleine transformation. C'était une époque de privatisation et de restructuration s'appuyant sur une nouvelle politique fédérale qui séparait la législation économique et la législation de la sécurité pour donner aux compagnies ferroviaires la souplesse nécessaire pour se développer et prospérer.

Je précise au passage que depuis 25 ans les gouvernements conservateurs et libéraux encouragent la privatisation et réduisent l'intervention du gouvernement dans tous les domaines des transports, notamment les ports, les chemins de fer, les aéroports, les compagnies aériennes et toutes sortes d'autres volets de notre secteur des transports. Cette politique de privatisation des gouvernements libéraux aussi bien que conservateurs s'est révélée un succès total et retentissant pour le Canada et pour les Canadiens.

Actuellement, la réglementation économique de l'industrie ferroviaire est régie par la Loi sur les transports au Canada, qui établit un cadre d'ensemble destiné à garantir la compétitivité, l'économie et l'efficacité du réseau national de transport. Cette loi, entrée en vigueur en 1996, a aussi entraîné la création de l'Office des transports du Canada, qui est chargé de régler les différends et d'assurer la réglementation économique de tous les modes de transport relevant de la compétence fédérale, notamment les chemins de fer.

Initiatives ministérielles

En revanche, la réglementation de la sécurité ferroviaire est régie par la Loi sur la sécurité ferroviaire, qui a été conçue dans un esprit de coopération entre l'industrie et le gouvernement. Plutôt que d'imposer une réglementation prescriptive, le législateur a préféré laisser aux compagnies ferroviaires la responsabilité de la sécurité de leurs activités.

En même temps, le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire de Transports Canada, conservait la responsabilité et le pouvoir de protéger les personnes, les biens et l'environnement en veillant à ce que les sociétés ferroviaires fonctionnent de façon sécuritaire conformément à ce cadre national. Encore une fois, nous avons libéré le marché pour trouver les meilleurs moyens d'assurer la sécurité, mais nous avons encadré juridiquement les activités de ces entreprises pour assurer la protection des gens, des biens et de l'environnement.

Transports Canada s'acquitte de sa responsabilité de préserver la sécurité de nos chemins de fer nationaux en élaborant des politiques et une réglementation, en faisant un travail de sensibilisation et d'éducation, et en supervisant et en faisant appliquer la réglementation qu'il administre en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Utilisées en tandem, la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada ont guidé avec succès l'évolution du secteur ferroviaire du Canada depuis les années 1990, mais il reste des problèmes et des défis. Dans l'état actuel des relations entre ces deux lois, il existe une zone d'ombre importante en matière de surveillance de la sécurité ferroviaire à laquelle il faut remédier si nous voulons préserver la sécurité de notre réseau national de chemins de fer.

● (1130)

En vertu de la Loi sur les transports au Canada, une nouvelle compagnie de chemin de fer peut commencer ses opérations immédiatement après avoir reçu un certificat d'aptitude de l'Office des transports du Canada. Ce certificat indique que la compagnie relève de la compétence fédérale, qu'elle a une capacité financière suffisante pour être en affaires et qu'elle a contracté une assurance responsabilité civile appropriée. Cela est conforme au mandat économique de l'Office des transports du Canada, mais ce n'est pas pleinement conforme au mandat national en matière de sécurité prévu dans la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Conformément à la Loi sur la sécurité ferroviaire, une nouvelle compagnie de chemin de fer doit se conformer à tous les règlements en matière de sécurité en vigueur au moment où elle commence ses activités. Il est important de reconnaître que la Loi sur les transports au Canada ne contient pas d'exigences réglementaires relatives à la vérification de la capacité en matière de sécurité d'une compagnie avant que le certificat d'aptitude soit délivré et que l'entreprise commence ses activités.

Étant donné qu'à l'heure actuelle, la Loi sur la sécurité ferroviaire ne précise pas non plus d'exigences minimales en matière de sécurité dans le cas d'une nouvelle entreprise ferroviaire, il existe une lacune du point de vue de la surveillance et, en théorie, une nouvelle compagnie de chemin de fer pourrait être en exploitation pendant un an ou plus avant que l'efficacité de ses systèmes de sécurité soit vérifiée officiellement. Il s'agit d'un problème de sécurité important que le gouvernement cherche à corriger par ces modifications.

Le certificat d'exploitation ferroviaire est un élément clé de ce projet de loi. Il permettra de résoudre de façon permanente ce problème de sécurité qui existe depuis longtemps dans notre réseau ferroviaire. Cette modification constitue un pas important dans la bonne direction pour renforcer la sécurité dans ce secteur essentiel. Quiconque aime manger, consommer des biens vendus au détail,

conduire une voiture, ou, en gros, faire toute activité dans le cadre d'une société moderne a besoin d'utiliser des biens qui ont été transportés par rail. Nous ne pouvons sous-estimer l'importance de cette industrie dans l'économie canadienne.

Lorsque le ministre des Transports a nommé le comité consultatif indépendant chargé de diriger l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire en 2007, il lui a donné un mandat clair consistant à déterminer des mesures dans le cadre de la Loi sur la sécurité ferroviaire pour renforcer le régime réglementaire, et faire des recommandations à cet effet, de manière à protéger l'industrie ferroviaire et ses activités dans un contexte d'évolution constante.

Après avoir mené des consultations poussées auprès des intervenants et après avoir étudié attentivement le fruit de ces consultations pendant l'année qu'a duré cet examen, le comité consultatif a recommandé expressément ce qui suit dans son rapport final en 2008:

Une compagnie chemin de fer devrait être tenue d'obtenir un certificat d'exploitation ferroviaire comme condition préalable à l'obtention d'un certificat d'aptitude (délivré par l'Office des transports du Canada) et au commencement ou à la poursuite de son exploitation.

L'intention de la recommandation est claire. Le gouvernement convient catégoriquement que la mise en place de certificats d'exploitation ferroviaire est une solution optimale qui permettra d'améliorer la surveillance réglementaire et de voir à ce que les nouvelles compagnies de chemin de fer respectent les impératifs de sécurité de base clairement établis avant d'entreprendre des activités au Canada.

Le projet de loi S-4, Loi améliorant la sécurité ferroviaire, dont nous sommes saisis aujourd'hui, donnera au gouverneur en conseil, c'est-à-dire au Cabinet, le pouvoir d'exiger que les compagnies de chemin de fer demandent et reçoivent un certificat d'exploitation ferroviaire. Le projet de loi S-4 donnera aussi à Transports Canada le pouvoir d'établir par voie de règlement les impératifs de sécurité de base en ce qui concerne le certificat. En établissant ces impératifs par voie de règlement, Transports Canada aura le pouvoir d'entreprendre une évaluation exhaustive de la sécurité pour chaque nouvelle compagnie de chemin de fer afin d'établir si elle respecte le cadre réglementaire proposé.

● (1135)

Lorsque l'organisme de réglementation jugera que tous les impératifs de sécurité de base ont été respectés, il délivrera un certificat d'exploitation. Il importe de signaler que l'exigence relative aux certificats d'exploitation ferroviaire s'appliquera à toutes les compagnies de chemin de fer relevant de la compétence du gouvernement fédéral, y compris celles qui existent déjà, comme le CN, le CP, VIA Rail et de nombreuses autres compagnies d'intérêt local. Il est évident que ces compagnies ne peuvent pas cesser leurs activités jusqu'à ce qu'on leur délivre un certificat puisque cela compromettrait leur viabilité financière. Par conséquent, les compagnies de chemin de fer existantes bénéficieront d'un délai de grâce de deux ans à compter de l'entrée en vigueur du nouveau règlement, pour se conformer aux impératifs du certificat.

Initiatives ministérielles

Si une compagnie de chemin de fer se voyait refuser un certificat d'exploitation ou si celui qui lui avait été délivré était suspendu ou annulé, elle pourrait interjeter appel auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada. Cela dit, il est essentiel d'ajouter que le gouvernement est déterminé à s'assurer que la mise en place des certificats d'exploitation ferroviaire se fera dans le même esprit de collaboration qui a animé le gouvernement et les intervenants lors de la création de la Loi sur la sécurité ferroviaire, il y a presque vingt ans. Une fois que ce projet de loi sera adopté, Transports Canada consultera les intervenants relativement à l'élaboration d'un règlement pour appliquer cette nouvelle initiative importante, qui vise à améliorer la sécurité ferroviaire au pays.

En résumé, il est évident que l'instauration d'un certificat d'exploitation de chemin de fer renforcerait la sécurité. C'est une mesure efficace qui comblera une importante lacune réglementaire. De plus, elle renforcera le pouvoir de surveillance de la sécurité ferroviaire confié à Transports Canada, ce qui permettra à celui-ci de s'adapter à l'évolution de l'industrie à long terme. Les Canadiens d'un océan à l'autre profiteront des avantages personnels et économiques que procure un système ferroviaire plus sécuritaire.

Juste avant que le ministre des Transports ne lance l'Examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire, il y a eu une série de déraillements dévastateurs au Canada. Ces accidents ont entraîné la mort d'êtres chers, l'interruption des activités de certaines entreprises et de graves problèmes de pollution dans les lacs, les rivières et les collectivités situés à proximité des voies ferrées. Dans le cadre des vastes inspections et vérifications qu'il a entrepris dans la foulée de ces accidents, Transports Canada a recensé de nombreuses lacunes qui ont contribué à la détérioration de la sécurité, notamment le fait que les compagnies de chemin de fer ne respectaient pas diverses exigences en matière de sécurité.

Le degré d'observation des règlements était l'une des principales préoccupations. Par conséquent, dans le mandat de l'Examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire, il était clairement prévu qu'un comité consultatif indépendant serait chargé, d'une part, d'examiner si Transports Canada possédait les pouvoirs nécessaires pour faire appliquer la loi et, d'autre part, d'étudier la possibilité d'ajouter des sanctions administratives pécuniaires à l'éventail de pouvoirs d'application de la loi du ministre. Cet examen a révélé qu'il fallait renforcer les pouvoirs d'application de la loi confiés à Transports Canada aux termes de la Loi sur la sécurité ferroviaire afin d'encourager le respect des règlements, d'améliorer la sécurité et d'éviter des accidents comme ceux qui ont été à l'origine de l'examen.

Dans les recommandations finales du rapport publié en mars 2008 par le comité consultatif indépendant chargé de l'examen, on peut lire qu'un régime de sanctions administratives pécuniaires devrait être incorporé dans la Loi sur la sécurité ferroviaire en tant qu'instrument de conformité supplémentaire visant à renforcer la sécurité dans l'industrie ferroviaire. Le gouvernement souscrit entièrement à l'évaluation du comité consultatif et un régime de sanctions administratives pécuniaires fait maintenant partie intégrante de ce plan dont il constitue un aspect important.

• (1140)

Les sanctions administratives pécuniaires ne sont certainement pas une nouveauté dans le secteur des transports. Elles ont été introduites avec succès dans l'industrie du transport aérien, en 1986, pour être ensuite intégrées au transport maritime, en 1991.

Des sanctions de cette nature ont été imposées à l'industrie des transports parce qu'elles donnent les résultats recherchés. En d'autres

mots, les sanctions administratives pécuniaires sont semblables aux contraventions imposées aux automobilistes. Lorsqu'une entreprise ou une personne viole la loi ou ne se conforme pas à la réglementation, le ministère peut lui imposer une sanction administrative pécuniaire ou une amende préétablie pour l'inciter à respecter les règles à l'avenir.

Les sanctions administratives pécuniaires présentent également d'autres avantages sur le plan de la sécurité. Elles sont perçues comme étant équitables, parce que l'exploitant connaît déjà le prix à payer pour une infraction, et que les sanctions sont imposées de façon cohérente. Les sanctions peuvent aussi être imposées de façon plus uniforme, car il y a moins de pouvoirs discrétionnaires en ce qui concerne les avertissements et, partant, moins de risques d'incohérence.

Aux termes de l'actuelle Loi sur la sécurité ferroviaire, les possibilités qui s'offrent à Transports Canada pour faire respecter la loi sont très limitées. Lorsqu'une infraction est constatée pendant une inspection ou une vérification, l'inspecteur doit habituellement produire une lettre de non-conformité, puis il doit assurer un suivi dans un délai donné pour établir si des mesures correctives ont été prises. Si la compagnie ferroviaire n'a pas remédié à la situation, l'organisme de réglementation n'a d'autre choix que d'engager des poursuites judiciaires, un processus long et coûteux, qui est donc inefficace dans le cas d'un grand nombre d'infractions. Voilà une faiblesse importante dans les dispositions actuelles d'application de la loi.

Nous croyons que des sanctions administratives devraient être imposées en tant qu'outil supplémentaire d'application de la loi. Ces sanctions constitueraient une solution de rechange efficace, efficace et moins coûteuse que les poursuites judiciaires, en particulier dans les cas de non-conformité répétée à la loi et à ses exigences en matière de sécurité. Cette mesure s'inscrit dans le droit fil du principe qui vise à réduire au minimum le fardeau réglementaire imposé aux Canadiens et, par la même occasion, elle fait la promotion de la certitude et de la conformité réglementaires.

Par souci d'équité envers toutes les parties, le régime de sanctions administratives proposé permettra que les sanctions imposées par l'organisme de réglementation puissent être révisées par le Tribunal d'appel des transports du Canada. Ce régime comprendra également des dispositions relatives à la décision du ministre d'imposer une sanction, à l'application régulière de la loi, à l'examen des décisions par le tribunal d'appel et au montant des amendes à payer en cas de non-conformité et d'infraction. Le montant maximal des sanctions administratives pécuniaires sera de 50 000 \$ pour une personne physique et de 250 000 \$ pour une personne morale.

Outre la mise en oeuvre d'un régime de sanctions administratives visant à améliorer la sécurité ferroviaire, nous proposons, au moyen de ces modifications, de relever les niveaux actuels des sanctions judiciaires, qui ont été fixés il y a 20 ans et qui ne sont plus conformes aux autres modes de transport. Dans le cas d'une déclaration de culpabilité par mise en accusation, l'amende judiciaire maximale passerait de 200 000 \$ à 1 million de dollars pour une personne morale et de 10 000 \$ à 50 000 \$ pour une personne physique. Dans le cas d'une déclaration de culpabilité par procédure sommaire, l'amende maximale passerait de 100 000 \$ à 250 000 \$ pour une personne morale, et de 5 000 \$ à 25 000 \$ pour une personne physique.

L'application de ce régime de sanctions, prévu dans le projet de loi, est manifestement un élément important de la mise en place d'un système efficace, assez solide et d'une portée suffisante pour assurer la sécurité à long terme de nos chemins de fer au fil de l'évolution et de l'expansion de l'industrie ferroviaire.

Dès le début de mon intervention, j'ai parlé de principes fondamentaux: j'ai dit que le gouvernement ne devrait faire que ce qui relève de sa compétence exclusive. Dans le domaine de la sécurité publique, le gouvernement est le seul à pouvoir imposer des mesures. C'est pourquoi nous créons un cadre législatif dans lequel la libre entreprise peut fonctionner de façon sûre, efficace et juste pour les Canadiens.

• (1150)

M. Wayne Marston (Hamilton-Est—Stoney Creek, NPD): Monsieur le Président, le député de Nepean—Carleton n'était pas à la Chambre lorsque j'ai indiqué avoir travaillé dans l'industrie ferroviaire durant neuf ans. Il a parlé de la privatisation du Canadien National et de ses résultats. L'une des conséquences de la privatisation, lorsque les entreprises commencent à rechercher les profits, c'est que dans bien des cas, elles mettent la sécurité de côté. Par conséquent, je dois féliciter le gouvernement, ce que je ne fais pas très souvent, pour ce projet de loi, principalement parce qu'il a tenu compte de la main-d'oeuvre, de l'entreprise, ainsi que des exigences prévues par la loi tant pour l'une que pour l'autre. Cet exemple pourrait servir dans bien d'autres domaines.

Il est extrêmement important que les gens comprennent que la sécurité ferroviaire a une énorme incidence sur la population canadienne. Pensons seulement aux passages à niveau, où les piétons et les véhicules traversent devant les trains; nous pouvons très bien imaginer le genre de catastrophe qui pourrait se produire si les responsables de ces trains ne respectent pas scrupuleusement les règles. Encore une fois, je félicite le gouvernement de cette initiative et j'espère qu'il appliquera ce modèle ailleurs.

M. Pierre Poilievre: Monsieur le Président, je suis très heureux que les néo-démocrates aient l'intention d'appuyer le projet de loi.

Nous convenons tous que le projet de loi a fait l'objet de vastes consultations et de nombreuses études. Le comité consultatif a bien fait son travail. L'industrie, les travailleurs et la population ont participé, et nous avons maintenant une excellente mesure qui donne suite, dans une très large mesure, aux recommandations du comité consultatif. Tout le monde souhaite l'adoption du projet de loi. Notre objectif devrait être de l'adopter le plus rapidement possible. Franchissons toutes les étapes possibles, dès maintenant, pour faire adopter le projet de loi par la Chambre, afin qu'il puisse devenir loi et que les Canadiens soient davantage en sécurité.

M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC): Monsieur le Président, j'ai eu l'occasion de participer à presque tout l'examen du comité. À l'évidence, le gouvernement a reconnu l'appui de toutes les parties et de tous les intervenants, notamment les syndicats et l'industrie.

Le secrétaire parlementaire pourrait-il nous en dire davantage sur l'urgence d'agir, compte tenu des discussions qui se sont déroulées et du soutien que les autres partis ont exprimé en faveur du projet de loi dans l'intérêt de la sécurité?

M. Pierre Poilievre: Monsieur le Président, en ce qui concerne le projet de loi, au bout du compte, tout ce qui est important a été dit. Il est maintenant temps de l'adopter.

Mme Linda Duncan (Edmonton—Strathcona, NPD): Monsieur le Président, à titre d'ancienne responsable de l'application des lois environnementales, je félicite le gouvernement de resserrer les

Initiatives ministérielles

sanctions et d'afficher sa préoccupation à l'égard de la sécurité publique et de l'application stricte de la loi dans une industrie potentiellement dangereuse.

Par le passé, certains gouvernements ont présenté des politiques d'application et d'observation de la loi en même temps qu'un projet de loi prévoyant une application plus stricte des règles. Ils voulaient ainsi montrer leur bonne foi et leur intention de montrer clairement comment ils en assureraient le respect. Le secrétaire parlementaire peut-il nous dire si le prochain budget prévoit une augmentation des crédits au titre de l'inspection des chemins de fer? Pourrait-il aussi dire à la Chambre si le gouvernement a changé son fusil d'épaule et s'il chargera les inspecteurs ferroviaires de l'application de la loi plutôt que de laisser aux sociétés ferroviaires le soin de faire les inspections?

M. Pierre Poilievre: Monsieur le Président, pour ce qui est du budget, ce que je peux dire est inintéressant et ce qui est intéressant, je ne peux pas le dire.

Pour répondre à la question de la députée, qui porte précisément sur une hausse du financement, je dirai que l'objectif n'est pas de dépenser plus d'argent, mais bien de mieux assurer la sécurité de la population. Dans notre contexte, nos succès ne devraient pas se mesurer aux sommes que nous pouvons verser. Peu importe la cause, dépenser plus d'argent n'est pas une réalisation en soi. La réalisation, c'est le résultat obtenu. Or, nous proposons ici un projet de loi qui produira des résultats. J'invite la députée et son parti à appuyer son adoption rapide.

[Français]

M. Jean Rousseau (Compton—Stanstead, NPD): Monsieur le Président, je félicite le secrétaire parlementaire pour son discours très intéressant. On va effectivement appuyer le projet de loi, qu'on trouve excellent.

À plusieurs reprises, les deux côtés de la Chambre ont appuyé des motions ou des projets de loi et il n'y a eu par la suite que des paroles et des choses écrites, mais il n'y a pas eu d'actions.

Cette fois-ci, y aura-t-il vraiment des actions? Car la sécurité des Canadiens concerne toute la population d'est en ouest. Comme je l'ai dit plus tôt aujourd'hui, historiquement, notre système ferroviaire a uni le Canada. C'est extrêmement important de mettre l'accent sur le développement de notre système ferroviaire.

Est-ce que le secrétaire parlementaire peut me garantir que le gouvernement va passer de la parole aux actes?

• (1155)

M. Pierre Poilievre: Monsieur le Président, la réponse est oui.

[Traduction]

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Monsieur le Président, le secrétaire parlementaire a affirmé que l'adoption du projet de loi contribuera à réduire la pollution. Peut-il expliquer comment ce projet de loi assainira l'environnement?

M. Pierre Poilievre: Monsieur le Président, il est important de ne jamais sous-estimer les liens qui existent entre la sécurité publique et l'environnement, l'air que nous respirons, les collectivités dans lesquelles nous vivons et l'environnement dans lequel nos enfants grandissent. Il s'agit d'une question qui relève autant de l'écologie que de la sécurité publique.

Initiatives ministérielles

Les différentes questions relatives à la sécurité, y compris l'environnement, ont été considérées durant le processus d'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Le gouvernement a formulé une proposition très solide qui répondait à 80 p. 100 des recommandations de la commission, ce qui a produit un excellent projet de loi, appuyé unanimement d'ailleurs par tous les parlementaires. J'espère que nous l'adopterons rapidement.

M. Jamie Nicholls (Vaudreuil—Soulanges, NPD): Monsieur le Président, je vais partager mon temps de parole avec le député de York-Sud—Weston.

[Français]

Premièrement, je suis très heureux de voir ce projet de loi devant cette Chambre, mais c'est dommage que ce n'était pas une priorité de ce gouvernement dans cette 41^e législature. Le gouvernement s'est vanté à plusieurs reprises qu'il défend la sécurité de nos concitoyens, mais qu'il essaie de dire cela aux familles des victimes du déraillement à Burlington ou aux familles qui ont perdu leur maison à Saint-Charles-de-Bellechasse, en 2010. Je sais bien que le gouvernement va dire que je fais de la politique en invoquant une tragédie. Le gouvernement ne le fait jamais, on sait ça!

La sécurité des gens est importante et ce projet de loi est nécessaire pour protéger les travailleurs du secteur ferroviaire, les passagers dans les trains et les citoyens qui habitent près des chemins de fer.

[Traduction]

Le gouvernement, le ministre et son secrétaire parlementaire préconisent plus particulièrement que l'on réduise la taille de l'État et que le gouvernement cesse de se mêler des affaires de tout le monde. Les grandes compagnies de chemin de fer, les expéditeurs qui utilisent le transport ferroviaire et les citoyens qui vivent à proximité des chemins de fer se rendent compte que le gouvernement a un rôle à jouer, et ce, en tant qu'organisme de réglementation, en tant que protecteur. Tous les groupes que j'ai mentionnés veulent que le gouvernement s'engage de la sorte.

Malheureusement, dans un excès de zèle idéologique, le gouvernement laisse souvent le soin aux forces du marché libre de décider de la sécurité et du bien-être. Quand des événements malencontreux surviennent, tels que des accidents ferroviaires et des conflits entre les utilisateurs des terres et les chemins de fer, nous constatons que le gouvernement préfère balayer son rôle sous le tapis quand l'industrie n'est pas autoréglémentée.

Il y a des exemples d'industries qui ne s'autoréglementent pas, mais comme mon temps de parole est limité, j'aimerais insister sur certaines propositions que nous avons faites depuis que le projet de loi a été présenté.

Premièrement, notre parti a proposé au gouvernement de ne pas sabrer dans la sécurité. Celui-ci prévoit réduire les fonds destinés à la sécurité dans le budget à venir. Le secrétaire parlementaire a dit que l'on ne devrait pas évaluer l'efficacité d'une chose en fonction des sommes dépensées. Il faut payer ceux qui veillent à l'application de la réglementation et qui élaborent de nouveaux systèmes. Ils doivent être rémunérés. Ce n'est pas un travail que n'importe qui peut faire. Il faut des experts pour effectuer le travail et nous devons les payer. On ne peut pas pénaliser les experts ni rogner sur les coûts. Lorsqu'on lésine sur les dépenses en matière de sécurité, on en voit les résultats. Les gens qui oeuvrent dans le secteur des transports disent que lorsqu'on rogne sur les coûts, on compromet la sécurité. Le gouvernement ne peut pas, d'une part, prétendre assurer la sécurité et, d'autre part, sabrer dans les fonds destinés à la sécurité.

Nous avons également proposé l'annulation des compressions de 200 millions de dollars à VIA Rail. Via Rail connaît des difficultés et doit mettre en place certains systèmes. Le NPD souhaite que des systèmes de commande intégrale des trains soient mis en oeuvre au Canada. On l'a déjà fait aux États-Unis. En Californie, après un terrible accident qui s'est produit en 2008, les dirigeants ont décidé qu'il fallait intégrer la commande intégrale des trains dans le réseau. La mise en oeuvre de ces systèmes comporte des avantages. Ils coûtent cher, c'est vrai, mais il y a des entreprises au Canada qui contribuent à faire avancer cette technologie. Investir dans cette technologie pour améliorer la sécurité stimulera notre économie. Nous aiderons ainsi nos innovateurs qui contribuent à l'avancement de la commande intégrale des trains et d'autres technologies qui rendent nos lignes de chemin de fer plus sûres.

Nous aimerions également que les locomotives soient équipées d'enregistreurs de conversations. Ils nous aideraient à déterminer ce qui a causé le problème, l'accident. Il est dans l'intérêt de tous de savoir ce qui s'est réellement passé lors d'un accident ferroviaire, afin que l'on puisse améliorer les choses. Pour améliorer la sécurité, il faut entre autres comprendre ce qui s'est passé pour pouvoir ensuite apporter des améliorations. C'est sensé.

Cinq amendements ont été soumis au Sénat, dont deux ont été retirés, lesquels portaient sur des consultations au sujet de l'utilisation des terres et des exemptions pour faire des essais. Le gouvernement prétend que le transport ferroviaire est une compétence fédérale, mais que les municipalités relèvent des provinces. Je suis d'accord. Je comprends cet aspect constitutionnel. Toutefois, le gouvernement a un rôle à jouer en facilitant les communications entre une municipalité, les sociétés de chemin de fer et les parties intéressées. On pourrait faire la comparaison avec les voies d'eau, qui sont des entités fédérales, alors que les corridors riverains sont des entités provinciales. Je pense qu'il est dans l'intérêt de tous de préserver la qualité de l'ensemble du réseau hydrographique, dans ce cas-là, et du système ferroviaire, dans l'autre cas, et que les deux parties communiquent davantage et qu'elles mettent en place un mécanisme à cet effet.

● (1200)

Une habitante de la ville de Saint-Lazare habite tout près de la voie ferrée. Sa maison vibre chaque fois qu'un train passe. Les gens qui habitent près d'une voie ferrée savent qu'il y a de fortes chances que leurs maisons vibrent au passage des trains. Cette femme est désespérée de ne pas pouvoir s'adresser aux autorités publiques pour se plaindre. Elle s'est adressée aux responsables du secteur privé et à ceux du secteur public, mais il n'existe aucun mécanisme pour empêcher que ce genre de problème ne dégénère. Et ce genre de problème dégénère toujours, au grand désespoir des citoyens, qui ont l'impression d'être complètement impuissants.

Nous devons investir dans la sécurité des transports ferroviaires. Il ne faut pas seulement le dire; il faut le faire. Le secrétaire parlementaire a dit qu'on peut obtenir de meilleurs résultats en dépensant moins d'argent. Je le mets au défi de réduire son salaire de 110 000 \$ et d'essayer de faire ce qu'il a à faire avec 40 000 \$ par an. Je ne suis pas sûr que cela lui ferait plaisir. Mais par contre, s'il pense vraiment qu'il peut être aussi efficace, alors qu'il économise l'argent du contribuable en réduisant son propre salaire.

Initiatives ministérielles

C'est un projet de loi important pour le NPD. Nous avons l'intention de l'appuyer. Il était temps que le gouvernement présente ce texte. Nous aurions préféré qu'il le fasse plus tôt. Les Canadiens n'auraient pas dû avoir à attendre aussi longtemps que le gouvernement se décide enfin à proposer à la Chambre ces mesures de sécurité importantes. Nous avons beaucoup de travail à faire. Ce n'est qu'un début.

J'ai entendu des députés ministériels dire qu'ils se souciaient de la sécurité. J'espère que, pour eux, la sécurité ne se limite pas à la sécurité des citoyens et de ceux qui habitent à proximité des voies ferrées, mais qu'elle inclut aussi la sécurité des employés des chemins de fer. Le projet de loi prévoit des mesures pour accroître leur sécurité. Il prévoit aussi la protection de ceux qui signalent des comportements répréhensibles de la part de leurs supérieurs.

Nous saluons également les dispositions relatives à la sécurité des passagers et des automobilistes, c'est-à-dire de ceux qui voyagent en train, sur les routes et dans les secteurs avoisinants. Les passages à niveau seront plus sûrs grâce aux normes de sécurité plus sévères qui sont prévues dans ce projet de loi.

J'espère que nous allons pouvoir travailler tous ensemble, avec le gouvernement, pour assurer la sécurité des Canadiens qui voyagent en train aussi bien que de ceux qui habitent à proximité des voies ferrées.

• (1205)

Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapuskasing, NPD): Monsieur le Président, je suis contente du débat que nous tenons sur ce projet de loi très important.

La version originale du projet de loi n'a pas tenu compte de nombreuses recommandations concernant une enquête en profondeur sur les accidents ferroviaires. Je tiens à remercier le député de Western Arctic d'avoir proposé les amendements concernant l'ancien projet de loi C-33. Je félicite l'autre endroit d'avoir présenté le projet de loi S-4 contenant les amendements du NPD.

Le projet de loi concerne la sécurité. Le gouvernement conservateur a fait la sourde oreille aux appels répétés du Bureau de la sécurité des transports du Canada pour l'adoption de mesures de sécurité, comme un système d'enregistrement des conversations ou un système de commande intégrale des trains. En 2001 et en 2003, le gouvernement libéral a aussi refusé d'écouter le Bureau de la sécurité des transports du Canada, qui réclamait des mesures supplémentaires de sécurité ferroviaire. J'aimerais que mon collègue nous parle de la nécessité non seulement d'adopter rapidement le projet de loi, mais aussi de le mettre en oeuvre.

M. Jamie Nicholls: Monsieur le Président, ces choses ont tendance à être plus complexes qu'il n'y paraît. Nous ne pouvons pas tout simplement rédiger une loi et dépenser de l'argent. Il faut mettre en oeuvre tout un système pour améliorer la sécurité des utilisateurs. Nous ne pouvons pas seulement en parler sans agir. Nous devons non seulement rédiger des lois, mais aussi joindre le geste à la parole. Il fait veiller à ce que les lois soient mises en oeuvre.

Lorsque nous discutons avec des gens de l'industrie ferroviaire, et je ne parle pas des gens qui travaillent sur les trains, mais bien de ceux plus haut dans la hiérarchie, ils nous disent qu'ils souhaitent participer davantage. Nous entendons beaucoup dire que le gouvernement devrait arrêter de se mêler des affaires de tout le monde, mais une importante société demande au gouvernement de participer et de mettre en oeuvre des mesures pour lui simplifier la tâche.

Lorsque nous disons que le gouvernement ne devrait pas se mêler de cette question, qu'il n'a pas de rôle à jouer, lorsque des accidents surviennent, lorsque des gens sont en danger, ils perdent confiance dans le système, ce qui n'aide vraiment pas l'économie.

• (1210)

[Français]

M. Jean Rousseau (Compton—Stanstead, NPD): Monsieur le Président, j'aimerais féliciter mon collègue pour son excellent discours et pour l'excellent travail qu'il fait comme porte-parole adjoint en matière de transport.

J'aimerais que mon collègue nous parle de la pertinence de passer de la parole aux actes. En effet, contrairement à ce disait tout à l'heure le secrétaire parlementaire, on a délaissé et abandonné complètement le système ferroviaire au Canada pendant 25 ans. Heureusement, les auteurs du nouveau projet de loi ont inclus des mesures environnementales. Aujourd'hui, les gens veulent protéger davantage l'environnement et veulent utiliser le transport ferroviaire. Pourquoi est-il important de passer de la parole aux actes? Que peut dire mon honorable collègue à propos du plan du NPD visant à faire du transport ferroviaire une priorité pour tous les Canadiens, qu'il soit d'Est en Ouest, urbain ou régional?

M. Jamie Nicholls: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de son excellente question.

Nous trouvons que le secteur ferroviaire, qu'il s'agisse du transport de passagers ou du transport de marchandises, nécessite des investissements. On ne peut pas simplement dire que les compagnies privées ou une société de la Couronne doivent se gérer elles-mêmes et que le gouvernement n'a aucun rôle à jouer. Si on fait preuve de leadership, on a un rôle à jouer. Même l'industrie ferroviaire trouve que les gouvernements ont un rôle à jouer. On entend souvent dire, de l'autre côté, que le secteur privé ne veut pas que le gouvernement se mêle de ses affaires, mais c'est absolument faux. Il y a des moments où le secteur privé veut que le gouvernement investisse dans son secteur, qu'il prenne des décisions et qu'il fasse preuve de leadership.

Je peux donner en exemple le fait que l'industrie aimerait être consultée lors des décisions touchant les municipalités. Certes, c'est une compétence provinciale, mais comme les chemins de fer sont de compétence fédérale, il devrait y avoir une communication entre les deux parties, ce qui n'existe pas présentement.

[Traduction]

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Monsieur le Président, les modifications que propose ce projet de loi sont attendues depuis longtemps et je suis heureux que nous nous en occupions.

Toutefois, j'aimerais expliquer le contexte historique qui a mené à ce genre de choses. En novembre 1979, j'ai été témoin du déraillement de train à Mississauga et, de chez moi, j'ai vu trois des wagons exploser et être projetés à 200 pieds dans les airs avant de retomber au sol. J'ai participé à la plus importante évacuation en temps de paix à avoir eu lieu n'importe où dans le monde quand la collectivité de Mississauga a été évacuée parce qu'on craignait qu'un wagon rempli de chlore ne se vide de son contenu.

Je soulève ce point parce que certains des régimes de sécurité qui sont en place actuellement ont été créés après d'horribles accidents plutôt que l'inverse. Au lieu de prévenir d'horribles accidents grâce à des règles de sécurité, on attend qu'il y en ait un avant d'adopter des règlements. Je pense qu'on fonctionne un peu à l'envers.

Initiatives ministérielles

L'autre partie de l'équation qui découle du déraillement de Mississauga, c'est la question des raisons pour lesquelles d'énormes quantités de marchandises très dangereuses transitent par des quartiers résidentiels. Nous n'aurions pas dû le faire. En conséquence, le gouvernement libéral de l'époque a adopté ce qu'on appelle la Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer, et il a laissé entendre que le gouvernement aiderait les entreprises ferroviaires s'installer dans des régions plus rurales, loin des régions densément peuplées. De fait, le gouvernement libéral a dépensé beaucoup d'argent pour la délocalisation de l'importante gare de triage du CN de Toronto, qui est maintenant beaucoup plus au nord, dans un secteur totalement inhabité.

Cependant, le gouvernement conservateur de l'ancien premier ministre Brian Mulroney a ensuite retiré le financement. La loi existe toujours, mais aucune somme d'argent n'y est affectée.

Il y a cette notion selon laquelle faire passer des trains de marchandises par des régions densément peuplées est une mauvaise idée, mais nous ne sommes pas prêts à faire quoi que ce soit pour régler le problème. Comme le démontre le récent déraillement du train de VIA Rail, toute personne ou toute chose qui se trouvait relativement près de ces wagons lorsqu'ils sont entrés en collision avec des immeubles courait un grand danger. C'est toujours le cas. Même lorsque nous aurons adopté cette loi sur la sécurité ferroviaire, il y aura toujours le spectre d'énormes trains de marchandises longs de deux milles traversant des villes comme Toronto, jusque dans nos collectivités et nos quartiers. Dans mon quartier, c'est passé du sublime au ridicule.

La société GO Transit aménage un passage inférieur sous quelques routes pour ses trains. Ceux-ci passent juste à côté d'un corridor du Canadien Pacifique. Pour les protéger d'un possible déraillement des trains de CP Rail, Go Transit construit une glissière de sécurité entre les deux voies. Or, les maisons sont plus près, mais personne ne songe à installer une telle protection entre elles et les wagons. La société estime qu'il faut protéger son infrastructure, la petite tranchée qu'elle est en train de construire. Elle la protège en érigeant une glissière de sécurité.

Les résidents de mon quartier comprennent le danger lorsqu'une grosse société comme GO Transit déclare qu'elle doit protéger son investissement en construisant un mur pour empêcher les trains de marchandises de heurter ses propres trains. Cependant, ces personnes, qui vivent tout près du corridor et qui se sont fait exproprier pour que celui-ci passe plus près de leur maison, s'inquiètent maintenant à juste titre. Elles s'inquiètent de leur bien-être et de leur sécurité, de la sécurité de leurs enfants et de celle de leur maison.

Il y a deux ans, un train en provenance de Montréal a déraillé, détruisant une maison. Heureusement, il n'y avait personne à l'intérieur et il n'y a pas eu de blessés. Pourtant, il semble que nous n'allons pas adopter de règlements d'application de ce projet de loi qui protégeraient les gens d'un tel danger.

• (1215)

Ce projet de loi accorde en fait au gouvernement des pouvoirs considérables lui permettant de prendre des règlements, et ces règlements détermineront dans quelle mesure nos chemins de fer sont sûrs. Le projet de loi permet de déterminer comment ces règlements seront mis en place, ce qui est une bonne chose. Toutefois, nous devons exercer des pressions sur le gouvernement pour nous assurer que les règlements qu'il a pris sont efficaces et qu'il les gère bien.

Prenons le récent déraillement du train Via Rail à Burlington. Cet accident ne se serait pas produit si le train avait été muni d'un système de commande intégrale parce que le train aurait ralenti automatiquement lorsque le conducteur et son assistant ont arrêté de prêter attention aux signaux. Ce système est maintenant utilisé dans tous les trains en Europe.

Il sera mis en place aux États-Unis à partir de 2015, mais les exploitants ont été informés en 2009 de la mise en oeuvre de ce système. D'ici 2015, tous les trains, plus particulièrement les trains de passagers qui doivent emprunter les mêmes voies ferrées que les trains de marchandises, devront être munis d'un système de commande intégrale.

Le CP, le CN et VIA Rail mènent des activités aux États-Unis. Devront-ils modifier leurs trains afin de pouvoir répondre aux exigences américaines relativement à la mise en place d'un système de commande intégrale? Je ne comprends pas pourquoi nous n'imposons pas la mise en place de ce système au Canada. Ce n'est pas logique. Le gouvernement pourrait adopter un règlement à cet égard.

Je cite le projet de loi. Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements concernant « la mise en oeuvre, en réponse à une analyse de gestion de risque, d'une mesure corrective suffisante pour maintenir le niveau de sécurité le plus élevé ».

Pour maintenir le niveau de sécurité le plus élevé, il faut munir les trains d'un système de commande intégrale. Nous devrions tenter de maintenir le niveau de sécurité le plus élevé, et ne pas nous contenter de moins. Ce niveau de sécurité est devenu la norme dans le monde, mais pas au Canada. Nous n'avons pas pris les mesures nécessaires pour maintenir le niveau de sécurité le plus élevé. L'accident d'il y a deux semaines qui a causé le décès de trois employés de VIA Rail l'a malheureusement prouvé. Les conséquences ont été tragiques.

Le secrétaire parlementaire a mentionné que les compagnies de chemin de fer doivent obtenir un certificat avant d'entreprendre leurs activités. Je sais qu'au moins une compagnie de chemin de fer qui démarrait ses activités au Canada a bénéficié d'une exemption de l'Office des transports du Canada. Elle n'aura pas besoin de certificat et ne sera donc pas visée par cette mesure législative. Il s'agit du lien air-rail qu'on construit en ce moment entre l'aéroport Pearson et la gare Union. Je ne peux pas vraiment expliquer pourquoi on a accordé à cette compagnie une exemption en ce qui concerne l'obtention d'un certificat, car l'Office des transports du Canada agit parfois de façon mystérieuse. Il s'agit d'une entreprise privée. Encore une fois, le secrétaire parlementaire a déclaré que les entreprises privées devraient être libres de s'administrer comme bon leur semble. Néanmoins, il nous incombe de mettre en place des règles de sécurité qui protègent le public, ce qui n'est pas possible si on accorde des exemptions. Si l'Office des transports du Canada exempte une compagnie et fait ainsi en sorte qu'elle n'est plus considérée comme une compagnie de chemin de fer, qui assure la sécurité dans ce cas? Comme procède-t-on en pareil cas?

L'autre pièce du casse-tête, ce sont bien sûr les enregistreurs de conservations dans les cabines des locomotives. Il ne s'agit pas d'équipement de sécurité à proprement parler, mais ces enregistreurs sont efficaces lorsqu'il s'agit de déterminer avec exactitude ce qui s'est produit, puisque cela nous permet par la suite de renforcer la sécurité du système.

Initiatives ministérielles

En ce moment, les cabines des locomotives comportent des enregistreurs de vitesse. Je me suis entretenu avec des conducteurs de locomotive. Ils savent tous que ces dispositifs sont là et qu'ils peuvent être congédiés s'ils enfreignent les limites de vitesse sur les voies qu'ils parcourent. Il est évident que leurs patrons peuvent en tout temps savoir exactement à quelle vitesse ils vont. Ils doivent donc porter une attention particulière à leur vitesse en raison de la présence d'enregistreurs de vitesse.

Il en irait de même des enregistreurs de conversations. Les conducteurs devraient porter davantage attention à ce qu'ils disent et font dans la locomotive et se concentrer davantage sur la tâche qu'ils doivent accomplir.

• (1220)

M. Pierre Lemieux (secrétaire parlementaire du ministre de l'Agriculture, PCC): Monsieur le Président, c'est assurément un projet de loi important puisqu'il traite de la sécurité ferroviaire. Ce n'est pas la première fois que nous sommes saisis d'une version de ce projet de loi au Parlement.

J'ai écouté ce que mon collègue et celui qui l'a précédé avaient à dire au sujet du financement de la sécurité ferroviaire. J'aimerais souligner que le NPD n'a pas toujours appuyé la sécurité ferroviaire avec autant d'ardeur. En effet, lorsqu'en 2009 notre gouvernement a proposé dans son budget une augmentation de 71 millions de dollars pour la sécurité, le NPD a voté contre, et maintenant, nous avons un projet de loi qui est présenté au Parlement.

Je suis ravi de savoir que le NPD appuie ce projet de loi. J'aimerais quand même avoir la confirmation qu'il va voter pour et qu'il ne retardera pas son adoption.

M. Mike Sullivan: Monsieur le Président, nous allons voter en faveur du projet de loi et nous n'avons pas l'intention de retarder son adoption.

Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapuskasing, NPD): Monsieur le Président, le transport ferroviaire, c'est vraiment très important. Il y a une organisation qui s'appelle Coalition for Algoma Passenger Trains, à Sault Ste. Marie, qui défend avec vigueur son projet de service de trains de voyageurs dans le Nord de l'Ontario. Je peux vous dire que les chefs, les maires et les conseillers d'Algoma-Est travaillent en étroite collaboration avec cette coalition pour concrétiser un tel projet. Nous espérons que le gouvernement étudiera sérieusement la possibilité d'instaurer un service de trains de voyageurs dans le Nord de l'Ontario, car nous n'avons pas beaucoup de transports publics dans cette région.

J'ai entendu mon collègue d'en face dire que les néo-démocrates n'avaient pas appuyé des financements accordés dans le passé au transport ferroviaire, mais il s'est bien gardé de dire que la raison pour laquelle nous n'avons pas appuyé ce budget, c'est parce qu'il contenait des pilules empoisonnées.

Mon collègue a parlé de la sécurité ferroviaire, et j'aimerais qu'il nous donne plus de précisions sur les exemptions concernant le projet de lien air-rail. Je pose la question parce que je pense que nous avons encore beaucoup de travail à faire sur ce dossier.

• (1225)

M. Mike Sullivan: Monsieur le Président, c'est une excellente question. Comme tout le monde, j'ai été étonné d'apprendre que l'Office des transports du Canada avait exempté ce qui est présenté comme un chemin de fer hors-pair. Ce sera en effet le seul service ferroviaire diesel sur la planète à relier un aéroport et un centre-ville. C'est une première au monde, mais la société demande à être exonérée des règlements s'appliquant aux sociétés de chemin de fer

au Canada. Je suis sidéré que l'Office des transports du Canada, une agence du gouvernement, exempte une société de chemin de fer de l'application des règlements, d'autant plus que la voie ferrée traverse des quartiers très peuplés de la ville de Toronto, où il faut assurer une sécurité maximum.

Nous avons appris qu'il y avait eu un changement d'exploitant de la voie ferrée. Par conséquent, il faudra qu'une autre demande soit faite à l'Office des transports du Canada, et cette fois-ci, j'espère que l'office décidera que la société doit être assujettie à la réglementation.

Mme Linda Duncan (Edmonton—Strathcona, NPD): Monsieur le Président, le député a fait un exposé très pertinent, dans lequel il a parlé non seulement du contenu du projet de loi, mais aussi de l'engagement que doit prendre le gouvernement pour mettre en oeuvre et appliquer la mesure législative, ce qui est tout aussi important.

Je remarque que dans son rapport de 2011, le commissaire à l'environnement et au développement durable a constaté que Transports Canada était aux prises avec de graves problèmes à cause de son incapacité à effectuer des inspections et à faire appliquer la loi, ainsi qu'à faire le suivi et à veiller à ce qu'il y ait des plans d'intervention d'urgence efficaces. Je remarque également que le projet de loi prévoit d'autres exemptions. Je me demande si le député pourrait nous parler du fait que la législation doit être non seulement efficace, solide et améliorée, ce qu'appuient les néo-démocrates, mais qu'elle doit aussi être appliquée efficacement.

M. Mike Sullivan: Il est clair, monsieur le Président, que si nous adoptons les meilleures lois qui soient, mais que nous ne veillons pas à leur application, il est inutile de les adopter. C'est un excellent projet de loi, mais la députée a tout à fait raison de dire que s'il n'y a pas de mécanismes d'application et si le personnel ou les employés de Transports Canada ne procèdent pas à l'inspection des voies ferrées et ne veillent pas à ce que les transporteurs ferroviaires respectent les exigences en matière de pollution, prévues également dans ce projet de loi, nous aurons perdu notre temps en l'adoptant.

M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole aujourd'hui au sujet des efforts de notre gouvernement pour améliorer la sécurité du système ferroviaire national du Canada, par l'entremise de la Loi améliorant la sécurité ferroviaire. S'agissant de ma circonscription, Elmwood—Transcona, le nom Transcona provient du terme « transcontinental », qui est l'une des principales lignes du CN implantée dans ma région il y a de nombreuses années. L'histoire de ma circonscription est donc grandement liée à l'industrie ferroviaire.

Les modifications législatives proposés ont été appuyés d'emblée par toutes les parties concernées. Le gouvernement a présenté une mesure législative analogue, soit la Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire, le 4 juin 2010. Aussi appelée projet de loi C-33, cette mesure a été étudiée par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Ce dernier l'a approuvée à l'unanimité, avec quelques modifications mineures, le 10 mars 2011, et il en a fait rapport à l'autre endroit le 11 mars 2011. Toutefois, l'opposition a fait primer la joute politique aux dépens de la sécurité des Canadiens. Le projet de loi est mort au *feuilleton* le 25 mars 2011, avec le déclenchement des élections.

Initiatives ministérielles

Au cours du débat à l'étape de la deuxième lecture sur le projet de loi S-4, des sénateurs ont relaté des histoires personnelles concernant les tragédies humaines, ainsi que les répercussions économiques et environnementales, causées par des accidents ferroviaires dans leur province. Leurs réactions face aux modifications législatives proposées ont été très positives. À mon sens, notre appui à cette mesure législative très importante en matière de sécurité reflète notre volonté commune de faire en sorte que notre réseau ferroviaire national, l'une des plus importantes composantes de notre infrastructure économique, demeure l'un des plus sûrs au monde, dans l'intérêt à long terme de notre économie, de notre environnement et de nos collectivités. La sécurité et la prospérité des Canadiens revêt pour nous tous une importance capitale.

Le projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada en conséquence a été présenté à l'autre endroit le 1^{er} novembre 2011. Il a été étudié par le Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Ce dernier l'a approuvé à l'unanimité, avec un amendement, et il en a fait rapport à l'autre endroit le 24 novembre 2011. En présentant de nouveau des modifications à la Loi sur la sécurité ferroviaire, le gouvernement réitère son engagement à l'égard d'un réseau national de transport ferroviaire sécuritaire, non seulement dans l'intérêt des collectivités canadiennes, mais pour le bien-être économique du Canada. Il concrétise ainsi sa volonté d'améliorer encore davantage la sécurité ferroviaire et la protection de l'environnement.

Avant de poursuivre, je voudrais rappeler à mes collègues la genèse et l'objectif de ce projet de loi. Pendant de nombreuses années, la sécurité des chemins de fer fédéraux du Canada relevait de la Loi sur les chemins de fer. Celle-ci a vu le jour au tournant du siècle, alors que le système ferroviaire canadien connaissait une croissance rapide. La Loi sur les chemins de fer était conçue pour une époque maintenant révolue. À ce moment-là, une grande partie du réseau ferroviaire national était en construction afin d'ouvrir de nouveaux territoires et de favoriser la colonisation. En 1989, la Loi sur les chemins de fer a été remplacée par la Loi sur la sécurité ferroviaire. Son mandat était d'atteindre les objectifs de la politique nationale des transports concernant la sécurité des opérations ferroviaires et de prendre en compte les nombreux changements survenus dans le secteur du transport ferroviaire ces dernières années. Ce fut une période de privatisation et de restructuration, appuyée par une nouvelle politique fédérale qui séparait les mesures législatives à vocation économiques et de sécurité afin d'offrir aux compagnies ferroviaires la souplesse dont elles avaient besoin pour prospérer.

La Loi sur la sécurité ferroviaire donnait au ministre des Transports la compétence directe en matière de sécurité, compétence exercée par Transports Canada, qui est responsable des autres modes de transport réglementés par le gouvernement fédéral. Actuellement, la réglementation économique de l'industrie ferroviaire est régie par la Loi sur les transports au Canada, qui établit un cadre d'ensemble destiné à garantir la compétitivité, l'économie et l'efficacité du réseau national de transport. Cette loi, entrée en vigueur en 1996, a aussi entraîné la création de l'Office des transports du Canada, qui est chargé de régler les différends et d'assurer la réglementation économique de tous les modes de transport relevant de la compétence fédérale, notamment les chemins de fer.

En revanche, la réglementation de la sécurité ferroviaire est régie par la Loi sur la sécurité ferroviaire, qui a été conçue dans un esprit de coopération entre l'industrie et le gouvernement. Plutôt que d'imposer une réglementation prescriptive, le législateur a préféré

laisser aux compagnies ferroviaires la responsabilité de la sécurité de leurs activités.

● (1230)

En même temps, le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire de Transports Canada, conservait la responsabilité et le pouvoir de protéger les personnes, les biens et l'environnement en veillant à ce que les sociétés ferroviaires fonctionnent de façon sécuritaire conformément à ce cadre national. En vertu de la responsabilité qui lui a été conférée, Transports Canada voit à la sécurité des services de transport ferroviaire en adoptant des politiques et des règlements pertinents, en faisant de la promotion et de l'éducation, et en surveillant l'application des règles et des règlements qu'il établit aux termes de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Appliquées en parallèle, la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada ont guidé avec succès la croissance du secteur ferroviaire canadien depuis les années 1990. Mais il y a des problèmes. L'application en parallèle de la Loi sur la sécurité ferroviaire et de la Loi sur les transports au Canada a fait apparaître une lacune importante en matière de surveillance de la sécurité ferroviaire, qu'il faut absolument combler si nous voulons maintenir la sécurité de notre industrie ferroviaire nationale.

À la suite d'un examen de La Loi sur la sécurité ferroviaire, en 1994, la loi a été modifiée en 1999 pour y apporter des améliorations et pour rendre le système ferroviaire encore plus sécuritaire. Les modifications visaient à moderniser le cadre législatif et réglementaire régissant le système de transport ferroviaire canadien. Elles avaient également pour but de donner aux entreprises ferroviaires plus de responsabilités à l'égard de la sécurité de leurs activités et de permettre au public et aux parties concernées d'avoir davantage leur mot à dire sur les questions touchant la sécurité ferroviaire.

Les principes fondamentaux sur lesquels s'arc-boute la réglementation canadienne en matière de sécurité ferroviaire sont les suivants : assurer la sécurité du public et du personnel dans le cadre de l'exploitation des chemins de fer, ainsi que la protection des biens et de l'environnement, et en faire la promotion; encourager la collaboration et la participation des parties intéressées en vue d'améliorer la sécurité ferroviaire; reconnaître la responsabilité des sociétés de chemin de fer en ce qui a trait à la sécurité de leurs activités; et favoriser la mise en place d'outils de réglementation modernes, flexibles et efficaces, dans le but d'assurer l'amélioration continue de la sécurité ferroviaire.

Les modifications apportées en 1999 à la Loi sur la sécurité ferroviaire visaient à faciliter la réalisation de ces objectifs en assurant la sécurité du public et du personnel dans le cadre de l'exploitation des chemins de fer, ainsi que la protection des biens et de l'environnement, tout en donnant aux responsables de la réglementation les pouvoirs nécessaires pour obliger les sociétés de chemin de fer à mettre en place les systèmes de sécurité nécessaires.

En 2007, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a lancé un examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire à la suite de plusieurs déraillements tragiques qui avaient entraîné la mort d'êtres chers, l'interruption des activités de certaines entreprises et de graves problèmes de pollution dans les lacs, les rivières et les collectivités situés à proximité des voies ferrées.

Initiatives ministérielles

Un comité indépendant a alors entrepris une étude de la Loi sur la sécurité ferroviaire telle qu'elle existait à l'époque. Cet examen visait à relever les lacunes éventuelles et à faire des recommandations pour améliorer la sécurité ferroviaire. Le comité consultatif a fait faire plusieurs études et a organisé de nombreuses consultations dans l'ensemble du pays.

En l'espace d'un an, le comité a parcouru toutes les régions du Canada pour recueillir des suggestions de toutes les parties intéressées, y compris les sociétés de chemin de fer et leur association, les syndicats, les expéditeurs, les fournisseurs, les municipalités, d'autres organisations nationales et d'autres ordres de gouvernement, sans oublier la population en général. Ces consultations ont suscité une forte participation de toutes les parties intéressées.

Le rapport final du comité, intitulé *Renforcer les liens: un engagement partagé pour la sécurité ferroviaire*, a été présenté à la Chambre par le ministre des Transports, en mars 2008. Dans ce rapport, les membres du comité constataient que la Loi sur la sécurité ferroviaire et ses principes étaient fondamentalement valables, mais qu'un travail plus approfondi et un certain nombre d'améliorations d'ordre législatif s'imposaient. Le rapport contenait 56 recommandations destinées à améliorer la sécurité ferroviaire au Canada.

Le comité permanent, qui s'était livré lui aussi à d'amples consultations des parties intéressées, a accepté les recommandations du comité consultatif et a déposé son propre rapport à la Chambre en mai 2008, lequel contenait 14 recommandations dont la plupart s'inspiraient du rapport sur la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Les deux rapports soulignaient les principaux domaines dans lesquels il fallait apporter des améliorations, et recommandaient une augmentation du budget de Transports Canada pour lui permettre de mieux faire appliquer les règlements et de mettre en œuvre de nouvelles mesures de sécurité.

• (1235)

Transports Canada a accepté les recommandations de ces deux rapports. Il a pris des mesures pour les mettre en œuvre, au moyen d'initiatives réunissant le gouvernement, l'industrie et les syndicats, et au moyen des modifications proposées aujourd'hui à la Loi sur la sécurité ferroviaire, modifications qui sont nécessaires pour mettre en œuvre des recommandations clés et permettre de nombreuses initiatives en matière de sécurité.

Les modifications proposées permettront de moderniser la Loi sur la sécurité ferroviaire, compte tenu des changements qui sont survenus dans cette industrie, et d'exercer une surveillance plus vigilante, assortie de mesures d'exécution plus strictes. Les éléments clés du projet de loi et ses avantages sont clairs. Ce sont notamment : le renforcement de la capacité de surveillance et d'exécution de Transports Canada, en prévoyant des certificats d'exploitation ferroviaire basés sur la sécurité, et des pénalités pécuniaires pour les manquements à la sécurité ainsi que l'augmentation des pénalités judiciaires existantes pour qu'elles correspondent à celles qui existent pour d'autres modes de transport; une plus grande importance accordée aux systèmes de responsabilisation et de gestion de la sécurité, ce que l'industrie et les syndicats approuvent et appuient; une définition plus précise des pouvoirs du ministre en matière de sécurité ferroviaire, afin de combler les lacunes de la loi actuelle; et un accroissement des pouvoirs de réglementation, ce qui est particulièrement important car cela permettra à Transports Canada d'exiger des sociétés de chemin de fer des plans annuels de gestion de l'environnement, et de les obliger à apposer sur le matériel des

étiquettes indiquant le volume des émissions et à produire des données sur les émissions.

En somme, à long terme, les modifications proposées à la loi amélioreront la sécurité ferroviaire au Canada. Elles sont l'aboutissement de deux études importantes et de vastes consultations. Elles offrent une sécurité accrue aux Canadiens et aux collectivités canadiennes; présentent des avantages économiques pour l'industrie grâce à la diminution des risques d'accidents et de retards coûteux; offrent divers avantages aux intervenants externes, notamment les provinces, les municipalités, les expéditeurs et les voyageurs; et, surtout, servent de base au renforcement de l'économie, à la modernisation des infrastructures et à l'assainissement de l'environnement pour tous les Canadiens.

Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a examiné attentivement le contenu des modifications proposées. C'est ce même comité qui a lancé son propre examen de la sécurité ferroviaire et qui a présenté de nombreuses recommandations dont le projet de loi a tenu compte. Le comité a approuvé à l'unanimité le projet de loi, hormis quelques ajustements mineurs.

Au cours de l'examen, le comité a pris note du ferme appui au projet de loi de plusieurs intervenants principaux, notamment des sociétés de chemin de fer, des syndicats et des municipalités. À l'évidence, ce projet de loi a fait l'objet d'analyses et de consultations exhaustives. Il nous incombe d'aller de l'avant et d'adopter cette mesure législative.

Ce projet de loi reçoit déjà un appui généralisé. Les témoins qui ont comparu devant le comité ont exprimé un appui ferme en faveur de la mise en application des certificats d'exploitation de chemins de fer basés sur la sécurité pour les sociétés qui utilisent les réseaux ferroviaires sous réglementation fédérale. Ces certificats renforceront considérablement la capacité de surveillance de Transports Canada et garantiront que toutes les sociétés ferroviaires mettent en place un système de gestion de la sécurité efficace avant même d'entreprendre leurs activités. Les sociétés existantes bénéficieront d'un délai de grâce de deux ans pour se conformer aux exigences de leur certificat. Cette mesure s'appliquera à toutes les sociétés ferroviaires sous réglementation fédérale ainsi qu'à plusieurs de nos grands réseaux nationaux de transport en commun qui utilisent des centaines de kilomètres de chemins de fer sous réglementation fédérale et que des millions de Canadiens empruntent quotidiennement pour aller travailler. La sécurité accrue de ces voyageurs constituera un avantage considérable pour les entreprises, les collectivités et les familles.

Les témoins qui ont comparu devant le comité se sont aussi prononcés en faveur de l'introduction de pénalités pécuniaires et de l'augmentation des sanctions judiciaires pour les infractions graves aux règlements en matière de sécurité. Des pénalités pécuniaires s'appliquent déjà à d'autres moyens de transport. Ce sont des outils d'application complémentaires qui s'ajoutent aux avis assortis d'un ordre existants et offrent un moyen de pression supplémentaire sur les sociétés ferroviaires qui s'obstinent à enfreindre les règlements de sécurité. L'augmentation proposée des sanctions judiciaires, qui ont été créées il y a 20 ans, renforcera aussi les options de Transports Canada en matière d'application et alignera ces sanctions sur celles qui existent pour d'autres moyens de transport.

Initiatives ministérielles

• (1240)

Les témoignages devant le comité ont aussi porté sur les améliorations majeures que prévoit le projet de loi, en particulier l'instauration de systèmes de gestion de la sécurité. Les témoins étaient très favorables à ce qu'un gestionnaire supérieur désigné à cet effet soit légalement responsable des questions de sécurité.

Ils étaient aussi très favorables à la création d'un mécanisme de protection des cheminots qui dénoncent des problèmes au chapitre de la sécurité. D'ailleurs, l'appui pour cette suggestion était tel que le comité a approuvé un amendement au projet de loi qui crée pour les employés davantage d'options de signalement en matière de sécurité, y compris le signalement direct à Transports Canada. Les amendements de cet ordre favoriseront l'essor d'une culture de la sécurité au sein des entreprises ferroviaires.

Je tiens à souligner que l'ajout de possibilités de dénonciation des manquements à la sécurité est l'unique amendement d'importance que le comité a apporté à la version originale du projet de loi qui lui a été renvoyé après la deuxième lecture. Il y a eu sept autres amendements, mais il s'agissait dans tous les cas de procéder à des modifications techniques mineures et de préciser des définitions.

Je trouve que c'est toute une réalisation, car il est rare qu'un projet de loi bénéficie d'un tel appui d'un comité.

Enfin, le comité a constaté que les témoins étaient largement favorables à ce que le projet de loi progresse aussi vite que possible afin qu'on puisse instaurer un régime de sécurité ferroviaire amélioré qui serait de toute évidence profitable à l'industrie, à la main-d'oeuvre, aux collectivités et à la population canadienne.

Sans ces modifications législatives, la capacité du gouvernement à réglementer efficacement les sociétés ferroviaires dans un contexte de croissance soutenue et de complexité grandissante serait sérieusement entravée. Peu d'améliorations seraient apportées aux programmes de surveillance et d'application de la réglementation. Il serait très difficile de lancer des initiatives liées à la sécurité, aux systèmes de gestion de la sécurité et à la gestion environnementale. Le cadre législatif qui régit les sociétés ferroviaires demeurerait en porte-à-faux avec celui des autres moyens de transport, auxquels sont associés une plus grande variété d'outils d'application. Les pouvoirs des autorités réglementaires ne pourraient pas être étouffés pour permettre la création de certificats d'exploitation axés sur la sécurité et renforcer la protection de l'environnement.

En appuyant le projet de loi, les députés réduiront les coûts à long terme que devront assumer le gouvernement et les Canadiens, car il y aura moins de décès, de blessures graves et de dommages aux biens et à l'environnement. Ni l'objet, ni le contenu du projet de loi ne suscitent la controverse. Nous voulons tous que nos chemins de fer soient plus sécuritaires. Le projet de loi montre la voie à suivre pour concrétiser cet objectif.

Le projet de loi permettra de renforcer le réseau ferroviaire canadien, qui joue un rôle capital pour notre économie. Atténuer le risque d'accident rendra nos sociétés ferroviaires plus concurrentielles, accroîtra la sécurité publique des Canadiens et assurera une protection supplémentaire à notre environnement.

Ces modifications sont une priorité pour le gouvernement. Les chemins de fer canadiens sont essentiels pour l'économie nationale et constituent le mode de transport le plus économique en combustible pour acheminer les marchandises sur notre réseau de transport interdépendant. Le réseau ferroviaire canadien s'étend sur 73 000 kilomètres, d'un océan à l'autre, compte plus de 3 000 locomotives et achemine plus de 4 millions de wagnées de fret. Plus de 700 trains circulent par jour, transportant près de 70 millions de passagers et

75 p. 100 du fret excédentaire au Canada. Les chemins de fer ont été à la base de la croissance nationale par le passé. Ils font partie intégrante de notre prospérité future.

Dès le début de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire en 2007, Transports Canada a travaillé sans cesse avec les intervenants, dans le cadre d'un conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire, de groupes de travail technique conjoints et de consultations ponctuelles dans l'ensemble du pays, pour veiller à ce que le projet de loi réponde aux besoins de toutes les parties concernées.

Les modifications proposées sont essentielles et tombent à point. Elles donnent directement suite aux recommandations formulées dans deux études importantes sur la sécurité ferroviaire, études auxquelles ont participé activement tous les intervenants du secteur ferroviaire.

Le projet de loi a été débattu et analysé en profondeur pendant plusieurs années. Il jouit d'un appui considérable de la part de toutes les parties intéressées. Le moment est venu de passer à l'étape suivante et d'adopter ce projet de loi important dans l'intérêt de la sécurité de tous les Canadiens.

Nous modernisons la Loi sur la sécurité ferroviaire en réponse aux exigences d'une industrie en expansion et de plus en plus complexe; les changements que nous proposons font l'unanimité parmi les Canadiens.

• (1245)

Je propose:

Que la question soit maintenant mise aux voix.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Monsieur le Président, je remarque que le député d'Elmwood—Transcona est membre du Comité des transports et j'apprécie le travail qu'il y fait, mais j'aimerais lui demander ce qu'il voulait dire lorsqu'il a parlé d'améliorations de la protection de l'environnement qui découleraient du projet de loi.

Comme il le sait probablement, les compagnies de chemin de fer au Canada ont conclu un protocole d'entente avec Environnement Canada, pas avec Transports Canada, relativement aux émissions de leurs locomotives, qui polluent énormément. Leurs émissions sont saturées d'oxyde nitreux et de particules. Il existe un mouvement en Amérique du Nord, mené des États-Unis, pour réduire la quantité de polluants rejetés dans l'atmosphère par les locomotives.

Le député pourrait-il nous dire en quoi le projet de loi améliorerait la situation?

M. Lawrence Toet: Monsieur le Président, il s'agirait en fin de compte d'améliorer la qualité des émissions des locomotives. Toutefois, la principale question est celle de la protection de l'environnement en cas d'accident. Lorsqu'il y a des déraillements, des accidents et des collisions, il y a des dégâts environnementaux dans le milieu environnant, qui peuvent toucher des rivières ou des lacs. Les effets pourraient être très négatifs si un accident se produisait à proximité de demeures.

Plus tôt, le député a parlé du fait que certaines voies ferrées passent très près d'agglomérations et qu'il voudrait que ces collectivités soient mieux protégées. Le projet de loi permettrait de réduire grandement au problème des répercussions sur l'environnement parce qu'il réduirait sensiblement les risques d'accidents, protégeant ainsi l'environnement des déversements qui en résultent.

Initiatives ministérielles

•(1250)

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, je remercie le député de ses observations. Je sais que les installations du CN composent une bonne partie de la circonscription.

La sécurité ferroviaire est une question qui préoccupe énormément tout le monde, tous les différents intervenants. J'accueille favorablement ce projet de loi. Nous croyons qu'il aura des effets positifs.

Je me demande si le député peut parler brièvement de l'avenir. La population de l'Ouest canadien augmente. Il faut envisager la possibilité d'accroître les services ferroviaires offerts dans cette région. Parmi les exemples que je vous ai donnés, j'ai dit que VIA Rail ne dessert pas Regina et que les gens doivent passer par Saskatoon. Bon nombre de gens seraient ravis que l'industrie des chemins de fer augmente ses services.

J'aimerais entendre ce que le député a à dire au sujet de la croissance de l'Ouest canadien et de l'avenir des chemins de fer dans cette région.

M. Lawrence Toet: Monsieur le Président, le projet de loi porte davantage sur les questions de sécurité. L'augmentation des services ferroviaires ou des services voyageurs ne fait pas du tout partie du projet de loi.

Je viens de l'Ouest, et j'aimerais voir une augmentation des services ferroviaires pour le transport de marchandises et de passagers. Toutefois, on a soulevé entre autres le fait que l'industrie ferroviaire est en croissance, et nous avons remarqué une croissance importante. J'en ai été témoin dans ma circonscription.

Bon nombre de collectivités se sont établies près de ce qui était à l'origine des installations ferroviaires. Je pense entre autres à celles de Transcona, qui ont été construites dans une partie isolée, à l'extérieur de la ville. La ville grandit maintenant autour d'elles. Nous avons déjà ces grandes infrastructures et nous voulons les conserver. Il est donc important de mettre des mesures de sécurité en place pour protéger les zones résidentielles qui se sont développées autour des infrastructures.

Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapuskasing, NPD): Monsieur le Président, mon collègue a parlé de la sécurité des Canadiens et a souligné que cette question est d'une importance capitale pour le gouvernement. Il doit sûrement savoir qu'on retrouve très peu de changements dans le projet de loi S-4. Une bonne partie du travail a été fait lorsque nous étions saisis de son prédécesseur, le projet de loi C-33, grâce aux amendements proposés par le député néo-démocrate de Western Arctic.

Cela dit, j'aimerais mentionner qu'il y a beaucoup de réseaux ferroviaires dans le Nord de l'Ontario. Un certain nombre des wagons transportent des matières dangereuses. Voilà pourquoi nous estimons qu'il s'agit d'une mesure positive. Le député peut-il parler du fait que les sociétés ferroviaires continuent de bénéficier d'exemptions relativement à ce sujet? Si nous parlons de la sécurité de l'ensemble des Canadiens, il nous faut reconnaître qu'aucune exemption ne doit être accordée lorsqu'il est question du bien-être et de la sécurité des Canadiens. Le député pourrait-il nous expliquer davantage pourquoi certains sont exonérés des règlements en matière de sécurité qui protègent la population aux termes du projet de loi?

M. Lawrence Toet: Monsieur le Président, je suis très heureux d'apprendre que la députée et son parti appuient le projet de loi et que nous pouvons aller de l'avant pour renforcer la sécurité et la protection de la population canadienne. Le projet de loi contribue grandement à nous orienter vers la direction qui s'impose. Le fait

qu'il soit appuyé par l'industrie, par les syndicats et par tous les intervenants montre bien que nous avons présenté une mesure législative qui peut servir à assurer la protection de tous les membres de la société.

•(1255)

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Monsieur le Président, l'autre morceau du casse-tête, ce sont les règlements qui peuvent découler du projet de loi. Comme le député le sait, les Canadiens ont encore demandé la mise en place dès que possible d'un système de commande intégrale des trains, compte tenu de l'accident qui est survenu récemment à Burlington et d'autres accidents qui se sont produits dans le passé. Comme il le sait aussi, l'administration ferroviaire fédérale américaine s'est déjà engagée dans cette voie.

Le député pourrait-il nous dire si son gouvernement mettra en oeuvre des règlements à ce sujet?

M. Lawrence Toet: Monsieur le Président, je suis très heureux que le député soit satisfait du projet de loi dont nous sommes saisis et estime que nous nous engageons sur la bonne voie pour assurer la sécurité et la protection des Canadiens.

En ce qui concerne le système de commande intégrale des trains, nous surveillons ce qui se fait aux États-Unis. Par ailleurs, nous constatons et comprenons que des retards surviennent en raison de problèmes techniques. Nous continuerons de suivre la situation de près.

Mme Carol Hughes: Monsieur le Président, je me réjouis que le député ait pris la parole au sujet de cette question d'une grande importance. Nous savons tous que le néo-démocrate Jim Maloway, qui représentait la circonscription d'Elmwood—Transcona, traitait de tous les sujets parce qu'il connaissait tellement de choses.

Quand il est question des chemins de fer, il est extrêmement important d'être bien renseigné. Les trains de VIA Rail passent aussi par ma circonscription. Je suis très contente qu'on parle de la sécurité, mais en ce qui concerne les trains de voyageurs, le député pourrait-il nous expliquer pourquoi le gouvernement procéderait à d'importantes réductions, probablement de l'ordre de 200 millions de dollars, du budget de VIA Rail alors que le service ferroviaire de voyageurs est l'élément important dont nos collectivités ont besoin?

M. Lawrence Toet: Monsieur le Président, je peux assurer à la députée que je ne parlerai jamais autant que mon prédécesseur. Je donnerai aux autres députés la possibilité de prendre la parole, eux aussi, de temps en temps.

Pour ce qui est de sa question, il est important que nous nous penchions sur la sécurité, dans le domaine ferroviaire. Ce qui compte, c'est la sécurité des voyageurs, la sécurité des quartiers résidentiels ainsi que la sécurité et la protection de l'environnement. C'est sur cela que porte le projet de loi.

M. Don Davies (Vancouver Kingsway, NPD): Monsieur le Président, je vais partager mon temps de parole avec la députée de Notre-Dame-de-Grâce—Lachine.

Je suis ravi d'intervenir au sujet du projet de loi S-4, Loi améliorant la sécurité ferroviaire. Je tiens à réitérer les observations que j'ai faites ce matin. Très souvent, l'opposition intervient à la Chambre pour dénoncer le gouvernement, car c'est notre travail et il est très souvent nécessaire de le faire. Cependant, il faut rendre à César ce qui appartient à César. Je tiens à féliciter le gouvernement et, plus particulièrement, le ministre d'avoir présenté une mesure législative qui est indispensable et bien rédigée et qui permettra d'améliorer grandement la sécurité ferroviaire au pays.

Initiatives ministérielles

L'ancien chef de notre parti, le regretté Jack Layton, avait l'habitude de dire qu'il fallait passer autant de temps à proposer des mesures qu'à s'y opposer. Il s'ensuit qu'il est important de féliciter ou de critiquer quelqu'un, selon la nature de ses actes.

Ce projet de loi est en gestation depuis 20 ans. S'il est aussi solide, c'est en raison de l'approche qui a été adoptée. Tous les Canadiens aimeraient que cette approche soit utilisée plus souvent. Le gouvernement a consulté des représentants de l'industrie et des syndicats, ainsi que des intervenants de nombreux horizons différents. Des députés ministériels ont participé aux travaux du comité, écouté le témoignage des experts et travaillé avec l'opposition officielle et les autres partis pour apporter des améliorations à la loi. Encore une fois, je tiens à féliciter le gouvernement et à souligner que, grâce à son bon travail et à son approche, nous sommes saisis aujourd'hui d'une mesure législative améliorée. Je me permets de suggérer au gouvernement d'avoir plus souvent recours à cette façon de faire les choses. Je pense que c'est aussi ce que souhaitent les Canadiens.

Le projet de loi vise à modifier la Loi sur la sécurité ferroviaire en vue d'atteindre un certain nombre d'objectifs. Il améliorerait la capacité de surveillance du ministère des Transports. Il exigerait que les sociétés ferroviaires obtiennent un certificat d'exploitation de chemin de fer fondé sur des normes de sécurité qui indique qu'elles se conforment aux exigences de la réglementation.

Le projet de loi renforce les pouvoirs d'exécution du ministère des Transports en introduisant des pénalités administratives pécuniaires et en augmentant les sanctions mises en application par les tribunaux. Il accroît le rôle des systèmes de gestion de la sécurité, notamment en introduisant des dispositions concernant un gestionnaire supérieur responsable de la sécurité et un système de protection des employés de chemin de fer qui dénoncent des manquements à la sécurité ferroviaire. J'aborderai dans quelques instants cet aspect très important.

Le projet de loi précise les pouvoirs et les responsabilités du ministre des Transports relativement aux questions ferroviaires. Il élargit les pouvoirs habilitants en général et permet de préciser le processus de prise de règles par les compagnies de chemin de fer.

À titre d'information, le projet de loi S-4 a été présenté au Sénat le 6 octobre 2011 par le leader du gouvernement au Sénat. Il reprend presque intégralement le libellé du projet de loi C-33, présenté à la Chambre des communes au cours de la troisième session de la 40^e législature.

Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes a étudié le projet de loi C-33 et en a fait rapport à la Chambre avec des propositions d'amendements en mars 2011. Hélas, le projet de loi est mort au *Feuilleton* au moment du déclenchement des élections à la fin du mois.

Le projet de loi S-4 intègre les amendements adoptés par le comité permanent et son libellé diffère de celui du projet de loi C-33 seulement par l'ajout d'un nouvel alinéa et par quelques changements mineurs apportés pour le clarifier.

En novembre 2011, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a fait rapport au Sénat du projet de loi, auquel il proposait l'amendement en question. Le projet de loi a alors été renvoyé à la Chambre des communes, où il a franchi l'étape de la première lecture en décembre dernier.

La Loi sur la sécurité ferroviaire est entrée en vigueur en 1989. Elle établit un cadre de réglementation pour les chemins de fer qui relèvent de la compétence fédérale en ce qui a trait à la sûreté et à la

sécurité ferroviaires de même qu'aux incidences environnementales. Transports Canada fait valoir que l'industrie ferroviaire canadienne a considérablement changé depuis la modification de la loi, en 1999, que les opérations se complexifient et que le trafic croît rapidement. Le projet de loi arrive donc à point nommé.

J'ai dit plus tôt que le monde syndical appuie le projet de loi. J'aimerais mentionner quelques améliorations que l'on doit en grande partie aux syndicats.

● (1300)

Ceux-ci ont soulevé plusieurs points importants.

Ils voulaient des mesures concernant la gestion de la fatigue. Le projet de loi en contient.

Ils voulaient une protection accrue pour les dénonciateurs, notamment l'adoption d'un processus non punitif de communication qui permettrait aux cheminots de faire part de leurs préoccupations en matière de sécurité directement à Transports Canada sans avoir à passer par un gestionnaire de la compagnie. Ainsi, les employés qui détectent une déféctuosité ou un problème de sécurité pourraient s'adresser directement à Transports Canada sans crainte de représailles. Des problèmes se sont manifestés. Certains employés craignaient les mesures disciplinaires, après avoir vu leurs collègues se faire taper sur les doigts par leur employeur simplement pour avoir signalé des risques pour la sécurité. Il s'agit donc d'une modification législative positive.

Certains cheminots ont indiqué qu'ils ne veulent pas que la sécurité ferroviaire se résume à une question de chance et de force de gravité. Ils veulent qu'elle repose sur la grande attention portée aux détails ainsi que sur le signalement rapide et exact des sujets de préoccupation pour éviter les accidents et pour cerner les problèmes avant qu'ils n'aient des conséquences graves.

Le président de la Division des préposés à l'entretien des voies de la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, Bill Brehl, a exercé des pressions pour que les amendements proposés au projet de loi soient adoptés et pour que la notion de sécurité ferroviaire soit incluse dans le projet de loi. Le président de la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, Rex Beatty, qui représente notamment les mécaniciens de locomotive, ainsi que le directeur législatif national de la conférence, Rob Smith, ont également joué un rôle de premier plan dans l'élaboration de cette mesure législative.

Cela montre aussi l'importance de faire participer des spécialistes et des Canadiens de partout au Canada, de mettre à contribution leur expérience, leurs connaissances et leur savoir-faire à la Chambre. Cela se traduit par de meilleures mesures législatives et accroîtra la sécurité non seulement de tous les Canadiens, mais des milliers de femmes et d'hommes qui travaillent tous les jours dans les trains, sur les rails et avec le matériel roulant pour les garder en bon état.

Certaines choses doivent être améliorées. Les passages à niveau posent un problème au Canada. Le contrôle des intrusions pose encore problème et je ne crois pas que le projet de loi y remédie vraiment. Le projet de loi ne règle pas le problème de la fatigue du métal et des rails.

Initiatives ministérielles

En ce qui a trait aux passages à niveau, environ 100 personnes y perdent la vie chaque année. Les accidents aux passages à niveau sont fréquents. Il y a plusieurs façons d'aborder ce problème. Nous pourrions hausser les passages à niveau, ce qui coûterait cher mais serait efficace. Nous pourrions mettre en place un mécanisme d'arrêt automatique des trains, comme en Suède. Il consiste en des détecteurs de métaux automatiques. Si un véhicule se trouve sur les rails à un passage à niveau, le train ralentit automatiquement et arrête avant d'y arriver. C'est une solution que j'encouragerais le gouvernement à étudier et à mettre en place sans tarder.

En ce qui concerne les intrusions, nous devons installer des clôtures pour empêcher l'accès aux voies ferrées, en particulier dans les zones urbaines, où ces infractions donnent lieu à des décès et des blessures. Des gens circulent sur les voies ferrées, alors qu'ils ne le devraient pas.

Enfin, pour ce qui est de l'entretien des chemins de fer et la fatigue du métal, il n'y a aucune exigence pour établir la durée de vie des rails. L'industrie ne s'est dotée d'aucune norme sur la durée de vie des rails en fonction du tonnage, des défauts ou de la qualité de l'acier. Pour un pays qui mise beaucoup sur le transport ferroviaire, le Canada devrait se doter de normes rigoureuses de calibre mondial à cet égard. Nous pouvons en faire davantage et apporter des améliorations dans ce domaine.

En 2005, un train a déraillé près du lac Wabamun, en Alberta. Un rapport a révélé que les règles en matière de sécurité des chemins de fer ne fournissent aucune directive sur la durée de vie en fatigue, et l'industrie n'a pas de normes sur la durée de vie des rails fondées sur l'état du métal utilisé pour construire les chemins de fer. Le Bureau de la sécurité des transports a clairement recommandé d'établir de telles normes pour que les voies ferrées soient dans le meilleur état possible.

Pour conclure, je remercie les membres de chaque parti qui siègent au comité, et je tiens à souligner de façon particulière le bon travail du député de Western Arctic, qui a travaillé avec acharnement, de façon constructive, proactive et non partisane, afin que la loi soit dotée de meilleures normes.

Je félicite le gouvernement de parrainer un projet de loi qui a l'appui de tous les partis. Cela montre qu'il est possible de collaborer de façon non partisane pour mettre en place une loi efficace souhaitée par tous les Canadiens.

• (1305)

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Monsieur le Président, mon collègue a fait allusion à la nécessité des systèmes de commande intégrale des trains. Un tel système aurait pu sauver la vie de trois personnes et éviter très récemment des dégâts importants à Burlington, où un train allait trop vite pour les rails. Personne ne sait exactement pourquoi, parce qu'il n'y avait pas d'enregistreur de conversations. Il y a deux enjeux: l'enregistreur de conversations et le système de commande intégrale des trains. Ces deux éléments brillent par leur absence dans le projet de loi.

Le ministre pourrait élaborer des règlements pour rendre obligatoire la présence d'un système de commande intégrale des trains et d'un enregistreur de conversations. Le député aimerait-il nous dire s'il pense que le ministre devrait le faire ou non?

M. Don Davies: Monsieur le Président, le ministre devrait continuer sur la voie actuelle, soit une approche très analytique et très étudiée en vue d'améliorer la sécurité ferroviaire, ce qui inclurait les systèmes de commande intégrale des trains.

Je souligne que le CN et le CFCP se portent très bien financièrement. Ils affichent régulièrement des profits d'au moins 1 milliard de dollars chaque année. Je crois qu'ils disposent de la force économique pour introduire les dispositifs et la nouvelle technologie qui pourraient sauver des vies. Les systèmes de commande intégrale des trains se font attendre. J'espère que le ministre examinera la possibilité d'inclure de telles exigences dans la réglementation. L'industrie peut se le permettre. La sécurité l'exige. Le gouvernement devrait s'y engager.

• (1310)

[Français]

M. François Choquette (Drummond, NPD): Monsieur le Président, je voudrais remercier mon collègue pour son excellent discours, pour ses commentaires très adéquats et très pertinents. Effectivement, la sécurité est très importante. Entre autres, dans les chemins de fer, c'est quelque chose qu'il ne faut pas négliger.

Dans ma circonscription de Drummond, nous avons la chance d'avoir le service de VIA Rail qui passe directement dans le centre-ville de Drummondville. Par contre, il y a certains désavantages à cela. La circulation automobile a diminué à cause du fait que nous devons attendre que le train ait fini de passer quand c'est un train de marchandises ou attendre que les passagers aient fini de prendre le train lorsque c'est un train de passagers.

Tout cela pour dire par contre que la sécurité doit demeurer un élément principal et que cette loi doit être renforcée. C'est important que tout soit bien fait en comité. Mon collègue croit-il qu'on peut s'assurer en comité d'avoir de bonnes réformes et de bons amendements à ce projet de loi afin d'avoir une loi qui sera vraiment sécuritaire pour les gens et pour ceux qui prennent le train?

[Traduction]

M. Don Davies: Monsieur le Président, je crois comprendre que les travaux du comité se sont déroulés sans heurt, car les membres de tous les partis s'informent à propos de l'objet de la mesure législative. Ils présentent des suggestions constructives, et le gouvernement tend l'oreille. Je réitère mes félicitations au gouvernement pour avoir écouté et pris en compte ces amendements. Ce n'est pas toujours le cas dans cette enceinte. Il y a eu maintes occasions où nous avons critiqué le gouvernement à juste titre de ne pas avoir tenu compte de nos suggestions constructives qui auraient permis d'améliorer des mesures législatives. Il est important de le féliciter quand il le fait.

La récente tragédie à Burlington, lors de laquelle trois employés de Via Rail ont été tués et 42 passagers blessés, nous rappelle brutalement qu'il faut en faire davantage, surtout dans le cas de Via Rail. L'enquête ne fait que commencer, mais les premiers éléments portent à croire que la vitesse et un manque de signalisation à l'intérieur du train pourraient être en cause. Voilà qui confirme ce que les néo-démocrates disent depuis longtemps, soit que les chemins de fer au Canada sont normalement sécuritaires, mais que des accidents tragiques peuvent toujours survenir. Il faut empêcher à tout prix ces accidents évitables. Le gouvernement fédéral a un rôle crucial à jouer dans le maintien de la sécurité du transport ferroviaire.

Je le répète, j'aimerais que le projet de loi soit adopté. Nous devons poursuivre notre travail à l'étape de l'étude en comité et à l'égard de la réglementation. En collaborant, nous pouvons doter le Canada du meilleur système de transport ferroviaire au monde.

Initiatives ministérielles

[Français]

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): Monsieur le Président, je suis très contente de me lever aujourd'hui pour parler du projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada en conséquence. Dans ma circonscription, il y a énormément de voies de chemin de fer où transitent le CP, le CN et des trains de banlieue. Je trouve très important de prendre le temps de parler de ce projet de loi, qui est d'ailleurs un très bon projet de loi, comme l'a dit mon collègue. Je voudrais en parler un peu plus pour que les gens de ma circonscription comprennent bien ce dont il est question.

Le projet de loi vise à améliorer la capacité de surveillance du ministère des Transports, en exigeant entre autres que les compagnies de chemin de fer obtiennent un certificat d'exploitation de chemin de fer basé sur la sécurité après avoir satisfait aux exigences réglementaires; renforcer les pouvoirs d'exécution du ministère des Transports en introduisant des pénalités administratives pécuniaires et en augmentant les sanctions; accroître le rôle des systèmes de gestion de la sécurité, notamment en introduisant des dispositions concernant un gestionnaire supérieur responsable de la sécurité et, dans le cas des compagnies de chemin de fer, un système non punitif de production de rapports par les employés de chemin de fer; clarifier l'autorité et les responsabilités du ministre des Transports relativement aux questions ferroviaires; élargir les pouvoirs habilitants en général, notamment dans des domaines comme la gestion de l'environnement et permettre d'éclaircir le processus de prise de règles par les compagnies de chemin de fer.

Je vais faire un court historique pour qu'on sache pourquoi on en est rendu là aujourd'hui. En 1989, on a vu naître la Loi sur la sécurité ferroviaire. Sept ans plus tard, la Loi sur les transports au Canada a été adoptée. Après, on s'est demandé si on devait réexaminer la Loi sur la sécurité ferroviaire, ce qui a été abandonné à l'époque. Puis, en 2000, il a commencé à y avoir beaucoup d'accidents ferroviaires. De 2000 à 2005, il y a eu une augmentation des incidents, des décès et des méfaits attribuables à des accidents ferroviaires. En 2006, le gouvernement a décidé d'amorcer un examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire. En mai 2008, plusieurs recommandations ont été faites par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités après avoir étudié la question. En 2010, le projet de loi C-33, qui est sensiblement pareil à celui-ci, est malheureusement mort au *Feuilleton*. Dernièrement, il y a eu un projet de loi du Sénat qui reprenait à peu près tout le contenu du projet de loi C-33.

C'est un projet de loi que tous les députés de notre parti appuient. Le NPD a souvent poussé en avant la sécurité ferroviaire. On parle de vies ici et de gens qui sont blessés. On va certainement pousser pour avoir un projet de loi qui améliorera la sécurité ferroviaire.

Le projet de loi vise à donner plus de pouvoirs pour réguler de façon plus insistante le système ferroviaire au Canada, ce que le NPD appuie tout à fait. Cependant, nous trouvons que le projet de loi ne contient pas de mesures concrètes pour y arriver. On fait pression sur le gouvernement pour rendre obligatoires les enregistreurs de conversations dans les locomotives et le système de commande intégral des trains.

Je vais expliquer ce qu'est le système de commande intégral des trains. Si un train va trop vite, ce système permet de diminuer sa vitesse à distance. Récemment, le 26 février dernier, un accident de train est survenu à Burlington, en Ontario. Cet accident a tué trois personnes et en a blessé 42. C'est quelque chose qui n'aurait pas dû arriver. On sait que la vitesse était en cause, mais on n'en sait malheureusement pas plus. On ne sait pas pourquoi ce train allait

trop vite ni qui a décidé qu'il allait trop vite. Un système de sécurité automatique aurait permis de réguler ce train et d'en réduire la vitesse. Cet accident qui a tué trois Canadiens — des employés de VIA Rail — aurait donc pu être évité.

Quant aux enregistreurs de conversations, ils sont obligatoires dans les avions et les navires, mais va savoir pourquoi, ils ne sont pas obligatoires dans les trains.

● (1315)

Dans le fond, si on avait eu un enregistreur de conversations dans la locomotive, on aurait pu savoir ce qui s'était réellement passé le 26 février dernier et on aurait peut-être pu être en mesure d'éviter ce genre d'accident à l'avenir.

Dans ma circonscription, la voie ferrée passe très près des maisons de mes concitoyens, à quelques mètres. Il y a des lois par rapport à ça et les maisons sont situées au minimum requis par la loi. Je suis inquiète de voir cela.

Le système ferroviaire est un système très sécuritaire au Canada. C'est sûr qu'on vit dans un pays très sécuritaire et on fait attention, mais il y a des améliorations à faire. Il existe encore des lacunes qui font que des accidents arrivent, comme celui du 26 février dernier. Là, il s'agissait d'un train de passagers. Dans ma circonscription, il passe aussi beaucoup de trains transportant des matières dangereuses. Le fait d'avoir un système de régulation de vitesse et un système d'enregistrement de conversations nous permettraient de d'aller plus loin encore.

Dans le fond, je ne continuerai pas vraiment davantage. De ce côté de la Chambre, c'est certain qu'on appuie ce projet de loi et tous les partis s'entendent sur le fait que la sécurité de notre pays est quelque chose de très important.

Je vais réitérer que je suis en faveur de ce projet de loi. Je suis contente qu'il ait été déposé. Cela aurait pu se faire plus tôt. On voit qu'on a franchi plusieurs étapes et qu'on a attendu un peu avant de se poser la question. Maintenant, je suis vraiment contente que le Sénat nous propose un projet de loi qui va améliorer la sécurité ferroviaire de notre pays. J'espère aussi qu'on pourra aller plus loin en y incorporant peut-être les deux solutions que le NPD a apportées.

● (1320)

[Traduction]

M. Mark Adler (York-Centre, PCC): Monsieur le Président, c'est toujours un privilège de s'adresser à la Chambre, plus particulièrement lorsque des questions importantes telles que la sécurité des Canadiens, la protection de l'environnement et l'efficacité de l'infrastructure économique sont soulevées, comme c'est le cas aujourd'hui.

Comme mes collègues l'ont récemment souligné, le gouvernement s'est engagé à garantir la sûreté et la sécurité des Canadiens et des collectivités canadiennes et à assurer un système de transport sûr, fiable et moderne dans le but de maintenir la prospérité de notre pays.

Nous ne pouvons pas prétendre avoir des solutions immédiates pour chaque nouveau problème qui apparaît. Personne ne le peut. Cependant, comme nous l'avons démontré à maintes reprises, nous sommes toujours prêts à travailler de manière ouverte et transparente en consultation avec les intervenants et les Canadiens pour veiller à ce que les solutions et les initiatives que nous élaborons soient celles dont a besoin le pays pour prospérer en toute sécurité.

Je crois que la Loi améliorant la sécurité ferroviaire, dont nous sommes saisis aujourd'hui, témoigne bien du succès de notre approche.

Initiatives ministérielles

Quand le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a lancé l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire en 2007, le Canada venait de connaître une série de déraillements catastrophiques qui avaient causé la mort d'êtres chers, perturbé les activités d'entreprises et pollué sérieusement des lacs, des rivières et des collectivités situés le long de la voie ferrée.

Au cours des inspections et des vérifications approfondies effectuées à la suite de ces accidents par Transports Canada, l'organisme de réglementation a cerné de nombreuses défaillances qui ont compromis la sécurité, notamment le non-respect par les compagnies ferroviaires de diverses règles de sécurité.

Le taux de conformité aux règlements par les compagnies ferroviaires avait suscité une préoccupation générale. Par conséquent, le comité consultatif indépendant chargé de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire avait pour instructions précises d'examiner la pertinence des pouvoirs de contrainte de Transports Canada et de déterminer si des pénalités administratives pécuniaires devaient être ajoutées à l'éventail des pouvoirs de contrainte dont dispose le ministère.

En janvier 2007, le ministre a nommé un comité consultatif indépendant d'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Ce comité a reçu le mandat clair de cerner des lacunes dans la Loi sur la sécurité ferroviaire et de formuler des recommandations en vue de renforcer le régime réglementaire et de mieux l'adapter à l'industrie ferroviaire et à ses opérations.

Le comité a tenu de vastes consultations dans tout le pays avec des compagnies ferroviaires, tous les ordres de gouvernement, des syndicats, des expéditeurs et des fournisseurs. Cette approche garantissait que les recommandations proposées tiendraient compte d'un ensemble approprié de perspectives concernant les questions de sécurité ferroviaire. Les consultations et les examens minutieux de ces questions qui ont été menés durant toute l'année de l'examen ont abouti à une série de recommandations formulées par le comité consultatif.

Il est important de souligner que notre gouvernement a immédiatement pris des mesures pour donner suite à beaucoup de ces recommandations. Jusqu'ici, Transports Canada a mis en oeuvre huit recommandations internes, l'industrie en a mis en oeuvre trois, et les 21 autres recommandations concernent les modifications législatives dont nous discutons aujourd'hui.

De plus, nous avons créé le Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire, un comité directeur formé de représentants de Transports Canada, de l'industrie et des syndicats, ainsi que six groupes de travail techniques. Ces groupes réunissent avec succès les intervenants concernés, qui travaillent en collaboration afin de régler les problèmes de sécurité ferroviaire.

J'aimerais discuter en particulier d'une recommandation clé formulée par le comité consultatif à la suite de son examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Le comité a mis au jour qu'il faut renforcer les pouvoirs d'application de la loi que confère à Transports Canada la Loi sur la sécurité ferroviaire, afin d'encourager le respect des règlements, d'améliorer la sécurité et d'éviter d'autres accidents comme ceux qui sont à l'origine de cet examen.

Dans la dernière recommandation du comité indépendant sur la question, contenue dans son rapport de mars 2008, on peut lire qu'un « régime de sanctions administratives pécuniaires [...] devrait être incorporé dans la Loi sur la sécurité ferroviaire en tant qu'instrument de conformité supplémentaire » afin de renforcer la sécurité dans l'industrie ferroviaire.

Le gouvernement approuve entièrement l'évaluation du comité, et un régime de sanctions administratives pécuniaires a été incorporé à cet ensemble complet de modifications à la Loi sur la sécurité ferroviaire. Il s'agit d'un élément important, qui fait partie intégrante du plan.

Les sanctions administratives pécuniaires ne sont certainement pas une nouveauté dans le secteur du transport. Elles ont été introduites avec succès dans l'industrie du transport aérien en 1986, pour être ensuite intégrées au secteur du transport maritime, en 1991.

Des sanctions de cette nature ont été imposées à l'industrie du transport parce qu'elles sont efficaces. Autrement dit, les sanctions administratives pécuniaires sont semblables aux contraventions imposées aux automobilistes. Lorsqu'une entreprise ou une personne enfreint une règle ou ne se conforme pas à un règlement, le ministère peut lui imposer une sanction administrative pécuniaire ou une amende préétablie pour l'inciter à respecter les règles à l'avenir.

● (1325)

Les sanctions administratives pécuniaires présentent aussi d'autres avantages en matière de sécurité. Avec ce système de sanctions, les choses semblent plus équitables, car les compagnies savent d'avance ce qu'il leur en coûtera si elles ne se conforment pas au règlement, lequel est toujours appliqué de la même façon. Les sanctions sont elles aussi infligées de manière plus uniforme, puisque le système permet moins de latitude pour l'émission d'avertissements, ce qui réduit la probabilité qu'il y ait incohérence dans l'application du règlement.

En vertu de l'actuelle Loi sur la sécurité ferroviaire, Transports Canada dispose d'un nombre limité de moyens pour sévir en cas de non-conformité. Lorsqu'un inspecteur constate une infraction durant une inspection ou une vérification, il enverra une lettre de non-conformité et s'assurera, à l'intérieur d'un délai défini, que les mesures correctives ont été prises. Si la situation n'a pas changé, l'organisme de réglementation n'a qu'un seul recours, la poursuite, ce qui est long et coûteux et donc inefficace dans les cas où les violations au règlement sont nombreuses. Il s'agit là d'une faiblesse importante du régime actuel d'application de la loi.

Nous considérons que des sanctions administratives pécuniaires devraient être incluses comme un moyen additionnel d'application de la loi, car elles fourniraient une solution de rechange efficace, efficiente et moins coûteuse aux poursuites, notamment pour les récidivistes qui persistent à ne pas se conformer aux exigences de la loi en matière de sécurité. Par ailleurs, cette démarche adhère aux principes d'allègement du fardeau des règles au Canada, tout en encourageant leur respect.

Dans l'intérêt de tous les parties, les décisions de l'organisme de réglementation portant sur les sanctions administratives pécuniaires que nous proposons pourraient faire l'objet d'une révision par le Tribunal d'appel des transports du Canada. Ce régime prévoirait aussi des dispositions relatives aux sanctions décidées par le ministre, à l'application régulière de la loi, à la révision des décisions par le tribunal d'appel et aux amendes à payer en cas d'infractions pour non-conformité. Les sanctions administratives pécuniaires maximales pour une personne s'élèveraient à 50 000 \$ et à 250 000 \$ pour une société, ce qui les place en adéquation avec des régimes semblables pour d'autres moyens de transport.

Initiatives ministérielles

En plus de mettre en oeuvre un régime de sanctions administratives pécuniaires pour améliorer la conformité dans le secteur ferroviaire, nous proposons, comme modifications législatives, de relever les niveaux actuels des sanctions judiciaires, qui ont été fixés il y a 20 ans et qui ne sont plus conformes aux autres modes de transport. L'amende maximale dans le cas d'une déclaration de culpabilité par mise en accusation passerait de 200 000 \$ à 1 million de dollars pour une personne morale et de 10 000 \$ à 50 000 \$ pour une personne physique. Dans le cas d'une déclaration de culpabilité par procédure sommaire, l'amende maximale passerait de 100 000 \$ à 500 000 \$ pour une personne morale et de 5 000 \$ à 25 000 \$ pour une personne physique. Ces amendes sont d'un niveau comparable aux amendes visant d'autres modes de transport, dont le transport aérien et maritime, et le transport de marchandises dangereuses dans les secteurs de compétence fédérale, quel que soit le mode de transport; elles reflètent ce qui, à notre avis, constitue un moyen de dissuasion efficace contre les manquements à la sécurité.

Les amendes administratives pécuniaires proposées dans la Loi améliorant la sécurité ferroviaire sont clairement un élément important de la mise en place d'un système efficace, assez solide et d'une portée suffisante pour assurer la sécurité à long terme de nos chemins de fer au fil de l'évolution et de l'expansion de l'industrie ferroviaire.

Les amendes administratives pécuniaires ne sont pas une mesure provisoire. Elles ont été recommandées par le comité d'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire parce qu'elles constituent une solution éprouvée permettant d'accroître la conformité et de renforcer les exigences en matière de sécurité dans le secteur des transports. Une meilleure conformité signifie une meilleure sécurité pour tous les Canadiens et toutes les localités canadiennes et assure un fondement plus solide au réseau national de transport et à l'économie pour des années à venir.

Le moment est venu d'adopter le projet de loi et de renforcer la sécurité de notre réseau ferroviaire. Le projet de loi a fait l'objet de consultations et d'analyses pendant plusieurs années et jouit de l'appui de tous les principaux intervenants du secteur ainsi que de tous les députés et de tous les sénateurs. J'encourage mes collègues à reconnaître que le débat a assez duré et que, dans l'intérêt de la sécurité et de la sûreté des Canadiens, il est essentiel d'adopter rapidement ce projet de loi.

● (1330)

M. Jamie Nicholls (Vaudreuil—Soulanges, NPD): Monsieur le Président, nous convenons que le moment est maintenant venu d'adopter ce projet de loi. Nous croyons qu'il aurait pu être adopté plus tôt et nous aurions espéré qu'il en soit ainsi et que la sécurité des Canadiens ait été la principale priorité du gouvernement.

Dans le mémoire présenté au Sénat, cinq modifications ont été proposées. Trois ont été retirées. Une de ces modifications concernait la consultation sur l'utilisation des terrains dans le voisinage de propriétés ferroviaires. Est-ce que le député d'en face peut nous dire pourquoi cette modification a été retirée alors qu'il a été démontré que les municipalités veulent communiquer avec les compagnies de chemin de fer pour prendre les meilleures décisions en matière d'utilisation des terrains? Et est-ce que le gouvernement fédéral a un rôle à jouer à cet égard?

M. Mark Adler: Monsieur le Président, le gouvernement a de nombreuses priorités. Les grandes priorités, évidemment, ce sont les emplois et la croissance économique. Toutefois, nous adoptons cette mesure législative rapidement et avec l'appui de tous les partis.

L'opposition affirme maintenant appuyer ce projet de loi. Pourtant, ses députés prennent la parole à la Chambre pour affirmer qu'il comporte certaines lacunes. Pendant toute l'étude en comité, ils l'ont appuyé, à l'instar de tous les intervenants clés.

Ce projet de loi qui assure la sécurité des Canadiens et de leurs collectivités est approprié et il arrive au bon moment; il mérite d'être adopté rapidement par tous les députés de la Chambre.

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, j'apprécie les observations du député, mais j'aimerais revenir sur un point ou deux.

Premièrement, personne ne remet en question l'importance de la sécurité ferroviaire. Nous devons faire tout ce que nous pouvons à cet égard. Ce projet de loi particulier aura un effet positif. Je pense que les gens se réjouiront de voir qu'il y a une volonté, de la part de tous les partis, d'adopter cette mesure, afin d'améliorer la sécurité ferroviaire au pays.

Je veux également revenir sur un point soulevé plus tôt par un des collègues du député. Aujourd'hui, plus que jamais, des banlieues se développent autour de grandes cours de triage, notamment à Winnipeg, autour de la cour de triage Symington du CN, et à Winnipeg Nord, autour des voies du CP. Il est toujours nécessaire que nous étudions cette question et que nous trouvions des façons de faire davantage pour améliorer la qualité de vie des gens qui vivent dans le voisinage de ces grandes cours de triage et pour veiller à ce que toutes les mesures de sécurité nécessaires soient prises.

Nous devrions également prendre un moment pour féliciter les intervenants et les employés qui ont fait et qui font un travail extraordinaire et à qui nous devons l'excellent bilan des dernières années en matière de qualité des services ferroviaires.

Le député voudra peut-être nous faire part de ses observations à cet égard.

M. Mark Adler: Monsieur le Président, j'ajouterais que de nombreuses cours de triage se trouvent aujourd'hui dans des quartiers résidentiels à cause de l'expansion des villes. Les cours de triage ont été aménagés longtemps avant l'étalement urbain.

Cela dit, j'ajouterais que nous avons toutes les raisons d'être fiers de notre industrie ferroviaire et de ceux qui en assurent la sécurité, y compris les employés des chemins de fer. Ils ne ménagent aucun effort pour maintenir des relations de bon voisinage entre les cours de triage et les populations installées aujourd'hui à proximité. Ils veillent à ce que les précautions soient prises pour garantir la sécurité de nos familles et de nos villes.

M. Costas Menegakis (Richmond Hill, PCC): Monsieur le Président, ce projet de loi a été analysé et débattu et a fait l'objet de consultations de manière exhaustive pendant des années. Il a reçu l'appui généralisé de la Chambre, du Sénat, des entreprises, des syndicats, des expéditeurs, des fournisseurs et des autres parties prenantes.

Mon collègue est-il d'accord pour dire qu'après cinq années de consultation et après avoir recueilli tous ces appuis, nous sommes prêts à donner des résultats concrets aux Canadiens et à renforcer la sécurité de nos chemins de fer?

● (1335)

M. Mark Adler: Monsieur le Président, le député soulève un bon point. Ce projet de loi a été débattu jusqu'à plus soif. Il est temps d'agir. Le gouvernement a présenté le projet de loi, et j'ose espérer que tous les députés qui ont à coeur la sécurité des Canadiens veilleront à ce que le projet de loi soit rapidement adopté.

Initiatives ministérielles

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Monsieur le Président, le secrétaire parlementaire a éludé la question quant à savoir si les personnes chargées de l'application de la loi seront visées par les coupes budgétaires à venir. Les députés du gouvernement ont affirmé à maintes reprises qu'ils préconisaient l'autoréglementation de l'industrie.

Puisque nous parlons de l'utilisation des terres, je tiens à rappeler au député d'en face que c'est dans sa circonscription qu'a eu lieu l'explosion de la Sunrise Propane. Il s'agissait de la deuxième explosion en importance dans la région de Toronto après le déraillement du train à Mississauga. Plusieurs maisons sont encore inhabitables à cause de cette explosion.

Un certain nombre de personnes ont affirmé que si explosion il y a eu, c'est justement parce que l'industrie devait s'autoréglementer. Le gouvernement avait en effet demandé à l'organisme Technical Standards Safety Authority de déterminer lui-même comment il s'y prendrait concernant la manutention du propane, mais ce n'est qu'à la suite de cette explosion que diverses lacunes ont été constatées. Le gouvernement n'avait aucunement surveillé la mise en oeuvre de cette autoréglementation.

Je me demande si le député d'en face aimerait nous dire s'il pense que les compressions budgétaires à venir auront des conséquences sur la capacité des entreprises de l'industrie ferroviaire à fournir des services sécuritaires.

M. Mark Adler: Monsieur le Président, mis à part le premier ministre et le ministre des Finances, aucun député n'est au courant de ce que contient le budget. À vrai dire, aucun de nous ne devrait l'être. Il serait présomptueux de la part d'un député de s'avancer sur ce qui est prévu dans le budget, notamment en ce qui concerne les compressions. Le député a utilisé une manoeuvre de diversion.

En ce qui concerne l'explosion survenue il y a plusieurs années aux installations de Supérieur Propane, le député sait pertinemment que le propane relève des provinces et qu'il est assujéti à la réglementation provinciale. Comme l'Ontario est dirigée par un gouvernement minoritaire, je conseillerais au député de demander à ses amis néo-démocrates de l'Ontario de faire pression pour qu'une meilleure réglementation provinciale soit mise en place en ce qui concerne les installations de distribution du propane.

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, je pense que nous sommes tous ravis que le projet de loi S-4 reflète l'esprit de coopération qui anime tous les partis et de voir qu'ils se soucient de la sécurité ferroviaire au pays.

J'aimerais également demander si nous pouvons envisager un engagement qui permettrait d'accroître la sécurité ferroviaire et d'éviter des accidents, notamment en offrant de l'équipement additionnel comme les aérofreins automatisés. Le député a déjà abordé cette question, mais j'aimerais vraiment que cet excellent projet de loi soit assorti d'un engagement ferme.

M. Mark Adler: Monsieur le Président, comme la députée le sait, la réglementation et la législation évoluent et font l'objet de débats au sein du Parlement et des comités.

Il s'agit d'une mesure législative formidable qui mérite l'appui de tous les députés pour qu'elle puisse être adoptée rapidement. La sécurité des Canadiens est en péril à l'heure actuelle, c'est pourquoi nous avons présenté un projet de loi qui dissiperait toutes les inquiétudes liées à la sécurité et qui donnerait la priorité à la sécurité des Canadiens. J'exhorte les députés à ne pas se montrer tatillons et à adopter rapidement ce projet de loi.

• (1340)

[Français]

M. Jean Rousseau (Compton—Stanstead, NPD): Monsieur le Président, je félicite mon collègue de York-Centre pour son excellent discours. Effectivement, il est temps de passer à l'action et d'adopter ce projet de loi.

Comme le budget sera bientôt déposé, peut-on nous indiquer s'il y aura des investissements pour moderniser nos transports ferroviaires? En effet, si on veut assurer la sécurité du transport ferroviaire, il faudra investir des sommes d'argent importantes dans la modernisation du réseau.

[Traduction]

M. Mark Adler: Monsieur le Président, nous ne pouvons pas faire de commentaires sur le budget. Le député a demandé si l'on prévoyait faire des investissements. Je lui suggère d'être ici le 29 mars lorsque le ministre des Finances dévoilera le budget. Il trouvera alors réponse à sa question.

Mme Linda Duncan (Edmonton—Strathcona, NPD): Monsieur le Président, je suis très heureuse de me prononcer en faveur de ce projet de loi, mais comme je vais le montrer dans mon intervention, j'ai des doutes quant à la volonté du gouvernement de vraiment y donner suite.

Comme l'a dit le secrétaire parlementaire à propos du projet de loi S-4, le gouvernement ne doit faire que ce qui relève de sa compétence exclusive, et il a précisé que c'était le cas du dossier de la sécurité publique. Il a toutefois ajouté qu'il fallait accentuer la privatisation et réduire l'intervention du gouvernement, notamment dans le secteur ferroviaire.

À mon avis, ces deux opinions sont assez contradictoires. Bien franchement, c'est à cause de cette attitude contradictoire du gouvernement actuel en matière de gouvernance que les risques pour la santé et la sécurité du public se sont accrus.

On peut cependant féliciter le gouvernement d'avoir repris bon nombre des recommandations présentées au fil des ans, dans le cadre des examens de la loi en vue de l'améliorer, notamment le recours aux sanctions administratives et l'imposition de sanctions plus strictes ou plus lourdes pour les infractions graves.

Il y a longtemps qu'on attendait des sanctions administratives. En fait, j'ai participé à une initiative du Conseil du Trésor et du ministère de la Justice à ce sujet en 1989. J'étais alors responsable de l'application des lois à Environnement Canada et l'une des rares fonctionnaires du gouvernement en faveur d'une telle initiative. Nous avons fait un travail très productif. Nous sommes allés aux États-Unis et dans certains pays européens pour trouver des mesures novatrices susceptibles de faire respecter les lois fédérales. Figuraient au nombre de ces mesures les sanctions administratives qu'on vient d'intégrer tout récemment aux lois environnementales. Il est encourageant de les retrouver dans ce projet de loi.

Toutefois, ce qui me préoccupe beaucoup, c'est une autre remarque du secrétaire parlementaire. Il s'est peut-être mal exprimé. Il ne sait peut-être pas exactement en quoi consiste l'application d'une politique de conformité ni quels sont les critères utilisés normalement pour déterminer les sanctions. Il a laissé entendre que les sanctions administratives seraient particulièrement appropriées dans les cas de non-respect persistant. Je tiens à bien préciser à la Chambre qu'en ce qui concerne les lois environnementales en tout cas, les cas de non-respect à répétition entraînent généralement une enquête approfondie qui débouche selon toute vraisemblance sur des poursuites.

Initiatives ministérielles

Le but même d'une loi et d'un régime d'application et de contrôle de conformité, c'est de montrer à l'industrie réglementée qu'il est possible de détecter les infractions et de faire appliquer la loi.

En passant, monsieur le Président, je ne m'étais pas rendu compte que je partageais mon temps avec le député de Drummond. Je vous serais reconnaissant de me laisser savoir lorsque mon temps sera écoulé pour que je ne dépasse pas le temps qui m'est imparti.

Lorsqu'on présente une importante mesure législative comme celle-ci, il est très important de faire savoir clairement à l'organisme chargé de son application qu'une stratégie claire et cohérente en matière d'application et de conformité a été prévue.

J'aimerais attirer l'attention de la Chambre, y compris celle du gouvernement actuel, sur le fait qu'un de leurs prédécesseurs, Tom McMillan, un ancien ministre de l'Environnement dans le gouvernement progressiste-conservateur du premier ministre Mulroney, a mis en oeuvre une telle mesure et qu'il avait une approche fort louable pour ce qui est de la réglementation à l'échelle fédérale. Le jour où il a présenté son projet de loi, qui est maintenant la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, il a simultanément présenté une politique d'application et de conformité. Pourquoi? Il a dit qu'à défaut d'une application efficace, une loi était une mesure vaine.

Je pense que cela semble logique pour tous les députés de la Chambre. Autrement dit, nous pouvons avoir les sanctions les plus rigoureuses et présenter la loi comme l'une des meilleures du monde occidental — comme nous le faisons souvent en ce qui concerne les lois environnementales canadiennes —, mais cela a bien peu de valeur si nous ne sommes pas aussi engagés à la mettre en application de façon efficace et à en assurer le respect.

Je ne suis pas rassurée des réponses que les députés du gouvernement ont données aujourd'hui à cet égard. J'espère qu'à l'avenir — peut-être dans le cadre d'autres discussions sur le projet de loi —, nous aurons des précisions à ce sujet.

Pourquoi soulever ce point? Dans certains cas, un des plus graves problèmes en matière de sécurité ferroviaire au Canada a été l'absence de réglementation et le fait que les gouvernements successifs n'ont pas promulgué les règlements nécessaires pour donner du poids à la Loi sur la sécurité ferroviaire. Les nombreux examens qui ont été réalisés, notamment par le Bureau de la sécurité des transports, ont révélé des lacunes au chapitre de la réglementation. Cependant, le problème le plus important en matière de sécurité ferroviaire relevé par les organismes d'examen indépendants est le défaut du gouvernement de faire appliquer efficacement la mesure législative.

• (1345)

J'aimerais citer des extraits du rapport que le commissaire à l'environnement et au développement durable a déposé à la Chambre récemment, soit en décembre 2011. Ses conclusions? Son étude a révélé ceci:

Transports Canada ne dispose pas d'une approche cohérente pour planifier et mettre en oeuvre ses activités de vérification de la conformité [en matière de transports]. Par conséquent, le Ministère ne peut garantir que les emplacements sont inspectés en fonction du risque le plus élevé.

Il ajoute ensuite:

Transports Canada ne s'est pas assuré que des mesures correctives avaient été prises dans les cas de non-conformité.

Il ajoute aussi ceci:

Transports Canada n'a accordé qu'un agrément temporaire ou provisoire à un peu moins de la moitié des plans d'intervention d'urgence mis en place par les organismes réglementés. En conséquence, bon nombre de produits comptant parmi les plus dangereux de ceux visés par la Loi circulent depuis des années sans que le

Ministère ait effectué une vérification approfondie des plans d'intervention immédiate en cas d'urgence.

J'ai moi-même été témoin de toutes ces lacunes. En effet, j'ai une propriété sur la rive du lac Wabumun, où s'est produit, en 2005, un déversement d'hydrocarbures important; c'était le plus grave déversement dans une étendue d'eau douce en Amérique du Nord. Les trois quarts du mazout brut déversé se trouve toujours au fond de l'eau, malgré de vagues tentatives de nettoyage. Je dois souligner que c'est seulement une semaine après l'événement qu'un représentant du gouvernement du Canada s'est rendu sur les lieux. Pourquoi est-ce si important? Parce que la Première nation qui vit près du lac a été durement touchée par ce déversement. À la suite de ces événements, le gouvernement de l'Alberta a créé une commission spéciale afin d'améliorer les mesures d'intervention en cas d'urgence. À mon grand regret, toutefois, le gouvernement du Canada n'a pas fait ce genre d'examen.

Le Commissaire à l'environnement et au développement durable n'est pas le seul à avoir décelé des problèmes en lien avec les règlements pris en vertu de la loi. Soit dit en passant, le projet de loi prévoit des règlements additionnels, mais, malheureusement, le gouvernement n'a pas encore déposé la liste de ces règlements, ni le calendrier de leur mise en oeuvre. Il s'agit d'une mesure législative judicieuse, parce qu'elle est habilitante, mais elle doit être assortie d'un règlement. Nous ne savons pas quand le gouvernement compte déposer ce règlement et nous ne connaissons ni les détails du calendrier de mise en oeuvre ni ceux du programme de consultation. J'encourage le gouvernement à les déposer, car cela rassurerait considérablement les gens qui vivent et travaillent dans les collectivités situées à proximité des voies ferrées.

J'encouragerais également le gouvernement à déposer une stratégie d'application de la loi et de contrôle de conformité. Pourquoi est-ce essentiel? Parce que le Bureau de la sécurité des transports a établi, dans plusieurs des examens qu'il a réalisés, que le gouvernement actuel et le précédent ont tout simplement renoncé à ces responsabilités. L'inspection et le contrôle d'application de la loi ont été confiés aux compagnies de chemin de fer elles-mêmes. Ce ne serait pas problématique si l'industrie ferroviaire ne transportait pas des charges de plus en plus lourdes et des marchandises de plus en plus dangereuses.

Je tiens à préciser que les voies ferrées qu'empruntent ces marchandises longent la plupart des voies navigables du pays. En effet, les lignes de chemin de fer étaient autrefois construites en bordure des cours d'eau pour permettre de refroidir les chaudières des locomotives alimentées en charbon. Cette situation représente une menace importante pour l'environnement, d'où la nécessité d'accroître la sécurité ferroviaire au Canada. C'est cependant une raison de plus pour que le gouvernement veille à ce que ces mesures soient bel et bien appliquées et à ce que des inspections aient ensuite lieu pour s'en assurer.

J'aimerais attirer l'attention de la Chambre sur un rapport publié par Transports Canada à la suite des déversements survenus dans le lac Wabumun et la rivière Cheakamus. Selon ce document:

Le Règlement sur la sécurité de la voie ne donne aucune ligne directrice au sujet de la résistance à la fatigue, et il n'existe pas non plus de normes de l'industrie qui permettent de déterminer la durée de vie utile des rails en fonction du tonnage accumulé et des propriétés de l'acier.

[...] Cette décision ne tient compte ni de la qualité de l'acier ni du tonnage accumulé.

Le rapport indique également ce qui suit:

Initiatives ministérielles

Étant donné les limitations des outils d'inspection existants, il est nécessaire de mettre au point des stratégies nouvelles qui éviteront que des rails servant à l'entretien soient installés à des endroits où leur durée limite de fatigue risque d'être plus courte que celle du rail d'origine.

Le rapport contient aussi une série de recommandations concernant l'adoption de critères plus précis pour l'entretien des voies. Comme je l'ai mentionné au début de mon intervention, de telles mesures sont essentielles parce que de nombreux Canadiens vivent et travaillent à proximité de ces voies et que nous devons veiller à leur sécurité.

• (1350)

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Monsieur le Président, on a beaucoup parlé des sanctions pécuniaires rattachées au projet de loi, mais, à mon avis, de telles pénalités ne veulent rien dire si aucun mécanisme d'application n'est prévu. Si les infractions ne sont pas constatées, elles ne peuvent pas être sanctionnées.

De plus, on dit que les montants de ces sanctions sont très élevés, et pourtant, que représente 1 million de dollars pour le PDG d'Air Canada, par exemple, sinon l'équivalent de quelques jours de travail? Comment pouvons-nous alors croire que ces pénalités auront un véritable effet dissuasif sur les contrevenants de l'industrie ferroviaire?

Mme Linda Duncan: Monsieur le Président, je tiens à remercier le député pour sa question très pertinente. En fait, de nos jours, la plupart des lois, notamment les lois fédérales et les lois sur l'environnement, accordent aux tribunaux beaucoup de pouvoirs novateurs en matière d'ordonnances en ce qui concerne les infractions susceptibles de compromettre la sécurité publique ou l'environnement. Comme nous l'avons constaté dans les tribunaux, la préférence est donnée à ces instruments. Il faudra, en plus des sanctions pécuniaires, que la partie condamnée investisse des millions de dollars dans le renforcement de la sécurité de ses voies ferrées, dans la formation et dans la fourniture d'équipements de nettoyage le long de la voie ferrée, et ainsi de suite. Par conséquent, le montant de la sanction pécuniaire n'a pas d'importance en soi, sauf si bien sûr les voies ferrées sont inspectées et si le régime réglementaire est en vigueur. En fait, un million de dollars semble un petit montant en cas d'incident grave.

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, j'aimerais demander à la députée d'Edmonton—Strathcona de réfléchir davantage aux leçons tirées du déversement dévastateur de produits toxiques qui a lieu en Alberta près de chez elle. Si je me souviens bien, la députée avait un chalet sur le bord du lac en question et elle a pu constater par elle-même certaines causes du déraillement.

Le projet de loi, même s'il est bon, n'aborde pas suffisamment, à mon avis, les problèmes systémiques attribuables à la réduction des effectifs des compagnies ferroviaires et aux compressions liées à la réglementation en matière de sécurité. Est-ce que la députée est d'accord?

Mme Linda Duncan: Monsieur le Président, je remercie la députée de Saanich—Gulf Islands pour sa question pertinente. Je sais qu'elle aussi défend avec passion l'environnement.

J'ai vu de mes propres yeux la dévastation qui peut se produire quand nous ne réglementons adéquatement certaines activités, quand nous ne procédons pas à des inspections et quand nous n'appliquons pas les lois ferroviaires. L'environnement ne devrait pas subir ce genre de catastrophe. On peut l'empêcher. C'est l'aspect honteux de la situation. Il incombe au gouvernement de revenir sur sa politique visant à confier à des tiers les inspections et le contrôle de lois essentielles comme celle sur la sécurité ferroviaire. Il me tarde de

voir le gouvernement assumer ses responsabilités et dire qu'il comprend l'importance de cette loi. Il doit faire preuve de bonne foi et se montrer proactif en envoyant plus d'inspecteurs sur le terrain, en veillant à ce que les voies ferrées soient suffisamment inspectées et en installant la technologie appropriée qui permettra de détecter les problèmes sur les voies ferrées.

Mme Megan Leslie (Halifax, NPD): Monsieur le Président, j'aime toujours écouter la députée d'Edmonton—Strathcona quand elle parle de sécurité environnementale. Lorsque je suis arrivée ici, elle était en train de lire un passage d'un rapport, et j'ai manqué le début. Je m'en excuse s'il s'agissait du rapport du commissaire à l'environnement, mais il semblait vraiment s'agir du rapport de 2011 du commissionnaire.

L'une de ses recommandations portait sur le fait que Transports Canada n'effectue pas d'examen sérieux en temps opportun lorsque des plans d'intervention d'urgence sont approuvés, surtout pour le transport de marchandises dangereuses. Il a parlé des plans. Il peut y avoir un plan intérimaire, et tout ce qu'il faut, c'est un numéro de téléphone fonctionnel. C'est tout, et certains plans intérimaires sont en place depuis une décennie. J'aimerais donc que la députée nous dise ce qu'elle pense de ce type d'intervention d'urgence.

• (1355)

Mme Linda Duncan (Edmonton—Strathcona, NPD): Monsieur le Président, la députée d'Halifax a tout à fait raison. J'ai cité un passage du rapport de 2011 du commissaire à l'environnement. Il mentionnait que le Bureau de la sécurité des transports avait décelé des lacunes dans tous les manuels de mesures d'urgence qu'il avait examinés. Aucun danger n'est décelé, on n'évalue pas les risques liés à ces dangers, il n'y a aucune liste de résidants de la zone, aucune carte des résidences situées à proximité, aucun plan d'évacuation et aucune description de l'équipement d'intervention d'urgence, ni de l'endroit où il se trouve. Ce sont des problèmes très importants.

Donc, en dépit des bonnes mesures législatives qu'il propose, le gouvernement a beaucoup de travail devant lui. Nous comptons sur une solution concrète quant aux investissements appropriés pour garantir la sécurité du public.

[Français]

M. François Choquette (Drummond, NPD): Monsieur le Président, j'ai le plaisir de me lever en Chambre aujourd'hui pour parler du projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada en conséquence.

Tout d'abord, je voudrais dire que ce projet de loi était attendu depuis de longues années. Ça fait longtemps que nous attendions une réforme de la sécurité ferroviaire et, enfin, un projet de loi permet de faire un premier pas en avant, un pas très important. C'est un geste qui était attendu et nous sommes contents d'appuyer ce projet de loi.

Déclarations de députés

Je voudrais mentionner que, dans ma circonscription de Drummond, le réseau ferroviaire est quelque chose de très important. Ce n'est pas quelque chose à négliger, au contraire. Le chemin de fer VIA Rail, pour le transport de passagers, traverse directement la ville de Drummondville et il s'y arrête bien sûr pour transporter les nombreuses personnes qui sont contentes d'avoir ce service. Nous aimerions avoir encore plus de services de VIA Rail et que le gouvernement investisse encore davantage dans ce magnifique moyen de transport. Nous avons aussi les trains de marchandises qui traversent notre ville. C'est aussi très apprécié parce que le transport par train est un des moyens de transport les moins polluants. Toutefois, il faudrait vérifier pour investir dans les infrastructures, ce qui est important. Mon collègue de Vaudreuil-Soulanges en parlait tout à l'heure. Chez nous, par exemple, quand le train traverse la ville, trois rues du centre-ville sont bloquées pendant cinq, dix, quinze ou vingt minutes parfois et la population est coincée.

Donc, ce projet de loi pour améliorer la sécurité ferroviaire est très important parce que, non seulement cela améliorera la sécurité des conducteurs et des passagers qui sont dans les trains, mais aussi la sécurité des gens qui sont autour des trains, comme les automobilistes ou les piétons. Comme je le mentionnais, chez nous, le train passe en plein centre-ville. Il est donc vraiment essentiel que nous ayons une amélioration de la sécurité ferroviaire.

J'ajouterais que non seulement le NPD appuie ce projet de loi S-4, mais en plus, nous avons suggéré des modifications. Je vais vous en nommer quelques unes. Je vois qu'il me reste peu de temps. Par exemple, nous savons que le gouvernement conservateur a ignoré les appels répétés...

Le Président: Je dois interrompre l'honorable député car c'est maintenant l'heure des déclarations de députés.

Après la période des questions, il restera sept minutes à l'honorable député pour conclure son discours.

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Français]

MADELEINE PARENT

M. Louis Plamondon (Bas-Richelieu—Nicolet—Bécancour, BQ): Monsieur le Président, c'est avec beaucoup d'émotion que je me lève aujourd'hui à la Chambre pour rendre un dernier hommage à une femme exceptionnelle qui vient de nous quitter.

Madeleine Parent est, depuis les années 1940, une figure marquante du Québec. Elle est une véritable pionnière du mouvement syndical et de la lutte contre toutes les injustices.

Elle est également une grande féministe québécoise qui a contribué à l'avancement des droits fondamentaux des femmes, droits que les générations actuelles pourraient malheureusement tenir pour acquis.

Les travailleurs, et surtout les travailleuses, sont en deuil d'une personne infatigable qui, avec authenticité et courage, a livré bataille malgré l'adversité et malgré l'opposition féroce de certains gouvernements.

Aujourd'hui, face à ce gouvernement conservateur rétrograde, je reprends l'appel lancé en 2006 par Madeleine Parent en faveur d'une union des forces souverainistes pour faire du Québec une société plus juste pour tous.

● (1400)

[Traduction]

LE CURLING

Mme Kelly Block (Saskatoon—Rosetown—Biggar, PCC): Monsieur le Président, la semaine dernière, la magnifique ville de Saskatoon a accueilli le championnat Brier Tim Hortons de 2012. Je tiens à remercier les organisateurs, les bénévoles, les commanditaires, les équipes et, surtout, les passionnés de curling d'avoir une fois de plus captivé les Saskatchewanais dans le cadre de ce tournoi.

Je félicite les équipes des quatre coins du Canada qui ont participé au championnat, en particulier l'équipe Howard, de l'Ontario, qui a remporté une finale enlevante.

Je suis convaincu que mes collègues souhaiteront comme moi la meilleure des chances à Glenn Howard, à Wayne Middaugh, à Brent Laing et à Craig Savill, les représentants du Canada au championnat mondial de curling masculin, qui se déroulera ce mois-ci en Suisse.

* * *

LE ZAPHOD BEEBLEBROX

M. Andrew Cash (Davenport, NPD): Monsieur le Président, il y a 20 ans ce mois-ci, le Zaphod Beeblebrox a commencé à présenter des spectacles de musique sur la rue York, ici même, à Ottawa. Je souligne aujourd'hui cette réalisation exceptionnelle, qui est aussi celle du légendaire propriétaire de la boîte, Eugene Haslam.

J'ai moi-même donné de nombreux spectacles au fil des ans dans cette salle mythique aussi étroite que réputée. Parfois, je jouais devant une salle vide et d'autres fois, je faisais salle comble, mais une chose ne changeait jamais: l'équipe du Zaphod faisait preuve d'équité et témoignait aux artistes un grand respect. Autrement dit, Eugene Haslam, comme tant d'autres pionniers culturels de notre pays, exploite sa boîte par plaisir tout autant que par amour de la musique et des gens. Diriger une petite entreprise durant 20 ans et la maintenir à flot est déjà tout un exploit, mais quand il s'agit en plus d'un bar d'Ottawa qui présente des spectacles de musique, il faut vraiment ne pas avoir froid aux yeux.

Au nom des amateurs de musique, des fans de science-fiction et des fêtards tout autant que des artistes qui tentent de percer ou qui ont déjà connu leur heure de gloire, des disques-jockeys, des rockeurs punks et même des législateurs, je remercie Eugene Haslam et l'équipe exceptionnelle du Zaphod Beeblebrox de faire vibrer depuis 20 ans notre capitale et notre pays sur des rythmes endiablés.

* * *

LE CHAMPIONNAT PROVINCIAL DE BASKET-BALL

M. Scott Armstrong (Cumberland—Colchester—Musquodoboit Valley, PCC): Monsieur le Président, je tiens à féliciter trois équipes de basket-ball de niveau secondaire de ma circonscription qui ont remporté, le mois dernier, le Championnat provincial de basket-ball de la NSSAF.

Deux équipes féminines, les Vikettes d'Amherst et les Golden Bears d'Oxford, ainsi qu'une équipe masculine, les Panthers de Pugwash, se sont distinguées, et ont démontré qu'elles étaient les meilleures de la province.

Je félicite les entraîneurs, Gillian Ellis, Peter Swan, Tracy Swan et Vincent Pye, de cette réussite exceptionnelle qu'ils partagent avec leurs joueurs.

J'espère que tous les joueurs ont remercié ces entraîneurs du temps et des efforts qu'ils leur ont consacrés bénévolement pour qu'ils vivent cette expérience unique et enrichissante. Tous les entraîneurs du pays devraient être félicités du temps et des efforts qu'ils consacrent à leurs joueurs.

* * *

LA SEMAINE CANADIENNE DE LA SÉCURITÉ EN MILIEU AGRICOLE

L'hon. Wayne Easter (Malpeque, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à souligner la Semaine canadienne de la sécurité en milieu agricole. En tant qu'agriculteur, je suis très conscient des risques et des dangers que présentent les nombreuses activités agricoles menées par les exploitants et les employés de ce secteur. Je suis certain que tous les agriculteurs qui siègent à la Chambre auraient une anecdote à raconter au sujet d'un accident évité de justesse ou d'une situation plus grave qui s'est produite à leur exploitation agricole.

Cette année, la Semaine canadienne de la sécurité en milieu agricole mise sur l'évaluation, l'amélioration et le développement accru des systèmes de sécurité. Pour aider les agriculteurs à rédiger un plan de sécurité à la ferme, l'Association canadienne de la sécurité en milieu agricole a mis au point un nouvel outil: le Plan SécuriFerme Canada.

Selon l'association, « cette ressource est assez polyvalente pour être utilisée dans tous les secteurs de production et dans toutes les provinces, et elle peut s'adapter aux besoins de chaque exploitation agricole. » J'encourage les producteurs à l'utiliser.

Pour conclure, je remercie tous les agriculteurs des efforts soutenus qu'ils déploient à longueur d'année pour que les Canadiens et les gens du monde entier aient accès à des aliments de la meilleure qualité. Je souhaite une bonne santé à ces personnes qui acceptent d'assumer les risques liés aux activités agricoles.

* * *

LE SERVICE DES INCENDIES DE TORONTO

Mme Roxanne James (Scarborough-Centre, PCC): Monsieur le Président, j'interviens aujourd'hui à la Chambre pour rendre hommage aux employés du service des incendies de Toronto, plus particulièrement les courageux pompiers qui risquent leur vie tous les jours afin de protéger et de sauver la vie d'autres personnes.

Dans ma circonscription, Scarborough-Centre, nous avons la chance d'avoir deux casernes de pompiers, à savoir la caserne 245, sur Birchmount Road, et la caserne 232, au 1550, Midland Road, qui est située à seulement quelques pas de mon bureau de circonscription, au coin des avenues Midland et Lawrence. Je devrais également noter que la division de la prévention des incendies est aussi située en plein coeur de la circonscription de Scarborough-Centre.

Je suis très fière de tous les pompiers de la ville de Toronto. Je dois admettre qu'il y en a un que j'apprécie particulièrement: mon mari Robert, qui est capitaine suppléant de la caserne 141. Il est ici à Ottawa aujourd'hui, en compagnie de nos deux enfants.

J'aimerais remercier aujourd'hui tous les employés du service des incendies de Toronto, et plus particulièrement nos pompiers. Je respecte beaucoup leur courage et leur dévouement à la sécurité des citoyens de ma grande ville.

Déclarations de députés

● (1405)

[Français]

MADELEINE PARENT

Mme Djaouida Sellah (Saint-Bruno—Saint-Hubert, NPD): Monsieur le Président, le Québec a perdu une grande dame hier. Madeleine Parent, une défenseure remarquable des droits des travailleurs et des femmes, est décédée à l'âge de 93 ans.

Mme Parent a milité pour le droit de vote des femmes, a oeuvré à la syndicalisation des travailleurs du textile et à l'émancipation des syndicats canadiens. Elle a travaillé avec acharnement à créer des ponts entre la société québécoise, les Autochtones et les immigrants.

L'héritage que nous laisse Mme Parent est immense et précieux. Nous devons continuer son oeuvre et travailler pour une société plus égalitaire.

Merci pour tout, Mme Parent.

* * *

[Traduction]

NICK ZORICIC

Mme Kellie Leitch (Simcoe—Grey, PCC): Monsieur le Président, c'est avec une grande tristesse que j'interviens aujourd'hui pour rendre hommage à Nick Zoricic, un grand skieur canadien qui est décédé cette fin de semaine.

Nick s'entraînait au club de ski Craighleith dans ma circonscription, Simcoe—Grey. C'était un athlète très apprécié dans notre collectivité, où il était considéré comme un héros local. Il était un mentor pour beaucoup de jeunes skieurs. Il s'était fixé des objectifs très ambitieux, et il a mis la barre très haut pour toutes les personnes qui l'admiraient.

Nick s'est imposé sur la scène internationale du ski grâce à ses efforts acharnés, mais aussi, comme ses collègues l'ont mentionné, grâce à sa gentillesse et à sa modestie. Il incarnait ce qu'il y avait de mieux dans l'athlétisme canadien. Même s'il était un skieur connu dans le monde entier, nous nous souviendrons toujours de lui comme d'un athlète de chez nous qui a commencé sa carrière sur les collines de Blue Mountains.

Mes pensées et mes prières accompagnent la famille Zoricic en cette période difficile. Je demande à tous les députés de la Chambre de se joindre à moi pour rendre hommage à cet athlète canadien fantastique.

* * *

LA FOIRE COMMERCIALE BRAND INDIA

M. Devinder Shory (Calgary-Nord-Est, PCC): Monsieur le Président, la foire commerciale Brand India de 2012 a lieu aujourd'hui et demain au Centre des congrès d'Ottawa. Je souhaite d'ailleurs la bienvenue au ministre en chef de l'Arunachal Pradesh, Nabam Tuki, qui dirige une délégation composée de dignitaires et d'autres participants.

Je reviens tout juste de l'ouverture officielle de la foire commerciale. Le dévoué ministre du Commerce international y a fait une allocution sur les extraordinaires débouchés économiques du Canada en Inde. Nous savons tous qu'un emploi canadien sur cinq est lié au commerce et que l'économie du Canada dépend de la prospérité de ses rapports commerciaux.

Déclarations de députés

L'Inde est l'une des plus importantes économies émergentes de la planète et l'une de celles qui croissent le plus rapidement. J'invite donc tous les députés, des deux côtés de la Chambre, à visiter la foire commerciale Brand India. Tandis que nous prévoyons conclure une ambitieuse entente commerciale avec l'Inde, nos liens économiques et culturels avec ce pays se resserrent, ce qui ne peut que favoriser la création d'emplois au Canada et la croissance économique.

* * *

[Français]

EDDY PROULX

M. Jamie Nicholls (Vaudreuil—Soulanges, NPD): Monsieur le Président, la Fédération de l'UPA de Saint-Jean-Valleyfield vient de perdre un de ses grands syndicalistes, soit M. Eddy Proulx, producteur agricole de la municipalité des Cèdres.

M. Proulx militait au sein de l'UPA depuis une quarantaine d'années. Beau temps, mauvais temps, il était de toutes les réunions syndicales de la fédération régionale. Il ne se gênait pas pour défendre les intérêts des producteurs agricoles sur toutes les tribunes. Ce n'est un secret pour personne, il avait l'UPA tatouée sur le cœur.

Cofondateur de la Table agroalimentaire de la CRÉ de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent et du Réseau Agriconseils Montérégie-Ouest, son travail était aussi reconnu à l'extérieur de notre région. Il a d'ailleurs été conférencier au Bénin, en Afrique, pour le compte de l'UPA DI.

M. Proulx s'est impliqué au sein de l'UPA jusqu'à la fin de sa vie, et ce, malgré la maladie. Les producteurs agricoles se souviendront longtemps de lui.

* * *

●(1410)

[Traduction]

LES JEUX D'HIVER DE L'ARCTIQUE DE 2012

M. Ryan Leef (Yukon, PCC): Monsieur le Président, au nom du ministre d'État aux Sports et de la ministre responsable de CanNor, je suis heureux d'intervenir à la Chambre pour féliciter et remercier les athlètes du Yukon, les organisateurs dévoués, l'équipe des bénévoles et les commanditaires des Jeux d'hiver de l'Arctique de 2012.

Les athlètes provenaient des collectivités de l'Arctique partout au Canada et de quatre autres pays. Les jeux sont une célébration internationale du sport, de la culture et de l'amitié des peuples du Nord.

Les organisateurs des jeux ont accompli leur mission: organiser des Jeux d'hiver de l'Arctique exceptionnels qui visent l'expérience des athlètes, la participation de la communauté et la mise en vedette du caractère unique du Nord. Ils peuvent être fiers de la contribution qu'ils ont apportée aux jeunes participants et aux habitants du Nord.

Je tiens à féliciter l'équipe du Nunavut d'avoir gagné le trophée Hodgson pour l'esprit sportif grâce au respect dont elle fait preuve envers les règles, les arbitres et les adversaires.

J'invite les députés à se joindre à moi pour féliciter toutes les personnes qui ont participé à l'édition 2012 des Jeux d'hiver de l'Arctique. L'engagement dans le sport est un engagement envers notre pays, et ces jeux l'ont bien illustré au cours des dernières semaines.

[Français]

LES AFFAIRES AUTOCHTONES

M. Mathieu Ravignat (Pontiac, NPD): Monsieur le Président, depuis 2006, la communauté algonquine du lac Barrière, située au nord de la circonscription de Pontiac, subit l'imposition d'une tutelle par le gouvernement conservateur et les fonds de la communauté sont gérés par deux administrateurs au lieu d'un seul, ce qui rend la consultation avec la communauté encore plus difficile.

Malheureusement, cette tutelle n'a pas amélioré les conditions de vie des résidents. Au contraire, les conditions continuent à se dégrader. Les enfants et les aînés sont les premières victimes de cette situation qui ne répond pas à leurs besoins essentiels, comme l'accès à des logements sains et des services de santé de qualité.

Comme Canadien et élu, j'ai honte de l'inaction de ce gouvernement dans la gestion de la situation du lac Barrière. Ils sont nos concitoyens et vivent dans des conditions du tiers-monde. Les Algonquins du lac Barrière exigent des solutions concrètes aux problèmes de logements insalubres, d'électrification des infrastructures, de soins de santé, de restructuration des services éducatifs, de la construction d'écoles et de la délimitation territoriale de la réserve.

Combien de temps encore la communauté du lac Barrière devrait-elle attendre avant que...

Le Président: L'honorable député de Moncton—Riverview—Dieppe a la parole.

* * *

LA JUSTICE

M. Robert Goguen (Moncton—Riverview—Dieppe, PCC): Monsieur le Président, hier soir était une soirée historique pour les Canadiens. Le projet de loi sur la sécurité des rues et des communautés a été adopté en cette Chambre et recevra bientôt la sanction royale.

Les victimes, les policiers et les citoyens honnêtes ont longtemps demandé que les criminels reçoivent des sentences qui reflètent la sévérité de leurs crimes.

[Traduction]

Pendant trop longtemps, dans le système de justice préréféré, les victimes étaient choquées de voir leur bourreau condamné simplement à la détention à domicile. Nous avons promis de corriger de telles injustices, et nous avons tenu parole.

La Loi sur la sécurité des rues et des communautés comprend d'importantes dispositions visant les criminels qui exploitent sexuellement les enfants. Grâce au gouvernement actuel, tous les délinquants de ce genre peuvent être certains qu'ils devront purger une peine d'emprisonnement. Nous avons ce devoir envers nos enfants. La Loi sur la sécurité des rues et des communautés met également fin aux peines de détention à domicile dans le cas d'un crime grave comme une agression sexuelle, un enlèvement ou la traite de personnes.

Les Canadiens méritent d'être en sécurité chez eux et dans leurs villes et villages, ce qui implique que les criminels dangereux doivent être gardés en prison. Nous continuerons de lutter contre la criminalité et de protéger les Canadiens pour que leurs milieux de vie soient des endroits sûrs, où l'on peut élever une famille et travailler.

Questions orales

[Français]

LES LANGUES OFFICIELLES

L'hon. Mauril Bélanger (Ottawa—Vanier, Lib.): Monsieur le Président, au moment où nous célébrons la Francophonie, nous vivons la controverse entourant le bilinguisme à l'hôpital communautaire de Cornwall.

Lorsqu'on entend une phrase comme « *One country, one flag, one language.* », c'est nier le Canada. C'est impensable qu'on entende de telles choses en 2012. Ça, ce n'est pas mon Canada, ce n'est pas votre Canada et ce n'est certainement pas le Canada de la Charte des droits et libertés.

La semaine prochaine, on va célébrer le 15^e anniversaire d'une grande journée où 10 000 fiers Canadiens se sont opposés à la fermeture de l'hôpital Montfort.

[Traduction]

Sur les banquettes avant du gouvernement se trouvent trois ministres qui faisaient partie du gouvernement Harris à l'époque. J'espère qu'ils ont appris quelque chose et qu'ils sauront défendre les francophones de Cornwall.

[Français]

Il faut que la communauté anglophone soit bien informée afin d'éviter de pareilles situations. Il appartient à ces mêmes ministres et au député de Stormont—Dundas—South Glengary de faire leur devoir de parlementaires canadiens et de faire le nécessaire pour convaincre leurs concitoyens du bien fondé de la dualité linguistique partout au Canada et surtout à Cornwall, lors de la Semaine de la Francophonie.

* * *

[Traduction]

LA 41^E ÉLECTION GÉNÉRALE

M. James Bezan (Selkirk—Interlake, PCC): Monsieur le Président, quelques jours seulement avant la journée des élections, l'année dernière, les organisateurs de la campagne nationale du Parti libéral ont tenu des ateliers secrets de formation pour enseigner aux bénévoles libéraux comment faire des appels téléphoniques automatisés au moyen de la base de données Libéraliste. Quelques heures plus tard, les téléphones sonnaient partout à Guelph à cause de cette manoeuvre tordue des libéraux.

Les organisateurs de campagne du Parti libéral faisaient des appels anonymes et trompeurs sous le pseudonyme de Laurie MacDonald pour transmettre un message aux électeurs. C'étaient des appels du Parti libéral à partir d'un faux numéro de téléphone, de la part d'un bénévole libéral utilisant une fausse identité.

Le député de Guelph a admis que lui et ses organisateurs de campagne avaient payé pour ces appels téléphoniques illégaux et immoraux dans le but d'endiguer la vague de popularité du NPD. Si ces appels ont été faits simplement par inadvertance, comme le député le prétend, pourquoi a-t-il pratiquement attendu les révélations avant de tout avouer?

Il y a des odeurs de pourriture dans l'air. Des millions de dollars ont été dépensés par les libéraux pour faire des centaines de milliers d'appels téléphoniques. À quels autres endroits les libéraux ont-ils fait le même genre de campagne illégale visant les foyers canadiens?

● (1415)

[Français]

LE NOUVEAU PARTI DÉMOCRATIQUE DU CANADA

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Monsieur le Président, en mai dernier, des millions de Québécois et de Canadiens en avaient assez des vieilles façons de faire de la politique. C'est pour ça qu'ils ont voté pour le NPD, pour qu'on fasse le ménage à Ottawa. Contrairement aux libéraux et aux conservateurs, le NPD travaille sans relâche pour obtenir des résultats qui répondent aux préoccupations des Canadiens.

À preuve, au cours des dernières semaines, le NPD a fait adopter plusieurs motions à la Chambre des communes: une sur l'emploi, une sur l'éducation des Premières nations, et hier, on a adopté à l'unanimité une motion pour donner plus de pouvoirs à Élections Canada pour enquêter sur la fraude électorale. Demain, nous déposerons une nouvelle motion qui vise à résoudre la crise provoquée par la pénurie de médicaments au Québec et au Canada.

Nous n'allons pas laisser les conservateurs faire obstacle aux priorités des Canadiens. Le NPD n'est pas qu'un parti d'opposition, c'est également un parti de propositions. Les Québécois et les Canadiens peuvent compter sur nous pour passer à l'action.

* * *

[Traduction]

LA 41^E ÉLECTION GÉNÉRALE

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, PCC): Monsieur le Président, la semaine dernière, le chef par intérim du Parti libéral a nié que les libéraux aient eu la capacité de faire des appels automatisés centralisés. Voyons les faits.

Les libéraux ont acheté le logiciel Libéraliste aux États-Unis précisément à cette fin. Ils l'ont utilisé lors de la dernière campagne électorale. Ils ont dépensé des millions de dollars pour faire des centaines de milliers d'appels téléphoniques au cours de la dernière campagne. Nous avons appris que des électeurs dans la circonscription de Guelph ont été la cible d'appels automatisés commandités par les organisateurs de la campagne du député libéral de Guelph. Le Parti libéral national a offert une formation sur l'utilisation des appels automatisés à ses travailleurs de campagne juste avant qu'un de ceux-ci envoie des messages anonymes illégaux à des électeurs sous un nom d'emprunt à partir d'un numéro de téléphone bidon.

Pourquoi le chef par intérim des libéraux essaie-t-il de dissimuler l'existence de Libéraliste? Les libéraux doivent révéler le genre de manoeuvres déloyales qu'ils enseignent à leurs bénévoles.

QUESTIONS ORALES

[Français]

LA 41^E ÉLECTION GÉNÉRALE

Mme Nycole Turmel (chef de l'opposition, NPD): Monsieur le Président, en 2005, le premier ministre disait que quiconque se trouvait dans la position qu'il occupe actuellement avait la responsabilité morale de se plier à la volonté de la Chambre. Hier soir, la Chambre a adopté la motion du NPD pour faire le ménage dans les activités frauduleuses de la dernière élection. Nous avons voté pour l'obligation de rendre des comptes.

Questions orales

Ce gouvernement respectera-t-il la motion et présentera-t-il des amendements à la Loi électorale du Canada d'ici six mois?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, nous avons dit clairement depuis le début que nous voulions que l'enquête d'Élections Canada se poursuive. La réalité est qu'on a déjà des preuves d'appels illégaux de la part de l'opposition dans un comté. J'espère évidemment que tous les partis vont partager toutes leurs informations avec Élections Canada.

Mme Nycole Turmel (chef de l'opposition, NPD): Monsieur le Président, le gouvernement doit respecter le vote d'hier soir en prenant le plus rapidement possible les mesures qui s'imposent. La grande majorité des Canadiens veut une enquête publique. Ils veulent connaître la vérité. Le NPD a demandé une enquête publique il y a 18 jours, soit au moment où ce scandale a éclaté. Nous devons faire une enquête afin de découvrir la vérité et de vraiment tirer les choses au clair.

Pourquoi le premier ministre n'accepte-t-il pas cette demande?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, une enquête d'Élections Canada est déjà en cours. Nous partageons avec Élections Canada toutes nos informations depuis le début.

Dans cette affaire, en examinant les documents du NPD, on voit qu'il n'a pas partagé ses informations de façon transparente. C'est essentiel que tous les partis partagent leurs informations avec Élections Canada.

• (1420)

[Traduction]

Mme Nycole Turmel (chef de l'opposition, NPD): Monsieur le Président, il faut une enquête publique pour faire toute la lumière sur cette affaire et dissiper tout doute.

Le premier ministre doit prendre ses responsabilités à cet égard. Nous sommes à la Chambre des communes, pas dans une cour d'école. Ce n'est pas faire preuve de leadership que de dire: « C'est celui qui le dit qui l'est. »

Hier, Élections Canada a interrogé une personne qui est liée aux conservateurs. Pourquoi jouent-ils à leurs petits jeux pendant la période des questions? Pourquoi n'assument-ils pas leurs responsabilités?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, en ce qui concerne l'affirmation sur ce que la Chambre des communes n'est pas, il y a des jours où je me pose la question.

Élections Canada mène une enquête et il s'agit justement de l'agence indépendante autorisée à le faire. Notre parti participe à l'enquête d'Élections Canada de façon totalement transparente.

Nous encourageons l'opposition, qui a déjà reconnu avoir fait délibérément des appels trompeurs, à dévoiler les renseignements sur lesquels elle fonde ses allégations.

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Monsieur le Président, nous parlons de tromperies. Élections Canada enquête sur un seul parti.

Hier, le secrétaire parlementaire a tenté de faire diversion en accusant les libéraux d'avoir enfreint les règles. Le problème c'est que, le jour des élections, le secrétaire parlementaire s'est lui-même adonné à de petits jeux avec ses téléphones dans Peterborough.

Il pense peut-être créer une diversion en tentant d'éclabousser les libéraux et les conservateurs, mais nous parlons ici de fraude

électorale. Un seul parti fait l'objet d'une enquête pour fraude électorale. Ce sont les agents d'un seul parti qui sont convoqués.

Qui a payé la préparation des messages et qui a payé les appels?

M. Dean Del Mastro (secrétaire parlementaire du premier ministre et du ministre des Affaires intergouvernementales, PCC): Monsieur le Président, c'est intéressant. En fait, un seul parti a essayé de frauder Élections Canada en acheminant de l'argent à l'Institut Broadbent, et c'est le NPD. D'ailleurs, le parti a dû remettre cet argent.

Pour les appels effectués à Peterborough, dont vient de parler le député d'en face, on a fait usage d'un vrai nom, on a identifié un bureau de campagne réel, doté d'un numéro de téléphone réel. Le député de Guelph a admis avoir payé des appels trompeurs, et, en fait, illégaux. Le message en question provenait d'une personne utilisant une fausse identité et un faux numéro de téléphone.

L'opposition a maintenant admis avoir fait ces appels illégaux. Nous savons qu'elle a versé des millions de dollars pour ces appels. Nous voulons qu'Élections Canada fasse enquête à ce sujet, et nous voudrions que l'opposition y collabore.

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Monsieur le Président, cela n'a rien à voir avec les appels automatisés. Nous avons affaire à une fraude automatisée. Le plus grave, c'est que 5 000 voix dans 12 circonscriptions clés ont décidé du résultat des dernières élections.

Les manoeuvres destinées à empêcher les électeurs de voter, les atteintes au droit de vote des Canadiens, c'est sérieux. Il n'y a qu'un seul parti, le Parti conservateur, qui fait, encore une fois, l'objet d'une enquête pour fraude électorale. Il n'y a qu'un seul parti qui a été inculqué de fraude électorale, et c'est le Parti conservateur.

Pourquoi les conservateurs ne disent-ils pas la vérité aux Canadiens? Quand vont-ils déclencher une enquête publique pour faire toute la lumière sur leur obstruction au droit de vote des Canadiens?

M. Dean Del Mastro (secrétaire parlementaire du premier ministre et du ministre des Affaires intergouvernementales, PCC): Monsieur le Président, notre parti n'a rien fait de tel. En fait, c'est le seul parti qui s'est montré totalement transparent avec Élections Canada.

Nous invitons le NPD à faire preuve de la même transparence envers Élections Canada car, confrontée à la preuve, l'opposition a maintenant admis — en fait, avoué — avoir fait des appels illégaux. Nous savons qu'elle a payé des millions de dollars pour faire ces appels aux Canadiens au cours de la dernière campagne électorale.

Nous collaborons avec Élections Canada. Comme je l'ai déjà dit, nous faisons preuve de toute la transparence nécessaire, et nous aimerions bien que l'opposition en fasse autant.

L'hon. Bob Rae (Toronto-Centre, Lib.): Monsieur le Président, la cour a ordonné aux dirigeants du Parti conservateur dans Guelph de produire des documents. C'est ce que dit l'ordonnance judiciaire. C'est pourquoi ils collaborent avec Élections Canada au sujet des événements survenus dans Guelph. Ils sont obligés de le faire; ils n'ont pas le choix.

Le premier ministre n'a toujours pas répondu clairement à la question qui lui a été posée. Je vais donc devoir la lui poser de nouveau.

Questions orales

Pourquoi le premier ministre refuse-t-il de convoquer une commission d'enquête royale, qui serait chargée d'examiner ce qui s'est passé et d'établir de nouvelles règles et de nouvelles façons de veiller à ce que le processus électoral soit véritablement équitable au Canada? Pourquoi le premier ministre refuse-t-il de faire cela?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, Élections Canada fait déjà enquête sur cette affaire, comme il lui incombe de le faire en vertu de la loi.

Chose intéressante, après des semaines d'allégations de ce genre, nous constatons maintenant que le candidat libéral qui a gagné ses élections dans Guelph a fait des appels délibérément trompeurs et que, en fait, il a autorisé ces appels. Par conséquent, il était parfaitement au courant de ces appels.

Je pense que toutes ces allégations ont été formulées pour dissimuler ce fait. Il y a tout lieu de se demander dans combien d'autres circonscriptions le Parti libéral s'est adonné à ces manoeuvres.

• (1425)

L'hon. Bob Rae (Toronto-Centre, Lib.): Monsieur le Président, le premier ministre est libre de faire autant d'allégations et de tenir autant de propos diffamatoires qu'il le souhaite. Ce qu'il faut savoir clairement, c'est...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre. Le député de Toronto-Centre a la parole.

L'hon. Bob Rae: Monsieur le Président, si nous souhaitons connaître la vérité sur ce qui s'est passé lors des dernières élections et, par surcroît, obtenir des directives sur ce qu'il faudra faire à l'avenir, le premier ministre sait fort bien, comme tous les députés d'ailleurs, qu'il faut mettre en place une commission royale d'enquête, car Élections Canada ne peut tout faire seule.

Pourquoi le premier ministre refuse-t-il de convoquer une commission royale d'enquête? Pourquoi ne veut-il pas faire cela?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, une enquête est déjà en cours. Apparemment, cette enquête permet de faire la lumière sur certains actes illégaux commis par le Parti libéral. Il n'est donc pas étonnant que, tout à coup, cette enquête ne plaise plus au Parti libéral.

J'encourage les chefs de tous les partis à collaborer entièrement avec Élections Canada et à lui remettre tous les renseignements demandés, comme nous l'avons fait et comme nous continuerons de le faire.

[Français]

L'hon. Bob Rae (Toronto-Centre, Lib.): Monsieur le Président, contrairement au gouvernement, au Parti conservateur, notre parti a dévoilé aujourd'hui tous les appels qu'il a faits. On a décrit aux Canadiens comment on agit exactement au Parti libéral. On n'a pas entendu la même chose du côté du Parti conservateur. Il n'a pas fait la même chose, il ne nous a pas donné l'information de la même façon.

Pourquoi est-ce que le gouvernement continue de refuser d'établir une commission royale sur cette question?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Au contraire, monsieur le Président, depuis plusieurs mois, toutes nos informations sont disponibles pour Élections Canada, mais ce n'est pas le cas pour le Parti libéral. Maintenant que l'enquête a découvert que le Parti libéral avait fait des appels automatisés illégaux, ce parti donne des informations. Je me demande combien d'autres circonscriptions

ont agi de même, avec les activités du Parti libéral. Il est temps finalement que le Parti libéral donne toutes ses informations.

* * *

ÉLECTIONS CANADA

M. Alexandre Boulerice (Rosemont—La Petite-Patrie, NPD): Monsieur le Président, en 2006, les conservateurs ont orchestré une fraude électorale avec leur mécanisme du *in and out*. Ils se pensaient au-dessus de la loi, que la loi ne s'appliquait pas à eux, mais ils ont finalement dû plaider coupables. Sans gêne, ils ont d'ailleurs récompensé les architectes de ces basses oeuvres en les nommant au Sénat. Puis, en 2011, ils ont recommencé. Des dizaines de milliers de dollars versés à RMG par des campagnes qui ne savent pas du tout quels services ont été rendus avec cet argent.

Les conservateurs vont-ils nous dire quand la Loi électorale sera changée pour qu'Élections Canada ait tous les pouvoirs pour enquêter sur leurs scandales?

M. Pierre Poilievre (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et pour l'Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario, PCC): Monsieur le Président, c'est le NPD qui a enfreint la loi. Il a dû avouer ce fait après s'être impliqué dans des méthodes de financement de l'Institut Broadbent. Ce sont les faits.

Aussi, selon les règlements du CRTC: « la télécommunication doit commencer par un message donnant clairement le nom de la personne pour le compte de laquelle la télécommunication est faite ».

Le Parti libéral a enfreint ce règlement. Maintenant, nous le savons. Nous connaissons la vérité. C'est au Parti libéral d'expliquer aux Canadiens pourquoi il a enfreint la loi.

M. Alexandre Boulerice (Rosemont—La Petite-Patrie, NPD): Monsieur le Président, ça fait une semaine que ça dure. Le NPD pose une question aux conservateurs et les conservateurs répondent que les libéraux sont aussi croches qu'eux. C'est vrai. C'est vrai que les scandales conservateurs ont remplacé les scandales libéraux, mais ça ne donne pas de vraies réponses aux gens qui veulent savoir ce qui s'est passé.

Ça joue les durs pendant la campagne électorale, mais quand on arrive à la Chambre, ça se réfugie sous les jupons du premier ministre et ça évite de répondre aux questions.

Y a-t-il un seul député conservateur qui va se révéler digne de ses fonctions et qui dira quand la Loi électorale du Canada sera changée pour qu'on puisse faire toute la lumière sur les scandales conservateurs?

M. Pierre Poilievre (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et pour l'Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario, PCC): Monsieur le Président, parlons de ce qu'a fait le Parti libéral.

D'abord, le député de Guelph a enfreint la loi. Ensuite, il a caché ce fait pendant un an. De plus, il s'est levé à la Chambre afin de lancer une campagne de salissage sans preuve contre notre parti. Enfin, il a avoué avoir enfreint la loi, mais seulement après s'être fait attraper.

C'est au Parti libéral maintenant d'expliquer ce qu'il a fait et de coopérer avec Élections Canada.

Questions orales

● (1430)

[Traduction]

LA 41^E ÉLECTION GÉNÉRALE

Mme Chris Charlton (Hamilton Mountain, NPD): Monsieur le Président, esquiver, patiner et renvoyer la balle aux autres n'est pas le genre de reddition de comptes que les Canadiens méritent. Nous ne sommes pas dans une cour d'école. Ce sont des questions graves ayant des conséquences graves. Il s'agit de fraude électorale.

On rapporte qu'un travailleurs de campagne électorale du Parti conservateur a été interrogé par Élections Canada. Pourquoi le gouvernement ne dit-il pas franchement à la Chambre quels conservateurs ont payé ces appels et d'où provenaient les textes des appels téléphoniques? Le meilleur argument qu'il ait trouvé, c'est que les libéraux ont fait la même chose. Sérieusement?

Où est la reddition de comptes? Où sont les réponses?

M. Dean Del Mastro (secrétaire parlementaire du premier ministre et du ministre des Affaires intergouvernementales, PCC): Monsieur le Président, c'est très intéressant. Nous savons que le NPD fait l'objet d'une enquête pour son congrès de 2009 où il pourrait avoir accepté certains dons illégaux de la part des syndicats. Récemment, le printemps dernier, il a accepté des dizaines de milliers de dons illégaux de la part des syndicats, contrevenant ainsi, évidemment, à la Loi électorale.

Nous savons également maintenant que le député de Winnipeg-Centre a dû s'excuser une deuxième fois pour avoir fait des affirmations qui n'étaient pas factuelles, qui n'étaient pas vraies. Il s'agissait de propos diffamatoires à l'endroit d'entreprises du pays. Peut-être voudrait-il se lever et s'excuser également à la Chambre.

M. David Christopherson (Hamilton-Centre, NPD): Monsieur le Président, hier soir, la Chambre a adopté à l'unanimité une motion du NPD portant que le directeur général des élections ait plus de pouvoirs d'enquête. La partie facile était la motion; la partie difficile maintenant est de faire en sorte que le projet de loi voulu soit présenté à la Chambre, parce que sans ce texte législatif, chaque jour qui passe voit le directeur général des élections être privé de ces pouvoirs.

Ma question est claire: compte tenu de la décision prise à l'unanimité hier soir, quand le gouvernement donnera-t-il suite à ce vote et présentera-t-il un projet de loi détaillé qui confèrera au directeur général des élections le pouvoir que réclament les Canadiens et notre assemblée législative?

L'hon. Tim Uppal (ministre d'État (Réforme démocratique), PCC): Monsieur le Président, le gouvernement a été très clair. Nous appuyons cette motion et nous y donnerons suite.

Nous sommes également confiants qu'Élections Canada parviendra à faire la lumière sur les allégations relatives à ce qui s'est produit dans Guelph, y compris sur les appels illégaux faits par l'opposition.

* * *

LA SANTÉ

Mme Libby Davies (Vancouver-Est, NPD): Monsieur le Président, hier soir, la Chambre a tenu un débat d'urgence sur la grave question des pénuries de médicaments, et la ministre de la Santé a comparu aujourd'hui devant le Comité de la santé. La ministre impute encore aux autres l'inaction des conservateurs.

Nous avons proposé un mécanisme de déclaration obligatoire dans le cadre d'une stratégie visant à prévoir, repérer et gérer ces pénuries, mais la ministre s'entête à privilégier une approche volontaire qui ne fonctionne pas.

Que faudra-t-il faire pour que les conservateurs agissent en vue de mettre fin à cette grave crise?

L'hon. Leona Aglukkaq (ministre de la Santé et ministre de l'Agence canadienne de développement économique du Nord, PCC): Monsieur le Président, il est à espérer que la députée de Vancouver-Est finira par mieux comprendre les rôles des divers acteurs dans le système d'approvisionnement en médicaments, après le débat d'hier soir, ma comparution devant le comité, ce matin, et la journée de l'opposition de demain.

C'est une question grave, et notre gouvernement respecte les rôles des divers pouvoirs publics. Nous n'avons pas l'habitude de nous immiscer dans les compétences des provinces et des territoires.

J'espère que, dans le cadre de cet important débat, la députée se joindra à nous plutôt que de lutter contre nous.

Mme Libby Davies (Vancouver-Est, NPD): Monsieur le Président, cette question ne concerne pas le partage des compétences. Le problème est l'insouciance des conservateurs dans le dossier et leur refus de se comporter en chefs de file. La ministre a refusé de prendre ses responsabilités afin de résoudre la crise.

Les provinces demandent à la ministre d'agir. Les défenseurs des droits des patients et les professionnels de la santé demandent à la ministre d'agir. La ministre admettra-t-elle que son approche volontaire ne fonctionne pas?

Les conservateurs doivent accélérer le traitement des demandes d'autorisation faites à Santé Canada tout en garantissant la sécurité des Canadiens.

Quand les conservateurs écouteront-ils les Canadiens plutôt que de nier ce qui se passe? Quand prendront-ils les commandes afin de mettre fin à ces pénuries?

L'hon. Leona Aglukkaq (ministre de la Santé et ministre de l'Agence canadienne de développement économique du Nord, PCC): Monsieur le Président, nous travaillons jour et nuit pour aider les provinces et les territoires, car nous connaissons l'importance de l'enjeu pour les patients et leurs familles.

Permettez-moi de dissiper toute ambiguïté. Ce sont les provinces et les territoires qui sont les mieux placés pour déterminer les besoins en médicaments de leur population et ce sont eux qui signent des contrats avec les fournisseurs pour s'approvisionner. Le rôle de notre gouvernement consiste à aider les provinces et les territoires en leur indiquant qui sont les autres fournisseurs canadiens autorisés de médicaments lorsque l'approvisionnement fait défaut avec leurs fournisseurs actuels.

À la demande des provinces et des territoires, nous avons accéléré le traitement des demandes d'autorisation des produits vendus par des fabricants étrangers sans compromettre le respect de nos normes élevées.

● (1435)

[Français]

Mme Anne Minh-Thu Quach (Beauharnois—Salaberry, NPD): Monsieur le Président, la Société canadienne du cancer a demandé à Ottawa de prendre son rôle au sérieux. La ministre de la Santé et son secrétaire parlementaire ignorent complètement nos questions et se déchargent de toute responsabilité. Santé Canada n'a pas été en mesure de réglementer l'industrie des médicaments de façon efficace. Pourtant, c'est une compétence fédérale.

Résultat: la vie de milliers de Canadiens est en jeu. Les experts de la santé et les provinces demandent au fédéral d'établir un système où l'industrie sera obligée de dévoiler les médicaments risquant de se retrouver en rupture de stock. C'est simple et concret.

Questions orales

Est-ce que le ministre va renforcer la réglementation afin d'éviter d'autres pénuries, oui ou non?

[Traduction]

L'hon. Leona Aglukkaq (ministre de la Santé et ministre de l'Agence canadienne de développement économique du Nord, PCC): Monsieur le Président, comme je l'ai indiqué auparavant, le rôle de notre gouvernement consiste à aider les provinces et les territoires en leur indiquant qui sont les autres fournisseurs canadiens autorisés de médicaments lorsque l'approvisionnement fait défaut avec leurs fournisseurs actuels.

À la demande des provinces et des territoires, nous avons accéléré le traitement des demandes d'autorisation des produits vendus par des fabricants étrangers sans compromettre le respect de nos normes élevées.

Nous nous assurons que tous les acteurs importants sont en communication les uns avec les autres et qu'ils disposent tous de l'information la plus récente sur les pénuries appréhendées ou réelles.

* * *

[Français]

AIR CANADA

M. Yvon Godin (Acadie—Bathurst, NPD): Monsieur le Président, il n'y a pas de mesures concernant la pénurie de médicaments, mais quand il ne faut pas intervenir, les conservateurs sont là, par contre.

[Traduction]

Hier, les conservateurs ont déposé une loi spéciale pour forcer les travailleurs d'Air Canada à retourner au travail si une grève ou un lock-out est déclenché.

C'est la troisième fois en neuf mois que les conservateurs briment les travailleurs de leur droit de négocier des ententes collectives.

Le gouvernement devrait encourager les deux parties à négocier. Les conservateurs promettent-ils de ne pas se mêler de ce conflit de travail et de respecter les droits fondamentaux des Canadiens, oui ou non?

L'hon. Lisa Raitt (ministre du Travail, PCC): Monsieur le Président, comme nous l'avons déjà dit par le passé, nous le faisons dans l'intérêt des Canadiens, tant pour l'économie que pour les voyageurs canadiens.

En guise de réponse à la question du député, j'aimerais aussi lui en poser une : appuiera-t-il l'adoption rapide de ce projet de loi ce soir à la Chambre des communes de façon à ce que les Canadiens soient certains de ce qui se passe du côté des services aériens?

M. Yvon Godin (Acadie—Bathurst, NPD): Monsieur le Président, pour brimer les travailleurs? La réponse est non.

[Français]

En agissant comme ils le font, les conservateurs envoient un message clair aux Canadiens : ils se rangent du côté du patronat, et tant pis pour les droits des travailleurs. Les conservateurs doivent aider les deux parties à trouver une entente.

Les conservateurs peuvent-ils nous promettre qu'ils ne vont pas intervenir dans le conflit et qu'ils respecteront les droits fondamentaux de tous les travailleurs, oui ou non?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt (ministre du Travail, PCC): Monsieur le Président, notre parti est le seul à ne pas avoir choisi de camp. C'est évident que les députés de l'opposition ont choisi de soutenir les

dirigeants des grandes centrales syndicales. Voilà pourquoi ils se trouvent ici.

Bien honnêtement, c'est très évident que, en raison de ses liens avec les dirigeants syndicaux, l'opposition fera de l'obstruction systématique pour s'assurer que les travailleurs canadiens, les intérêts des Canadiens et notre économie seront bouleversés.

* * *

LA 41^E ÉLECTION GÉNÉRALE

Mme Judy Foote (Random—Burin—St. George's, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement prétend se soucier du financement politique — et brandit le projet de loi C-21 pour le prouver —, mais il cesse de s'y intéresser aussitôt qu'il est question de la circonscription de Vaughan. Trois anciens membres de l'association conservatrice de l'endroit ont déclaré sous serment que le ministre associé de la Défense nationale aurait tenu deux jeux de livres comptables alors qu'il était candidat conservateur : l'un d'eux était officiel et l'autre, secret, servait à financer les campagnes conservatrices dans neuf autres circonscriptions.

Le gouvernement nie tout. Est-ce que ça revient à accuser trois militants conservateurs de parjure?

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC): Monsieur le Président, la députée fait des pieds et des mains pour que l'on juge que cette question relève des travaux du gouvernement et qu'elle est recevable. Elle sous-entend qu'Élections Canada ne s'acquitte pas de sa tâche, j'imagine.

Pour notre part, nous considérons qu'Élections Canada fait son travail. Dans le cas qui nous occupe, les actes des membres de l'association de circonscription et ceux du candidat, le député de Vaughan, se conformaient de manière exemplaire à toutes les règles et exigences d'Élections Canada.

* * *

LA SANTÉ

L'hon. Hedy Fry (Vancouver-Centre, Lib.): Monsieur le Président, hier soir, le gouvernement a reconnu que cela fait six ans qu'il est au fait du problème lié à la pénurie de médicaments. Il a aussi admis que Santé Canada a un mandat semblable à celui de la FDA aux États-Unis et qu'elle doit donc faire en sorte que les gens puissent facilement obtenir des médicaments indispensables. Or, en 2006, la FDA a lancé un programme proactif en matière de pénurie de médicaments en collaboration avec l'industrie afin de prévoir, de déceler et de gérer les pénuries; elle a pour ce faire obligé les fabricants de médicaments uniques à rendre des comptes.

Pourquoi la ministre a-t-elle attendu si longtemps avant d'adopter le programme instauré par les États-Unis? Pourquoi a-t-elle choisi une stratégie attentiste et mis ainsi les Canadiens en danger?

● (1440)

L'hon. Leona Aglukkaq (ministre de la Santé et ministre de l'Agence canadienne de développement économique du Nord, PCC): Monsieur le Président, pendant l'important débat tenu hier soir, la députée de Vancouver-Centre n'a pas semblé comprendre les rôles que jouent l'industrie et les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux à l'égard de cet enjeu. J'espère que la députée s'est mieux renseignée et qu'elle sera capable de vraiment collaborer avec nous, parce que, comme nous l'avons mentionné, il faut que nous travaillions tous main dans la main si l'on veut régler cette question.

Questions orales

L'hon. Geoff Regan (Halifax-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, la ministre de la Santé a déjà dit que la déclaration volontaire des entreprises pharmaceutiques s'était révélée efficace; or, elle a affirmé hier que ce système n'avait pas permis de prévoir les pénuries chez Sandoz avant que les responsables de Santé Canada interviennent. Ce système est-il efficace, oui ou non? Un peu de clarté ne ferait pas de tort. Après tout, le système de déclaration volontaire n'a pas fonctionné et maintenant la vie de milliers de Canadiens de partout au Canada est en danger.

Au lieu de se décharger de sa responsabilité, la ministre instaure-t-elle immédiatement un système de déclaration obligatoire?

L'hon. Leona Aglukkaq (ministre de la Santé et ministre de l'Agence canadienne de développement économique du Nord, PCC): Monsieur le Président, nous veillons, en collaboration avec les partenaires de l'industrie et du secteur de la santé, à ce que les Canadiens soient informés des possibles ou réelles pénuries; voilà la stratégie que j'ai adoptée plus tôt cette année.

Il incombe à Sandoz d'informer ses clients des pénuries appréhendées dès qu'elle s'en rend compte. J'ai reçu hier une lettre de cette entreprise. Sandoz y affirmait qu'elle accèdera à mes demandes, qu'elle renforcera sa reddition de comptes et qu'elle affichera sur Internet l'information liée aux pénuries de médicaments. Elle a affirmé que, à l'avenir, nous serons informés 90 jours à l'avance de toute pénurie de médicaments. Voilà qui est encourageant. J'espère que Sandoz respectera son engagement.

* * *

L'AGRICULTURE ET L'AGROALIMENTAIRE

M. Malcolm Allen (Welland, NPD): Monsieur le Président, il est incroyable de voir avec quelle rapidité le démantèlement de la Commission canadienne du blé a attiré des multinationales étrangères. La prise de contrôle étrangère de Viterra pourrait placer 50 p. 100 des grains canadiens sous l'emprise de sociétés étrangères.

Cette industrie a été bâtie par des agriculteurs canadiens, mais elle est maintenant menacée par des multinationales étrangères. En quoi cela constitue-t-il un avantage net pour les agriculteurs canadiens? Comment cette situation aide-t-elle les collectivités canadiennes? Le ministre croit-il vraiment que les multinationales sont mieux placées pour faire le travail que les producteurs et les manutentionnaires de grains canadiens?

L'hon. Gerry Ritz (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire et ministre de la Commission canadienne du blé, PCC): Monsieur le Président, toute possibilité de prise de contrôle n'est, à ce stade-ci, que pure hypothèse.

Je suis d'accord avec le député sur un seul point: les agriculteurs de l'Ouest canadien se portent mieux. Ils sont maintenant libérés du système à guichet unique. Ils peuvent commercialiser eux-mêmes leur blé, orge et blé dur au moment, à l'endroit et au prix qu'ils choisissent. Ils ont hâte de s'y mettre.

[Français]

M. Guy Caron (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, NPD): Monsieur le Président, c'est exactement pour ce genre de situations qu'il y a la Loi sur Investissement Canada. Selon Greg Pearlman, de BMO Marchés des capitaux, Viterra est un actif très unique qui a plusieurs caractéristiques ne pouvant être répliquées. D'après moi, c'est ce qu'on appelle un actif stratégique.

Le gouvernement va-t-il s'engager à respecter des normes claires pour déterminer ce qu'est un avantage net et ce qu'est un actif

stratégique, et procéder à une analyse quantitative en fonction de ces normes?

[Traduction]

L'hon. Gerry Ritz (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire et ministre de la Commission canadienne du blé, PCC): Monsieur le Président, je le répète: toute discussion à ce stade-ci n'est que pure hypothèse. Cela dit, la Loi sur Investissement Canada est très claire. Il faudra suivre un processus, si jamais quelque chose se présente.

L'essentiel, c'est que les agriculteurs canadiens de l'Ouest jouissent enfin du droit légal de commercialiser eux-mêmes leurs produits au moment, à l'endroit et au prix qu'ils choisissent. Ils ont hâte d'exercer ce droit à compter du 1^{er} août 2012.

* * *

LE DROIT D'AUTEUR

M. Andrew Cash (Davenport, NPD): Monsieur le Président, d'abord, le gouvernement est en train de rouler les artistes avec le projet de loi sur le droit d'auteur. Et maintenant, les conservateurs veulent faire des Canadiens moyens des criminels. Selon la nouvelle loi sur le droit d'auteur, quiconque contournera les verrous numériques à des fins licites s'exposera à toute la rigueur de la loi.

Nous savons que les conservateurs aiment beaucoup construire des prisons, et il semble qu'ils devront les remplir. Est-ce la raison pour laquelle ils se servent du projet de loi sur le droit d'auteur pour faire des consommateurs canadiens moyens des criminels?

● (1445)

L'hon. James Moore (ministre du Patrimoine canadien et des Langues officielles, PCC): Monsieur le Président, c'est tout à fait ridicule. Notre projet de loi sur le droit d'auteur, le projet de loi C-11, a été adopté par le Parlement à l'étape de l'étude en comité aujourd'hui même, et je m'en réjouis beaucoup. Il permettra à notre pays de se retrouver là où il doit être, soit à l'avant-garde du droit relatif à la propriété intellectuelle dans le monde. Notre projet de loi a reçu l'appui de groupes, de citoyens, d'organismes de consommateurs et de créateurs de tout le pays.

En fait, l'Association de l'industrie canadienne de l'enregistrement appuie notre projet de loi. Le Réseau anti-contrefaçon canadien salue notre projet de loi. L'Association canadienne de production de films et de télévision a dit approuver la réforme du droit d'auteur de notre gouvernement, puisqu'elle va exactement dans la bonne direction.

[Français]

M. Pierre Nantel (Longueuil—Pierre-Boucher, NPD): Monsieur le Président, c'est bien beau d'être content d'avoir de grosses compagnies, mais ici, on parle des acteurs, des auteurs et des créateurs. Avec leur réforme du droit d'auteur, les conservateurs ont démontré qu'ils se fichent complètement des créateurs et des artistes, au Québec comme partout ailleurs au pays. Ils vont faire adopter une loi qui privera les créateurs de 21 millions de dollars. Ce n'est pas des pinottes, ça.

Avec le projet de loi C-11, les conservateurs s'attaquent au gain-pain des créateurs d'ici. C'est une attaque à notre identité culturelle et une insulte pour nos artistes et toute l'industrie de la culture. Les conservateurs ont l'air de croire que les artistes d'ici sont des bébés gâtés. C'est du mépris envers eux...

Le Président: À l'ordre. L'honorable ministre du Patrimoine canadien et des Langues officielles a la parole.

Questions orales

L'hon. James Moore (ministre du Patrimoine canadien et des Langues officielles, PCC): Monsieur le Président, c'est complètement ridicule. La Fédération des associations de propriétaires de cinémas du Canada a dit que les associations de propriétaires de cinémas félicitent le gouvernement pour sa réforme du droit d'auteur, que ce projet de loi est d'un intérêt vital pour les cinémas et leurs employés, et qu'elles félicitent le gouvernement pour cette initiative.

Le NPD est entièrement contre ce projet de loi, qui démontre que notre gouvernement écoute les artistes et les créateurs. On a déposé un projet de loi qui protège leurs intérêts.

[Traduction]

Les néo-démocrates sont contre ce projet de loi parce que leur proposition de taxe sur les iPod a été démolie par la population canadienne et le gouvernement. Ils veulent augmenter les impôts. Nous refusons. Ils sont furieux. Nous sommes heureux.

* * *

LA SYRIE

M. Dean Allison (Niagara-Ouest—Glanbrook, PCC): Monsieur le Président, des rapports indiquent que les forces syriennes ont repris aujourd'hui le contrôle de la ville d'Idlib, située dans le Nord du pays, et qui était tenue par des déserteurs de l'armée. Entre-temps, les voyous à la solde d'Assad placent des mines dans les zones frontalières pour cibler les civils qui essaient de fuir le pays. Les problèmes s'aggravent en Syrie. Il y a de plus en plus de violence et les tueries continuent.

Le ministre des Affaires étrangères pourrait-il informer la Chambre des derniers développements de cette situation critique?

L'hon. John Baird (ministre des Affaires étrangères, PCC): Monsieur le Président, nous demeurons incroyablement troublés par ce qui se passe actuellement en Syrie. Je sais que mon collègue partage mes préoccupations relativement à la crise humanitaire qui prend de l'ampleur en Syrie et dans les États voisins, où les réfugiés commencent à arriver en masse.

Hier, j'ai discuté avec la secrétaire générale adjointe des Nations Unies, Valerie Amos, pour savoir ce qui s'est passé durant ses récentes visites. Les observateurs de l'ONU relèveront les violations des droits de l'homme afin de poursuivre en justice ceux qui les auront commises. Nous nous félicitons de la décision prise aujourd'hui par l'Organisation de la coopération islamique d'envoyer de l'aide en Syrie. Nous avons demandé très clairement le départ d'Assad. Le Canada est prêt à aider à résoudre cette crise humanitaire qui prend de l'ampleur.

* * *

[Français]

LA DÉFENSE NATIONALE

Mme Christine Moore (Abitibi—Témiscamingue, NPD): Monsieur le Président, aujourd'hui, on a appris en comité qu'une équipe au ministère de la Défense nationale étudie des solutions alternatives dans le dossier des F-35. L'opposition soulève depuis des mois des interrogations sur l'absence de plan B des conservateurs. Apparemment, le plan des conservateurs dans ce dossier ne va pas comme l'aurait souhaité le ministre.

Alors, pourquoi sauter l'étape de l'appel d'offres pour le plus grand achat militaire de l'histoire du pays et pourquoi ne pas avoir de plan B? Est-ce de la poudre aux yeux pour le comité, ou y a-t-il vraiment une équipe qui étudie sérieusement les alternatives au fiasco des F-35?

[Traduction]

L'hon. Julian Fantino (ministre associé de la Défense nationale, PCC): Monsieur le Président, notre position n'a pas changé. Nous sommes toujours résolus à aller de l'avant avec le programme des avions de combat interarmées. Un budget est alloué. Le contrat n'a pas encore été signé. Nous veillerons à ce que l'Aviation royale canadienne ait les avions nécessaires pour accomplir le travail que nous lui demanderons de faire.

M. Matthew Kellway (Beaches—East York, NPD): Monsieur le Président, ça suffit; cette histoire a assez duré. Aujourd'hui, le ministre associé a l'occasion de repartir à zéro en disant la vérité.

Ce matin, en comité, il a reconnu qu'une équipe de planification de projet étudiait des solutions de rechange aux F-35. Est-ce que le ministre dira aujourd'hui la vérité à la Chambre et admettra qu'il est en train de se retirer du programme des F-35, ou va-t-il s'en tenir à ses notes d'allocation?

L'hon. Julian Fantino (ministre associé de la Défense nationale, PCC): Monsieur le Président, nous avons été clairs. Quand les avions en service actuellement arriveront au bout de leur durée de vie utile, nous veillerons à ce que nos hommes et nos femmes en uniforme aient le meilleur équipement nécessaire pour accomplir l'important travail que nous leur demandons de faire. Toutefois, comme je l'ai dit, aucun contrat d'achat d'appareils de remplacement n'a été signé pour le moment.

* * *

● (1450)

LES PÊCHES ET LES OCÉANS

M. Fin Donnelly (New Westminster—Coquitlam, NPD): Monsieur le Président, de toute évidence, il se contente de répéter le contenu de ses notes.

Il paraît que les conservateurs ont l'intention d'enfourer des modifications importantes à la Loi sur les pêches dans le prochain budget. Le ministre a parlé d'une modernisation, mais si les dispositions relatives à la protection des habitats sont supprimées de la Loi sur les pêches, le Canada reculera en fait de plusieurs décennies.

Le ministre doit parler franchement. A-t-il l'intention de modifier l'article 35 de la Loi sur les pêches dans le prochain budget? A-t-il l'intention d'éliminer la protection de l'habitat du poisson au Canada et, à toutes fins pratiques, de vider la loi de sa substance?

L'hon. Keith Ashfield (ministre des Pêches et des Océans et ministre de la porte d'entrée de l'Atlantique, PCC): Monsieur le Président, aucune décision n'a été prise à cet égard. Je soulignerai toutefois que le Canada a la chance de posséder d'abondantes ressources naturelles très diversifiées, dont nous pouvons être fiers. Nous sommes conscients de leur importance et nous agissons de façon responsable afin de les conserver et de les protéger.

M. Philip Toone (Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, NPD): Monsieur le Président, l'absence de consultation ne passe pas inaperçue.

Questions orales

[Français]

Vendredi dernier, le ministre des Pêches et des Océans a entendu les points de vue des ministres provinciaux sur son idée de changer la politique de séparation de la flottille. Ce n'est pas compliqué. Le Québec, la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard s'opposent tous aux changements proposés. Les pêcheurs et les communautés de l'Atlantique s'y opposent également. La politique de séparation de la flottille est essentielle à la survie des pêcheurs de la côte Est. Les conservateurs vont-ils s'engager à préserver la politique de séparation de la flottille et à protéger la pêche côtière?

[Traduction]

L'hon. Keith Ashfield (ministre des Pêches et des Océans et ministre de la porte d'entrée de l'Atlantique, PCC): Monsieur le Président, les suppositions sur lesquelles repose cette question sont ridicules. Nous cherchons à recueillir les conseils et les points de vue des pêcheurs. C'est ce que doit faire un gouvernement responsable et c'est ainsi que j'agirai à titre de ministre des Pêches et des Océans. Le gouvernement ne défend actuellement aucune position précise, si ce n'est de réitérer qu'il est résolu à favoriser la santé économique des pêcheurs et des collectivités canadiennes.

* * *

L'AGRICULTURE ET L'AGROALIMENTAIRE

L'hon. Ralph Goodale (Wascana, Lib.): Monsieur le Président, l'an dernier, nous avons prévenu le gouvernement que des entreprises du secteur céréalier passeraient inmanquablement sous contrôle étranger si la Commission canadienne du blé était détruite. C'est exactement ce qui se produit actuellement. Quinze mois après leur volte-face de dernière minute dans le dossier de la potasse, les conservateurs n'ont pas encore commencé à clarifier les règles, comme ils l'avaient pourtant promis.

Comment les conservateurs définissent-ils un avantage net, exactement? Qu'est-ce qui constitue un actif stratégique? En quoi les agriculteurs seront-ils gagnants si le siège du pouvoir se trouve à Minneapolis, à Decatur ou en Suisse plutôt qu'à Regina, à Calgary ou à Winnipeg?

L'hon. Gerry Ritz (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire et ministre de la Commission canadienne du blé, PCC): Monsieur le Président, comme je l'ai souvent répété, tout cela n'est que pure spéculation. Malheureusement, le député de Wascana souffre d'interjection précoce. Il devrait plutôt garder son calme et travailler avec nous pour faire en sorte que les agriculteurs profitent de leur droit de commercialiser leurs produits sans passer par le guichet unique de la Commission canadienne du blé.

* * *

LA DÉFENSE NATIONALE

L'hon. John McKay (Scarborough—Guildwood, Lib.): Monsieur le Président, ce matin, le ministre associé de la Défense nationale a admis qu'il a trouvé son chemin de Damas à son retour de Washington. Il paraît que nous n'achèterons plus 65 appareils F-35, qui coûtent 75 millions de dollars chacun.

Maintenant que le plan A n'est plus qu'une possibilité, le ministre va-t-il enfin comprendre le bon sens et adopter un processus concurrentiel juste et transparent?

L'hon. Julian Fantino (ministre associé de la Défense nationale, PCC): Monsieur le Président, nous demeurons résolus à aller de l'avant en ce qui concerne le programme des avions de combat interarmées. Un budget a été établi et alloué. Nous tentons de

régler les problèmes. Nous assurerons à nos militaires les meilleures ressources qui soient pour accomplir leur travail.

En fait, nous veillerons à agir dans l'intérêt des militaires et des contribuables canadiens.

* * *

[Français]

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Mme Hélène Laverdière (Laurier-Sainte-Marie, NPD): Monsieur le Président, jusqu'où ce gouvernement ira-t-il pour miner notre démocratie?

Le 30 janvier, j'ai soumis une question écrite au ministre des Affaires étrangères à propos du bureau de la liberté de religion. J'ai posé des questions précises: qui a participé aux consultations sur le sujet en octobre 2011? Qui est responsable du dossier au ministère?

La réponse que j'ai reçue est digne de Kafka: du vent et rien d'autre.

Qu'est-ce que ce gouvernement a encore à cacher?

● (1455)

[Traduction]

L'hon. John Baird (ministre des Affaires étrangères, PCC): Monsieur le Président, comme nous n'avons pas encore créé le bureau de la liberté de religion, il est très difficile de dire qui y travaille.

Nous avons consulté un grand nombre de Canadiens d'un océan à l'autre. Nous nous sommes aussi entretenus avec des dirigeants religieux étrangers ainsi que des défenseurs de la liberté de religion dans le monde entier, et avons obtenu leur opinion. Nous espérons faire une annonce sous peu.

Cela dit, j'aimerais expliquer aux députés l'idée derrière ce bureau. Nous voulons promouvoir la liberté de religion, une liberté dont profitent les Canadiens et qui leur est chère, et en faire une réalité partout dans le monde.

[Français]

Mme Hélène Laverdière (Laurier-Sainte-Marie, NPD): Monsieur le Président, certaines de mes questions cherchaient justement à savoir qui a été consulté.

Le ministre vient de dire qu'ils ont fait des consultations. Pourquoi ne sont-ils pas à même de donner l'information de base sur ces consultations? Qu'ont-ils à cacher?

Le vérificateur général a vérifié une situation similaire en 2004, et il a conclu que les questions écrites étaient un élément fondamental de notre système parlementaire.

Nous faisons face à une situation similaire aujourd'hui.

Pourquoi est-ce maintenant un ministre conservateur qui s'attaque à un élément fondamental de notre système parlementaire?

[Traduction]

L'hon. John Baird (ministre des Affaires étrangères, PCC): Monsieur le Président, je suis très heureux d'annoncer à la députée que nous avons consulté des chrétiens, des musulmans, des hindous, des gens de confession juive et des bouddhistes. Nous avons discuté avec des gens du monde entier afin d'obtenir leurs conseils, qu'il s'agisse de l'Aga Khan ou du Vatican. Nous nous sommes entretenus avec de nombreux Canadiens afin d'obtenir leur point de vue et leurs conseils.

Questions orales

Nous espérons faire sous peu une annonce au sujet de cette initiative importante. Cela dit, nous croyons que la liberté de religion définit les Canadiens. C'est une valeur et un droit que les gens du monde entier devraient partager. Nous avons hâte de promouvoir cette liberté, maintenant et au cours des prochaines années.

* * *

LE SPORT

M. Patrick Brown (Barrie, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement est fier de soutenir les athlètes canadiens. Nous avons appuyé l'organisation d'événements sportifs nationaux et internationaux, notamment les Jeux du Canada et les Jeux olympiques d'hiver de 2010 à Vancouver, et nous nous réjouissons à l'idée d'accueillir les Jeux panaméricains et parapanaméricains en 2015. Bientôt, nos athlètes iront à Londres pour se mesurer aux athlètes des autres pays aux Jeux olympiques et paralympiques de 2012.

Le ministre d'État aux Sports pourrait-il expliquer à la Chambre comment le gouvernement épaulé nos athlètes pendant qu'ils s'entraînent en vue de prendre part à cet événement très prestigieux?

L'hon. Bal Gosal (ministre d'État (Sports), PCC): Monsieur le Président, les athlètes olympiques et paralympiques du Canada sont une source d'inspiration et de grande fierté.

Depuis 2006, le gouvernement a augmenté de 20 p. 100 le financement qu'il accorde aux organismes de sport nationaux. Je suis fier d'annoncer que le gouvernement alloue des fonds additionnels pour aider des athlètes, dans 11 disciplines différentes, ayant le potentiel de remporter une médaille aux Jeux olympiques.

Cette mesure s'inscrit dans l'engagement global que le gouvernement a pris à l'égard des athlètes de haut niveau. À l'instar de tous les Canadiens, j'ai hâte d'encourager nos athlètes qui participeront aux Jeux olympiques d'été.

* * *

[Français]

LE PATRIMOINE CANADIEN

M. Marc Garneau (Westmount—Ville-Marie, Lib.): Monsieur le Président, on apprend que Bibliothèque et Archives Canada s'est vu imposer un grand ménage dans le but de resserrer ses critères de préservation.

Comme on le sait, son mandat consiste à faciliter la concertation des divers milieux intéressés à l'acquisition, à la préservation et à la diffusion du savoir.

Compte tenu de la priorité accordée à certains documents dernièrement, le ministre peut-il nous garantir que des documents et des oeuvres qui ont marqué notre histoire ne subiront pas le même sort que les tableaux d'Alfred Pelland?

L'hon. James Moore (ministre du Patrimoine canadien et des Langues officielles, PCC): Monsieur le Président, c'est pour cela qu'on s'est engagé auprès de l'organisation à protéger notre patrimoine. Je sais que l'opposition a plusieurs questions sur la table. Je suis content que le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur le droit d'auteur soit maintenant adopté, car l'Administrateur général et Bibliothécaire et archiviste va se présenter devant le comité pour répondre en détails à ces questions et pour souligner le fait que notre gouvernement a investi des sommes sans précédent dans un nouvel édifice et dans la programmation, afin de protéger notre patrimoine de la manière dont mon collègue le souligne.

[Traduction]

LES INSTITUTIONS FINANCIÈRES

M. Glenn Thibeault (Sudbury, NPD): Monsieur le Président, l'Ombudsman des services bancaires offre un service de règlement des différends qui est équitable et indépendant entre les Canadiens et leur banque. Cependant, en raison de l'inaction du gouvernement, deux des plus grandes banques ont pu se soustraire à leur obligation de rendre des comptes. En permettant aux banques de faire appel à l'organisme de règlement des différends de leur choix, au lieu de passer par l'Ombudsman des services bancaires, le gouvernement fait pencher la balance en faveur des grandes banques.

Comment le gouvernement conservateur peut-il prétendre défendre les intérêts des consommateurs et des petites entreprises alors qu'il ne cesse de favoriser les intérêts des grandes banques et des grandes sociétés?

● (1500)

Mme Shelly Glover (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, PCC): Monsieur le Président, permettez-moi, encore une fois, de répéter que, actuellement, toutes les banques sont tenues d'avoir des systèmes de traitement des plaintes des consommateurs et un organisme indépendant pour régler les différends. Toutefois, les systèmes en place diffèrent d'une banque à l'autre, et cela nous préoccupe et préoccupe les consommateurs.

Afin de mieux protéger les consommateurs, nous contraignons les banques à traiter avec un organisme indépendant approuvé par le gouvernement. Nous établissons des normes réglementaires uniformes applicables aux systèmes internes de traitement des plaintes. Nous donnons à l'Agence de la consommation en matière financière du Canada le pouvoir de surveiller et d'assurer la conformité. Nous avons adopté une loi à cette fin et nous sommes en train de mettre la dernière main au Règlement.

Malheureusement, le NPD a voté contre tout cela.

* * *

LES AFFAIRES INTERGOUVERNEMENTALES

M. John Williamson (Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest, PCC): Monsieur le Président, hier soir, les libéraux ont voté contre les mesures du gouvernement visant à assurer la sécurité de nos rues et de nos villes. Les députés de Terre-Neuve, en particulier, ont une fois de plus laissé tomber les habitants de l'île. Lorsque les députés libéraux de cette province votent à la Chambre, soit ils s'opposent à d'importantes mesures avantageuses, soit ils reviennent sur les engagements qu'ils ont pris envers leurs électeurs.

Le ministre responsable de Terre-Neuve-et-Labrador peut-il dire à la Chambre comment le gouvernement veille à continuer d'obtenir des résultats pour les Terre-Neuviens et les Labradoriens?

L'hon. Peter Penashue (ministre des Affaires intergouvernementales et président du Conseil privé de la Reine pour le Canada, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement a pris des mesures concrètes en faveur de ma province. Nous avons aboli le registre des armes d'épaule inefficace et coûteux, nous assurons la sécurité des rues, nous offrons une garantie de prêt jamais vue et nous procédons à la création du parc national des monts Mealy.

Les libéraux reviennent sur leurs engagements ou votent contre ces mesures. Qui peut les blâmer s'ils sont dans l'erreur? Leur chef ne peut même pas situer la province sur une carte.

Recours au Règlement

[Français]

LES NOMINATIONS GOUVERNEMENTALES

M. François Lapointe (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, NPD): Monsieur le Président, après le transfert inexplicé de 15 000 \$ de son budget de campagne vers RMG et les appels harcelants pour exiger des dons, l'ex-député conservateur Bernard Généreux est encore dans l'eau chaude. *Le Soleil* nous apprend qu'il pourrait soit avoir tenté de transférer les fonds d'un budget de comté vers le Parti conservateur en y livrant en 200 000 feuilles, soit avoir illégalement contribué au financement du parti en payant lui-même la facture des mois après sa défaite. Pourtant, il a été nommé au Port de Québec. Par conséquent, est-ce que la propension à transférer des dons d'un comté vers le Parti conservateur est le genre de compétence dont le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités parlait hier pour justifier ces nominations partisanses?

M. Jacques Gourde (secrétaire parlementaire de la ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, pour les Langues officielles et pour l'Agence de développement économique pour les régions du Québec, PCC): Monsieur le Président, ce sont de fausses allégations. Il s'agit des dépenses légitimes du député. Dans ce cas, l'ancien député a payé une bonne partie des coûts de sa propre poche.

J'ai en main une publicité qui prouve que le député de Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup se prend pour Colombo. Au lieu d'utiliser le budget de la Chambre des communes pour faire son travail, il l'utilise pour faire le travail d'Élections Canada, et ce malgré les directives envoyées par Élections Canada.

* * *

[Traduction]

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, ma question s'adresse au premier ministre. Dans le but d'obtenir un contrat de 3 milliards de dollars pour la vente d'uranium de type « yellow cake » à la Chine, nous avons dû assouplir nos exigences réglementaires et de divulgation.

En tant que signataire du Traité sur la non-prolifération des armes nucléaires, le Canada est tenu de veiller à ce que l'uranium canadien ne serve pas à la fabrication d'armes nucléaires.

Ma question est la suivante. Comment y parviendrons-nous, quelles sont les exigences de divulgation qui existent et quelles sont celles qui ont été assouplies?

L'hon. John Baird (ministre des Affaires étrangères, PCC): Monsieur le Président, permettez-moi d'assurer à la Chambre que le Canada appuie fermement cette convention internationale ainsi que toutes ses obligations légales en matière de non-prolifération nucléaire.

L'accord conclu avec la Chine respecte toutes ces ententes et veille à ce que les mesures de protection appropriées soient mises en place. Cet accord contribuera aussi à la création d'emplois plus que nécessaires au Canada et, ce qui est tout aussi important, aidera la Chine à produire de l'électricité sans émissions. Cela réduira la pollution en Chine et offrira à la population une meilleure qualité de l'air. Nous sommes très fiers de jouer un rôle à cet égard.

● (1505)

RECOURS AU RÈGLEMENT

LE COMITÉ PERMANENT DE L'ACCÈS À L'INFORMATION, DE LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS ET DE L'ÉTHIQUE

M. Scott Andrews (Avalon, Lib.): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement dans l'espoir que vous puissiez faire la lumière sur un incident concernant les délibérations du comité aujourd'hui.

À la réunion de ce matin du Comité permanent de l'accès à l'information, de la protection des renseignements personnels et de l'éthique, le comité s'est réuni à huis clos pour discuter d'un amendement et d'une motion présentés par le secrétaire parlementaire du premier ministre pendant la partie publique de la réunion d'aujourd'hui. D'après ce que je comprends du Règlement, toutes les délibérations qui ont lieu à huis clos sont censées être secrètes et seules les décisions du comité sont publiées dans les procès-verbaux de ces réunions.

Mon parti a demandé l'avis du greffier d'un comité dans le passé et on nous a répondu clairement que les décisions prises par un comité durant une séance à huis clos ne peuvent être divulguées publiquement qu'une fois que le greffier du comité a publié le procès-verbal de la réunion en question. Il s'agit de l'avis explicite que nous avons reçu d'un greffier principal du comité le plus important de la Chambre des communes.

J'ai été stupéfait aujourd'hui de lire un message de Kady O'Malley sur Twitter dans lequel le secrétaire parlementaire du premier ministre a divulgué la décision du comité avant la publication du procès-verbal. Le message est apparu sur Twitter à 11 h 53 tandis que le procès-verbal n'a été publié qu'à 13 h 10 aujourd'hui.

Je vous demande, monsieur le Président, étant donné l'avis très clair que nous avons reçu du greffier principal du comité le plus important de la Chambre des communes, si vous êtes en mesure de préciser les règles régissant les délibérations à huis clos des comités et, s'il y a eu infraction, je vous demande d'intervenir.

Le Parti conservateur utilise les séances à huis clos pour empêcher les Canadiens de voir ce que leurs représentants élus font. Les conservateurs utilisent cette tactique pour faire échec aux études et aux motions qu'ils trouvent embarrassantes. L'utilisation du huis clos par les conservateurs est une atteinte à notre démocratie. Comme c'est leur habitude, les conservateurs tentent de gagner sur tous les plans. Ils ne peuvent pas, d'une part, utiliser le huis clos pour empêcher les Canadiens de voir ce que leurs représentants élus font et, d'autre part, violer en même temps les règles du huis clos à leur guise.

Il s'agit d'un comportement typique du secrétaire parlementaire du premier ministre et cela montre à quel point il manque de crédibilité. Il accuse les députés de faire des appels automatisés anonymes, alors qu'il a fait pire. Il a fait des appels imitant le député provincial pour essayer, cyniquement, de convaincre les électeurs de voter pour lui.

J'attends votre décision avec impatience, monsieur le Président.

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC): J'ignore de quoi se plaint le député, monsieur le Président, mais je sais qu'il est très usuel que des questions de la sorte soient traitées en comité par les membres du comité.

Article 57 du Règlement

M. Dean Del Mastro (secrétaire parlementaire du premier ministre et du ministre des Affaires intergouvernementales, PCC): Monsieur le Président, à la fin de son intervention, le député a fait une allégation absolument fautive. D'ailleurs, ce qu'il a dit n'est pas vrai. Je lui demande de se rétracter parce qu'il sait que ce qu'il vient d'affirmer est faux.

Le Président: Je remercie les députés de leurs interventions. J'attire leur attention sur le passage de l'O'Brien-Bosc qui porte sur les questions soulevées en comité. À la page 149, on peut lire:

La présidence a toujours eu pour politique, sauf dans des circonstances extrêmement graves, de n'accueillir des questions de privilège découlant de délibérations de comités que sur présentation, par le comité visé, d'un rapport traitant directement de la question et non lorsqu'elles étaient soulevées à la Chambre par un député.

Sans rapport du comité, il n'y a pas grand-chose que la présidence puisse faire en l'occurrence. Cependant, si le comité communique un rapport à la Chambre, elle étudiera la question.

M. Scott Andrews: Monsieur le Président, je vous remercie de la clarification. Je fais remarquer à la Chambre qu'à la lumière de votre décision, les libéraux rencontreront les médias après chaque réunion à huis clos pour écarter le voile du secret que les conservateurs jettent encore sur les comités parlementaires.

L'hon. Peter Van Loan: Monsieur le Président, puisque j'ai promis de faire respecter le Règlement de la Chambre, comme tous les agents supérieurs de la Chambre et tous les députés, je trouve très alarmante l'affirmation du député selon laquelle lui et son parti ont l'intention de violer le Règlement chaque fois qu'un comité se réunit. Il donne quasiment une bonne raison à la présidence d'intervenir.

QUESTION ORALES

M. Dean Del Mastro (secrétaire parlementaire du premier ministre et du ministre des Affaires intergouvernementales, PCC): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Pendant la période des questions orales, le chef du Parti libéral a fait deux ou trois affirmations qui étaient essentiellement fausses. En fait, elles étaient totalement fausses. Le chef du Parti libéral a dit que le Parti conservateur du Canada était sous « enquête ». Ce n'est pas le cas.

Il a aussi dit...

• (1510)

Le Président: Je vais interrompre le député. J'espère qu'il a vraiment un rappel au Règlement et qu'il ne poursuit pas le débat. La période des questions est terminée, et le secrétaire parlementaire est très apte à répondre aux commentaires des députés de l'opposition. J'espère qu'il s'agit vraiment d'un rappel au Règlement et que le député ne fait pas que commenter les faits.

M. Dean Del Mastro: Monsieur le Président, j'aimerais que le député retire les deux affirmations qu'il a faites, étant donné qu'elles sont fausses.

L'hon. Wayne Easter: Monsieur le Président, concernant le rappel au Règlement du secrétaire parlementaire, le fait demeure que...

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Je me permets d'interrompre le député, parce que, comme je viens de le dire, il ne s'agit pas vraiment d'un rappel au Règlement. Par conséquent, je ne vois vraiment pas comment on pourrait y répondre, étant donné qu'il n'existe pas.

L'hon. John Baird: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. En tant que député ministériel et membre du caucus conservateur, c'est avec un grand plaisir que je souligne à la Chambre que le député de Peterborough est un homme d'une grande

intégrité qui accomplit un travail remarquable pour les gens de sa circonscription.

Le Président: Encore une fois, je ne crois pas qu'il s'agisse d'un rappel au Règlement. Le ministre pourrait attendre la rubrique des déclarations de ministres pour faire de telles déclarations.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Français]

MESURE LÉGISLATIVE SUR LES SERVICES AÉRIENS

MOTION PORTANT QUE LE DÉBAT NE SOIT PLUS AJOURNÉ

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC): Monsieur le Président, en ce qui a trait à l'initiative ministérielle n° 10, je propose:

Que le débat ne soit plus ajourné.

[Traduction]

Le Président: En vertu de l'article 67.1 du Règlement, il y aura maintenant une période de questions de 30 minutes. Comme par le passé, je prie les députés de limiter leurs questions et réponses à une minute environ pour que je puisse donner la parole au plus grand nombre.

Questions. Le député de Windsor—Tecumseh a la parole.

M. Joe Comartin (Windsor—Tecumseh, NPD): Monsieur le Président, je pense qu'il y a à la Chambre des députés qui ne comprennent peut-être pas ce que signifie la motion. Le leader du gouvernement à la Chambre impose la clôture, et ce, au sujet d'un projet de loi qui met à mal la tradition de permettre la négociation collective sans ingérence des gouvernements, qu'il s'agisse du gouvernement fédéral ou provincial. Cette manœuvre perpétue l'habitude du gouvernement de faire abstraction de l'opposition et d'utiliser des tactiques comme la motion d'attribution de temps et la clôture.

Face à la situation actuelle, nous nous demandons où est l'urgence. La ministre du Travail a émis une directive qui, à ce stade-ci, empêche une grève ou un lock-out à Air Canada, dans ce secteur de notre système de transport. Il y a double emploi. Le gouvernement a déjà rendu impossible un lock-out ou une grève, une interruption des opérations d'Air Canada, par le biais d'une directive émise par la ministre la semaine dernière. Par conséquent, pourquoi est-il urgent d'adopter cette mesure législative? Comment les conservateurs peuvent-ils justifier d'imposer le bâillon?

L'hon. Lisa Raitt (ministre du Travail, PCC): Monsieur le Président, si nous avons décidé d'imposer la clôture sur cette question, c'est tout simplement parce que c'est dans le meilleur intérêt des Canadiens et de l'économie. Un arrêt de travail à Air Canada aurait des contrecoups négatifs sur la relance de l'économie. C'est aussi une question d'intérêt public. Les Canadiens, au nombre d'un million, qui voyagent cette semaine, auraient été touchés. Ils auraient été coincés, sans aucun moyen de rentrer chez eux. Voilà ce qui nous a motivé.

Article 57 du Règlement

En ce qui a trait à l'affirmation du député, selon laquelle le renvoi de la question au Conseil canadien des relations industrielles, diminue l'urgence de la situation, il a tort. Une fois le Conseil saisi de la question, il lui appartient de déterminer combien de temps il lui faudra pour rendre une décision. Par conséquent, je n'ai aucun moyen de savoir combien de temps peut s'écouler avant une grève ou un lock-out. Pour ces raisons, le gouvernement a décidé d'agir, comme c'est son devoir, et il intervient dans le meilleur intérêt des Canadiens.

• (1515)

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, les Canadiens sont manifestement très troublés de voir le gouvernement essayer de nous imposer des lois en se servant de l'attribution de temps.

Ce soir, nous allons siéger jusque tard dans la nuit parce que le gouvernement veut nous imposer une loi sur le travail. On l'a déjà vu abandonner les employés d'Air Canada. Je me contenterai de citer des exemples comme celui des employés de la maintenance, sans parler des pilotes, à Winnipeg, où des travailleurs ont perdu leur emploi ou ont été mutés ailleurs. Le gouvernement avait le devoir de défendre ces travailleurs en vertu de la Loi sur la privatisation d'Air Canada, mais il les a laissés tomber. Voilà maintenant que la ministre du Travail annonce qu'elle a la science infuse et qu'il n'est pas question qu'elle autorise la libre négociation collective.

Pourquoi la ministre abandonne-t-elle les employés d'Air Canada?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le Président, nous essayons de faire adopter rapidement ce soir une loi sur le travail comme cela s'est fait 35 fois dans l'histoire de notre Parlement depuis 1950, dont 19 fois sous l'égide du troisième parti, dans le but d'éviter un arrêt de travail. C'est une question d'importance nationale. J'invite le député et son parti à nous appuyer dans l'intérêt public.

En ce qui concerne les relations de travail, le député doit se souvenir que ces travailleurs sont à la table de négociation depuis 17 mois. Dans le cas des deux groupes, les négociateurs sont parvenus à une entente, mais les dirigeants syndicaux n'ont pas réussi à la faire ratifier par leur base.

Nous sommes très inquiets. Des conciliateurs externes et des médiateurs internes sont intervenus pour essayer d'aider les deux parties à s'entendre. Nous faisons ce que nous faisons pour les aider à signer une convention collective.

[Français]

M. André Bellavance (Richmond—Arthabaska, BQ): Monsieur le Président, on commence à être habitués, avec ce gouvernement et ses motions d'attributions de temps, à ce que les parlementaires soient bousculés et à ce que nos droits et privilèges ne soient pas respectés.

Maintenant, avec ce que la ministre vient de faire, cela crée un précédent dans les relations de travail. Avant même qu'il y ait un conflit dans les entreprises sous juridiction fédérale, a-t-elle l'intention chaque fois de mettre une épée de Damoclès sur les relations de travail des travailleurs, des travailleuses et même des employeurs, en instaurant une loi spéciale? Est-ce son intention?

Actuellement, c'est exactement le message qu'elle est en train de passer. Elle l'a fait avec Postes Canada et elle l'a fait, avec encore plus de malice, à mon avis, avec Air Canada. Ce gouvernement s'engage-t-il dans cette voie de ne plus respecter les relations de travail?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le Président, je n'accepte pas que le député nous accuse de faire preuve de malice dans ce que nous faisons pour les relations de travail. Notre motif est clair. Nous essayons d'aider les parties en présence à trouver une entente. Quand il devient clair que c'est impossible, c'est-à-dire généralement en cas de préavis de grève ou de lock-out, le gouvernement intervient au mieux des intérêts des Canadiens, et c'est exactement ce que nous allons faire. Nous défendons les Canadiens et nous voulons protéger l'économie dans leur intérêt. C'est notre motivation. C'est très simple. C'est bien pour cela que les Canadiens ont porté un gouvernement conservateur majoritaire au pouvoir l'an dernier.

Mme Chris Charlton (Hamilton Mountain, NPD): Monsieur le Président, j'aimerais rappeler à la ministre que malgré le fait qu'il n'y a présentement pas d'arrêt de travail, de lock-out, ou de grève, le gouvernement impose le bâillon concernant un mécanisme qui mettrait fin à un arrêt de travail qui n'a pas lieu. C'est totalement absurde.

Je veux également rappeler à la ministre que si elle continue ainsi, elle fera clairement savoir aux employeurs qu'il n'est pas nécessaire pour eux de participer à des négociations collectives puisqu'elle défend leurs intérêts. Elle est pourtant la ministre du Travail et non de l'Industrie.

Quand se mettra-t-elle à défendre les intérêts des travailleurs canadiens et leur permettra-t-elle de prendre part à des négociations collectives libres?

• (1520)

L'hon. Lisa Raitt (ministre du Travail, PCC): Monsieur le Président, comme nous l'avons déjà dit, le processus suivi par ces deux syndicats a mené à des ententes de principe, conclues avec leurs dirigeants, mais rejetées par leurs membres. Cela nous pose problème en ce qu'il n'y a pas de convention collective dans un secteur qui, et nous l'avons dit, revêt une importance nationale pour l'économie et les voyageurs.

Je veux également rappeler à la députée que si nous imposons le bâillon, c'est essentiellement pour faire avancer le processus en cas d'arrêt de travail. Nous voulons mettre en place une démarche dont les parties disposeront pour apporter de la stabilité dans un secteur où il n'y en a pas. L'idée que défend l'opposition, c'est-à-dire de permettre une grève, un arrêt de travail qui nuirait à l'économie, de laisser des milliers de personnes sans travail, est scandaleuse et inacceptable. Ces députés devraient voter comme nous pour que la mesure soit adoptée rapidement.

[Français]

Mme Joyce Murray (Vancouver Quadra, Lib.): Monsieur le Président, je ne suis pas d'accord avec ce que vient de dire la ministre. En effet, ce qu'elle fait avec ce processus visant à limiter le temps de débat, c'est briser le processus visant à trouver des solutions durables entre les syndicats de travailleurs et les entreprises. Ce type d'intervention du gouvernement ne corrige pas les difficultés à long terme. Il revient aux partenaires de trouver des solutions.

Que fera la ministre la prochaine fois qu'il y aura un problème lors de la signature d'un contrat? Va-t-elle intervenir tout de suite, encore une fois?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Absolument pas, monsieur le Président.

Article 57 du Règlement

À titre de ministre du Travail et dans le cadre du Programme du travail, notre objectif clé est de nous assurer que les parties concluent un accord elles-mêmes. En effet, nous offrons des services de médiation préventive pour leur permettre de discuter avant d'arriver à la table de négociations. C'est une fois à la table que les enjeux se précisent et qu'il est possible qu'on ne parvienne pas à s'entendre sur une convention collective, ce qui s'est produit dans le cas présent.

Je ferai remarquer à la députée que son parti est intervenu de cette façon 19 fois en 35 occasions. En l'occurrence, ce n'est pas quelque chose d'inédit, c'est même tout à fait acceptable. Travailler dans l'intérêt du public, c'est plein de bon sens.

Le dernier point est le suivant: je pense qu'il est important de noter les propos de la députée. Les parties ont l'occasion de trouver la solution d'elles-mêmes. Elles ont maintenant une compréhension et une connaissance précises des intentions du gouvernement par rapport à un processus dont elles pourront se prévaloir pour trouver la solution. Si elles peuvent y parvenir, c'est à elles qu'il revient de trouver la solution au problème. Je leur souhaite la meilleure des chances.

Mme Kellie Leitch (secrétaire parlementaire de la ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences et de la ministre du Travail, PCC): Monsieur le Président, ces derniers jours, j'ai reçu plusieurs appels téléphoniques de parents de ma circonscription — des mères et des pères qui étaient vraiment préoccupés par l'incertitude dans le secteur du voyage — et de la part d'hommes d'affaires très préoccupés du fait que leurs entreprises peuvent dépendre des services de fret aérien pour la livraison des stocks dont elles ont besoin pour prospérer.

La ministre pourrait-elle indiquer à la Chambre en quoi l'adoption expéditive de la mesure législative favoriserait la certitude et la stabilité dont les entreprises canadiennes ont besoin et permettrait de rassurer les parents de ma circonscription, Simcoe—Grey, concernant leurs déplacements pendant le congé de mars.

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le Président, il va sans dire que ce sont ces questions-là qui tiennent à cœur aux Canadiens.

Ce n'est pas ce qui se dit pendant les négociations qui importe. Beaucoup de temps s'est écoulé, 18 mois, avant qu'on en arrive au point où un avis de grève et un avis de lock-out ont été émis simultanément.

Nous proposons un processus dont les parties pourront se prévaloir afin d'assurer la stabilité nécessaire pour que les millions de Canadiens qui voyageront pendant le congé de mars sachent hors de tout doute qu'ils pourront rentrer chez eux ou se rendre à leur destination suivante.

Nous agissons dans l'intérêt des Canadiens.

[Français]

M. Alexandre Boulerice (Rosemont—La Petite-Patrie, NPD): Monsieur le Président, c'est une situation qui est sérieuse et qui nous préoccupe. On est en train de se demander si les travailleuses et les travailleurs de ce pays possèdent encore un droit fondamental qui s'appelle le droit de faire la grève et d'exercer des moyens de pression. On a l'impression que le gouvernement conservateur, chaque fois que ça arrive à l'horizon, avec Air Canada ou Postes Canada, sort la massue, le bazooka et essaie d'écraser les travailleurs qui veulent seulement exercer leurs droits.

On nous dit que la situation économique est inquiétante. Ce sera toujours le cas alors qu'on a un gouvernement qui ne respecte pas les droits des travailleurs et des travailleuses.

Une directive a déjà été donnée à Air Canada. En ce moment, il ne peut pas y avoir de grève ou de lock-out. Pourquoi a-t-on besoin d'une législation spéciale? Pourquoi forcer le retour au travail alors que la santé et la sécurité des citoyens n'est pas en danger? Et ce n'est pas vrai, il n'y a pas encore eu une minute de moyens de pression, de grève ou de lock-out. C'est complètement injustifié.

Comment la ministre peut-elle nous expliquer le choix du gouvernement?

• (1525)

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le Président, 94 p. 100 du temps, les négociations collectives sont conclues sans intervention de la part des services de conciliation et de médiation fédéraux. Les parties arrivent la plupart du temps à une entente, sans aide.

Exceptionnellement, il arrive néanmoins que nous ayons à délibérer et à discuter avec les parties. Encore plus rarement, il arrive que le gouvernement reçoive un avis de grève ou un avis de lock-out d'un secteur d'importance nationale. C'est exactement le cas en l'occurrence.

Je pense qu'il est important de signaler que le député devrait demander à ses électeurs s'ils estiment que le dossier est important. Je serais prête à parier qu'une tonne de familles et de gens d'affaires de sa circonscription comprennent combien il est important pour eux de pouvoir voyager et combien la reprise économique est importante, et veulent qu'il défende leurs intérêts au lieu de courber l'échine devant les dirigeants syndicaux.

M. Rodger Cuzner (Cape Breton—Canso, Lib.): Monsieur le Président, j'ai une question à poser à la ministre au sujet de l'historique de la loi. Elle a relevé, à juste titre, que les gouvernements libéraux des années antérieures avait proposé une loi forçant le retour au travail à 18 reprises depuis 1950. La dernière fois, c'était pour interrompre une grève des postes qui durait depuis huit jours. On était alors à la fin des années 1990. La Chambre a bel et bien adopté une loi forçant le retour au travail des employés, mais huit jours de grève affectant un service essentiel avaient déjà eu lieu.

Voici ma question à la ministre, que l'on pourrait selon moi considérer comme une pionnière. Est-ce la première fois que l'on impose un bâillon pour limiter le débat sur une loi forçant le retour au travail avant que ladite loi forçant le retour au travail soit adoptée? La ministre sait-elle s'il s'agit de la première fois où une telle chose arrive? Peut-être est-elle une pionnière.

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le Président, tout ce que je peux dire, c'est qu'il n'y a qu'un député de ce troisième parti, maintenant relégué à un coin de la Chambre, pour s'enorgueillir et se réjouir d'une catastrophe économique, d'une grève ou d'un lock-out, dont notre économie a subi les conséquences pendant un certain temps. À la lumière des événements de l'été dernier, il est clair que cette grève de huit jours à Postes Canada a fait des merveilles pour les relations de travail au sein de l'agence.

Pour répondre à la question du député, je crois que c'est la première fois qu'une loi est proposée à titre préventif.

Article 57 du Règlement

M. Yvon Godin (Acadie—Bathurst, NPD): Monsieur le Président, ma question porte sur l'attribution de temps. La ministre parle d'attribution de temps. Cet édifice a été construit pour qu'on y débâte et pour qu'on y argumente avec le gouvernement afin de trouver des terrains d'entente. Or, c'est aujourd'hui la 17^e fois que le gouvernement invoque le bâillon, cette fois avant même que le projet de loi ait été présenté.

La ministre s'est qualifiée de pionnière. Je pense que le gouvernement actuel est le seul qui s'enorgueillira jamais de recourir ainsi à ce mécanisme. Je peux vous assurer que si je demandais aux Canadiens s'ils veulent que les conservateurs soient au pouvoir, ils répondraient non, mais quoi qu'ils en pensent, ils doivent se contenter de ronger leur frein.

La ministre a reconnu que l'attribution de temps brime les droits des travailleurs. Cela dit, cette mesure brime aussi le droit des parlementaires de s'exprimer et de chercher à convenir d'une solution.

• (1530)

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le Président, je tiens simplement à signaler à l'intention du député qu'en cas d'arrêt de travail, ses propres électeurs seraient privés de tout transport par voie aérienne puisque sa circonscription compte parmi celles que ne dessert aucun autre transporteur aérien. Je le prierais de demander à ses électeurs s'ils sont favorables à ce qu'il porte atteinte à leurs intérêts en prenant le parti des syndicats.

L'urgence est criante. Nous voulons éviter toute incertitude aux Canadiens. Nous préserverons la reprise économique du Canada par tous les moyens. Par contre, rien n'empêche les parties, même lorsque le projet de loi aura été adopté, de reprendre les pourparlers et de conclure leurs propres ententes. Au contraire, nous les incitons à retourner à la table de négociation.

M. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, la ministre s'en enorgueillit presque. Voilà qu'elle est une pionnière. Elle présente la mesure législative avant même que les parties intéressées aient tenté quoi que ce soit. Elle ne permet pas aux négociations collectives d'avoir lieu.

Elle prétend être la ministre du Travail, mais elle devrait peut-être changer de titre; elle devrait être la ministre des entreprises ou la ministre du retour au travail. En fait, elle n'a pas manifesté la moindre empathie envers les travailleurs. Elle parle de la direction dans laquelle souffle le vent de la politique, mais elle est prête à fouler aux pieds le mouvement ouvrier.

Pourquoi la ministre tient-elle tant à bafouer les employés d'Air Canada et leur famille? Pourquoi s'en faire un point d'honneur? Quelle est l'urgence? Pourquoi enfreindre toutes les règles et forcer l'adoption du projet de loi en moins de 24 heures? La ministre fait-elle cela pour pouvoir s'en enorgueillir?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le Président, j'ai le plus grand respect pour tous les travailleurs du Canada. C'est grâce à eux que le Canada est un si merveilleux pays. Les travailleurs font du Canada un grand pays. Nous ne faisons pas du tout fi de cela. C'est justement les travailleurs qui font que le gouvernement se préoccupe de la création d'emplois, de la reprise et de la croissance économique afin que le Canada continue de croître et de prospérer.

Cela dit, lorsqu'on forme le gouvernement, il faut tenir compte de l'intérêt de tous les Canadiens, pas seulement d'un petit groupe de privilégiés. Comme nous l'avons dit, pour servir l'intérêt supérieur des Canadiens et des entreprises canadiennes, il faut faire en sorte qu'il n'y ait pas d'arrêt de travail à Air Canada, qu'il s'agisse d'une

grève ou d'un lock-out. C'est la raison pour laquelle nous intervenons. Nous le faisons dans le plus grand respect des Canadiens.

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): Monsieur le Président, j'aimerais demander à la ministre de nous dire ce qu'elle a fait pour aider les parties à en arriver à une entente. Je suppose qu'à un moment donné, si les parties n'y parviennent pas, il faudra suivre une sorte de processus qui ne nuit ni à l'employeur ni à l'employé, à défaut de quoi ils subiront certaines conséquences.

C'est sans compter les autres personnes qui dépendent de ce service. Faudrait-il un processus qui tient compte de tous les intérêts et qui en assure la protection? Y a-t-il un processus qui peut mettre fin à la situation de manière satisfaisante pour toutes les parties concernées?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le Président, je vais parler du syndicat des machinistes parce que la chronologie des faits est très pertinente.

En décembre dernier, nous avons nommé une conciliatrice indépendante, Mme Louise Otis, ancienne juge au Québec, pour aider les parties à s'entendre. En effet, elle a réussi à conclure une entente avec les parties à la table. Elle a rédigé un rapport du commissaire-conciliateur, qu'elle a remis aux deux parties et à moi. Le rapport a été rédigé après que les membres ont refusé l'entente de principe. Voici ce qu'elle a dit au sujet de la situation et de l'entente:

Compte tenu de la situation de chaque partie, l'entente de principe est raisonnable et équitable. Les négociations ont été menées avec diligence et compétence, mais on est allé au bout du processus. Je ne recommande ni la reprise des négociations ni la nomination d'un médiateur. Dans la situation actuelle, j'estime que l'entente est satisfaisante.

Nous espérons que ce syndicat et l'équipe de direction finiront par s'entendre de nouveau dans le cadre de l'offre finale.

• (1535)

[Français]

Mme Anne-Marie Day (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, NPD): Monsieur le Président, je suis désolée de le dire, mais la ministre a tout faux. On n'est pas en situation d'urgence. Il y a des plans d'urgence qui sont prévus lorsqu'il y a des grèves. De plus, ce sont les employés et les syndiqués qui appliquent ces plans d'urgence.

Deuxièmement, il existe d'autres transporteurs au Canada, comme Porter, Air Expresso et bien d'autres qui peuvent assurer le transport. Il y a aussi le train. On n'est pas en situation d'urgence non plus lorsqu'on parle de tourisme ou de retour après la semaine de congés, loin de là.

Alors, il faudrait que le gouvernement respecte un peu plus les travailleurs et négocie un peu plus et ne fasse pas comme il a fait pour les postes, c'est-à-dire faire un lock-out. On s'en va peut-être vers ça et il ne faut pas que ce soit le cas. Il faut respecter l'opinion des travailleurs.

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le Président, la députée soulève un point intéressant sur lequel nous n'avons pas encore pu nous pencher: Qu'arriverait-il s'il y avait un arrêt de travail? Comme je l'ai déjà indiqué, nous croyons que cela aurait des conséquences sur l'économie. Toutefois, concrètement, nous devons nous demander ce qui arriverait aux passagers.

Article 57 du Règlement

Compte tenu de la part de marché dont jouit Air Canada au pays et à l'étranger et de sa capacité de transport de marchandises, il est évident que les autres transporteurs ne pourraient absorber le nombre accru de passagers qui seraient laissés en plan par Air Canada. Par conséquent, ces derniers se retrouveraient coincés, car premièrement, les transporteurs ont de bons plans d'activités et leurs avions sont presque remplis. En fait, WestJet a indiqué que ses appareils étaient remplis à 80 p. 100 de leur capacité en janvier. Il y a donc peu de place pour les passagers d'Air Canada. Deuxièmement, la réglementation de Transports Canada relative aux pilotes, aux équipages et aux avions doit être respectée.

Il est difficile pour les gens de trouver un autre transporteur, surtout lorsqu'il est question de compagnies aériennes. Honnêtement, la majorité des lettres que nous recevons au ministère à ce sujet portent sur la difficulté qu'ont les familles canadiennes et les voyageurs d'affaires à faire d'autres réservations.

M. Malcolm Allen (Welland, NDP): Monsieur le Président, pour avoir participé à des négociations collectives pendant des années, je constate que l'intervention de la ministre rend les règles du jeu inégales pour les parties en cause. La négociation est généralement conçue de telle sorte qu'une grève ou un lock-out crée une situation difficile pour le grand public, qui peut, en fait, avoir besoin du service dont il se trouve ainsi privé. Cependant, ce qui importe davantage, c'est que cette situation exige un sacrifice énorme de la part des travailleurs. Il ne suffit pas pour eux de faire du piquetage pour que tout aille bien; la décision de faire la grève est extrêmement difficile. La décision de faire la grève ou non a été prise par les travailleurs, qui se sont prononcés sur cette question.

La ministre laisse-t-elle entendre que chaque fois que nous nous trouverons dans une situation comme celle-ci, quel que soit le secteur concerné, qu'il s'agisse d'un organisme public ou privé, nous aurons droit à ce genre de loi? En fait, dans le cas qui nous occupe, il existe effectivement un règlement fédéral, même s'il ne s'agit pas d'une société d'État, mais bien d'une entreprise privée.

Un projet de loi de ce genre nous sera-t-il présenté chaque fois que des négociations collectives n'iront pas bien ou pourraient donner lieu à une grève ou à un lock-out? Le gouvernement dira-t-il simplement: « Nous ne vous laisserons pas faire, même si c'est légal »? Dira-t-il: « Nous vous signalons que nous allons imposer le règlement par une loi, vous acculer au pied du mur et, au bout du compte, simplement interrompre le processus de sorte qu'il n'y aura pas du tout de négociations »? Si c'est le cas, le gouvernement devrait peut-être aider les employeurs et les syndicats à comprendre qu'il ne sert à rien de négocier, qu'ils devraient se contenter de demander l'arbitrage exécutoire et ne jamais se donner la peine de négocier parce que les négociations n'aboutiront jamais.

L'hon. Lisa Raitt (ministre du Travail, PCC): Monsieur le Président, le député décrit parfaitement la situation à la table des négociations. Le moyen de pression le plus important est, pour les employés, de cesser de fournir leurs services et de s'en aller en grève et, pour les employeurs, de mettre les employés en lock-out.

Comme le souligne le député, ce que les employés perdent c'est leur salaire. Le syndicat perd ses cotisations syndicales. Quant aux employeurs, ils perdent leurs profits, leur revenu.

Toutefois, ce que nous disons aujourd'hui c'est qu'il y a une autre partie qui n'est pas à la table, c'est-à-dire les Canadiens. Nous n'intervenons certainement pas dans tous les cas. Il faut que le conflit ait des répercussions à l'échelle nationale, ce qui est le cas ici. C'est une question d'ordre économique, particulièrement au moment où nous nous remettons d'un ralentissement à l'échelle mondiale. Il y a

aussi le fait que les voyageurs n'ont tout simplement pas de solution de rechange et qu'ils risquent d'être coincés quelque part.

C'est ainsi que le gouvernement conservateur voit la situation. Nous ne nous rangeons pas d'un côté ou de l'autre. Nous ne nous préoccupons pas nécessairement de ce qui se passe à la table, si ce n'est que nous voulons aider les parties à en venir à une entente. Lorsqu'il devient évident qu'il n'y aura pas d'entente et qu'un arrêt de travail est imminent, nous tenons compte de l'intérêt public.

● (1540)

Mme Joyce Murray (Vancouver Quadra, Lib.): Monsieur le Président, je veux poursuivre dans la même veine que le député néo-démocrate. Lorsque la ministre dit qu'il y a trois parties dans ce dossier, à savoir le public, l'entreprise et les travailleurs, il va de soi que tous les députés libéraux et les autres députés de ce côté-ci de la Chambre sont conscients que c'est une situation délicate. Toutefois, c'est le gouvernement conservateur qui a décidé qu'il était dans l'intérêt public de déposer un projet de loi à priori et de prendre cette mesure sans précédent.

Je tiens à signaler que, lorsque le député de Cape Breton—Canso a souligné un point important, à savoir que c'est la toute première fois qu'une telle mesure est prise, la ministre a répondu en faisant preuve de manque de respect, de suffisance et de mépris. Les députés libéraux sont conscients de former le troisième parti, mais cela n'a absolument rien à voir avec la question. Tous les parlementaires à la Chambre sont égaux lorsqu'ils représentent leurs électeurs, et c'est ce que le député de Cape Breton—Canso faisait.

Je demande à la ministre de réfléchir au fait que nous estimons que la décision prise par elle et son gouvernement n'est pas dans l'intérêt national. Ce qui est dans l'intérêt public, c'est de permettre au processus de négociation de suivre son cours. La ministre devrait aussi s'excuser du manque de respect dont elle a fait preuve à l'endroit du député de Cape Breton—Canso.

L'hon. Lisa Raitt (ministre du Travail, PCC): Monsieur le Président, je comprends ce que dit la députée, mais malheureusement, ce que j'ai dit est exact. J'ai dit que la position du gouvernement à ce sujet, et la raison pour laquelle nous intervenons avant tout arrêt de travail, est que nous croyons qu'un arrêt de travail aurait de fortes répercussions sur l'économie. Le gouvernement prend donc des mesures pour que cela ne se produise pas.

Je pense qu'il est juste de dire qu'on ne devrait pas être fier de laisser l'économie se détériorer pendant un certain temps parce que deux parties en négociations ne peuvent s'entendre. En fin de compte, il y a peut-être eu une grève ou un lock-out lorsque le troisième parti est intervenu à l'époque, mais il avait attendu et les répercussions économiques se faisaient déjà sentir. Il a quand même dû recourir à une mesure législative pour forcer le retour au travail. Le gouvernement actuel dit que nous voulons éviter l'impact sur l'économie. Nous savons qu'il y en aura un. Nous ne voulons pas que cela se produise en période de reprise économique. En fait, c'est exactement ce que nous avons dit aux Canadiens que nous ferions: protéger l'économie. C'est tout à fait ce que nous avons promis aux Canadiens. Nous leurs avons promis de veiller à leurs intérêts.

Le président suppléant (M. Barry Devolin): Je dois interrompre les délibérations maintenant et mettre aux voix sur-le-champ la motion dont la Chambre est saisie. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Article 57 du Règlement

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Barry Devolin): Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

Le président suppléant (M. Barry Devolin): Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Barry Devolin): À mon avis, les oui l'emportent.

Et cinq députés ou plus s'étant levés:

Le président suppléant (M. Barry Devolin): Convoquez les députés.

• (1620)

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

*(Vote n° 157)***POUR**

Députés

Ablonczy	Adams
Adler	Aglukkaq
Albas	Alexander
Allen (Tobique—Mactaquac)	Allison
Ambler	Ambrose
Anders	Anderson
Armstrong	Ashfield
Aspin	Baird
Bateman	Benoit
Bezan	Blaney
Block	Boughen
Braid	Breitreuz
Brown (Leeds—Grenville)	Brown (Newmarket—Aurora)
Brown (Barrie)	Bruinooge
Butt	Calandra
Calkins	Cannan
Carmichael	Carrie
Chisu	Chong
Clarke	Clement
Daniel	Davidson
Dechert	Del Mastro
Devolin	Dreeshen
Duncan (Vancouver Island North)	Dykstra
Fantino	Fast
Findlay (Delta—Richmond East)	Finley (Haldimand—Norfolk)
Galipeau	Gallant
Gill	Glover
Goguen	Goldring
Goodyear	Gosal
Gourde	Grewal
Harris (Cariboo—Prince George)	Hawn
Hayes	Hiebert
Hillyer	Hoback
Hoeppner	Holder
James	Jean
Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)	Keddy (South Shore—St. Margaret's)
Kennedy (Calgary Southeast)	Kent
Kerr	Komarnicki
Kramp (Prince Edward—Hastings)	Lake
Lauzon	Lebel
Leef	Leitch
Lemieux	Leung
Lobb	Lukiwski
Lunney	MacKay (Central Nova)
MacKenzie	Mayer
McColeman	McLeod
Menegakis	Merrifield
Miller	Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)
Moore (Fundy Royal)	Nicholson
Norlock	O'Connor
Obhrai	Oda
Opitz	Paradis
Payne	Penashue
Poillievre	Preston
Raitt	Rajotte
Rathgeber	Reid
Rempel	Richards

Richardson	Rickford
Ritz	Saxton
Schellenberger	Seeback
Shea	Shipley
Shory	Smith
Sopuck	Sorenson
Stanton	Storseth
Strahl	Sweet
Tilson	Toet
Toews	Trost
Truppe	Tweed
Uppal	Valcourt
Van Kesteren	Van Loan
Vellacott	Wallace
Warawa	Warkentin
Watson	Weston (Saint John)
Wilks	Williamson
Wong	Woodworth
Yelich	Young (Oakville)
Young (Vancouver South)	Zimmer — 154

CONTRE

Députés

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

Pacetti	Papillon
Patry	Péclet
Pilon	Plamondon
Quach	Rae
Rafferty	Ravignat
Raynault	Regan
Rousseau	Saganash
Sandhu	Scarpaleggia
Sellah	Sgro
Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor)	
Sims (Newton—North Delta)	
Sitsabaiesan	St-Denis
Stewart	Sullivan
Thibeault	Toone
Tremblay	Turmel
Valeriotte — 129	

PAIRÉS

Aucun

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

L'AFFAIRE DU GOUVERNEMENT N^o 10

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 12 mars, de la motion.

Le Président: Il reste 12 minutes au député de Western Arctic pour compléter ses remarques.

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Monsieur le Président, il ne me fait aucunement plaisir de reprendre la parole aujourd'hui, et ce, même si j'ai l'occasion de débattre une deuxième fois de cette motion. La raison en est qu'elle témoigne une fois de plus du côté inflexible du gouvernement envers les travailleurs canadiens.

Le gouvernement a pour l'essentiel présenté deux arguments pour justifier les mesures prises pour empêcher un arrêt de travail.

Premièrement, le gouvernement a parlé des effets préjudiciables qu'un arrêt de travail aurait sur l'économie. La ministre du Travail a elle-même mentionné que, s'il y avait arrêt de travail, l'économie du Canada pourrait subir des pertes à hauteur de 22,4 millions de dollars par semaine. Voilà le montant que le gouvernement a avancé pour expliquer les conséquences qu'une interruption du travail pourrait avoir sur l'économie.

Cette somme — 22,4 millions de dollars par semaine — représente moins de 0,09 p. 100 de l'économie du Canada. C'est vraiment une somme dérisoire lorsque nous tenons compte du fait que l'économie du pays se chiffre à 1,3 billion de dollars par année.

La ministre du Travail a affirmé que cette perte pour l'économie du Canada était plus importante que l'abandon des valeurs canadiennes liées à la négociation collective, et elle a pris sa décision en se fiant à ce seul montant.

Je trouve très trompeuses les déclarations concernant l'incidence d'une grève sur l'économie et la nécessité d'aller de l'avant avec ce projet de loi et d'imposer le bâillon pour empêcher un arrêt de travail de la part de la compagnie et du syndicat d'Air Canada.

À bien des égards, le secteur de l'aviation a été paralysé par le gouvernement au cours des dernières années. Le Parti néo-démocrate, et moi-même en tant que porte-parole au sujet des transports au cours de la dernière législature, avons évoqué au Parlement les répercussions des loyers aéroportuaires exorbitants imposés par le gouvernement. Ceux-ci représentent un fardeau annuel de 257 millions de dollars pour le secteur de l'aviation. Quant au droit pour la sécurité des passagers du transport aérien et à la taxe sur le carburant, ce sont des ponctions de 394 et de 40 millions de dollars respectivement. Au total, ce sont 748 millions de dollars qui sont prélevés auprès de l'industrie.

Article 57 du Règlement

Le secteur de l'aviation doit être compétitif sur la scène internationale, et il doit livrer concurrence aux transporteurs nationaux américains dont les aéroports sont situés près de notre frontière. Comme le secteur subit des pressions, il va de soi que les compagnies aériennes essaient de comprimer leurs coûts de main-d'oeuvre.

Penchons-nous maintenant sur le volet main-d'oeuvre. D'après Transport Canada, les coûts d'un transporteur aérien au Canada sont ventilés comme suit: main-d'oeuvre: 17 p. 100; carburant: 32 p. 100; frais aéroportuaires: 10 p. 100; immobilisations: 9,6 p. 100; achat de services: 5,6 p. 100; autres: 24 p. 100.

Le constat est le suivant: en réalité, les problèmes du secteur de l'aviation proviennent des coûts imposés par le gouvernement actuel et par les gouvernements précédents, qui ont fait des aéroports des vaches à lait. Avec quel résultat? Avec le résultat que la main-d'oeuvre est considérée comme un volet où il est possible de réduire les coûts. Les compagnies aériennes ne peuvent le faire avec le carburant, étant donné que celui-ci est soumis à une réglementation internationale. D'autres coûts également ne peuvent être modifiés. Par conséquent, où se tourne l'industrie pour économiser? Vers la main-d'oeuvre. Quant aux syndicats, ils prennent la défense des travailleurs.

En l'occurrence, les syndicats défendent les travailleurs et le gouvernement recueille des sommes énormes auprès des compagnies aériennes, qui sont prises entre deux feux. Ce n'est pas bon.

• (1625)

Et comment le gouvernement fédéral a-t-il réagi face à cette situation? Il se borne à répéter: « Il n'y a pas de souci. Le secteur de l'aviation ne nous cause pas d'inquiétude. »

Cependant, lorsque les syndicats se portent à la défense des travailleurs, c'est une autre paire de manches. Le gouvernement entend garder le cap, c'est-à-dire continuer de soutirer de l'argent aux compagnies aériennes.

Face au problème actuel, le gouvernement adopte un comportement de plus en plus autoritaire. Il considère maintenant que recourir à une loi de retour au travail est une affaire de routine, tout comme le fait de diminuer le temps consacré au débat à la Chambre des communes.

Depuis un an, le gouvernement a adopté rapidement une attitude de plus en plus autoritaire qui lui convient parfaitement. Où cela nous mènera-t-il à l'avenir? Personne ne le sait, mais cela ne nous amènera pas dans une direction qui sera acceptable pour les Canadiens, et le temps le confirmera.

Les mesures prises aujourd'hui représentent une aberration aux yeux de tous ceux qui croient aux valeurs canadiennes, à la négociation collective, aux droits des travailleurs et au débat démocratique à la Chambre des communes. Le projet de loi constitue une attaque contre bon nombre d'entre nous et je vous assure que nous nous battons. Nous, de ce côté-ci, continuerons de nous opposer à ce type de mesures.

La ministre n'a pas su nous convaincre de leur bien-fondé. Elle n'a fourni qu'un chiffre dans son discours sur l'incidence que la situation aurait sur l'économie. Voilà l'analyse qu'elle nous propose pour justifier ce type de projet de loi, et elle voudrait que nous l'acceptions.

Article 57 du Règlement

L'autre sujet intéressant qui a été abordé, ce sont les conséquences de l'arrêt de travail à Air Canada pour les collectivités isolées et du Nord. Air Canada est un intervenant bien peu influent de l'industrie du transport aérien dans le Nord du Canada. Il offre quelques vols à destination de Yellowknife et quelques vols à destination de Whitehorse. Ceux deux localités sont bien desservies par des compagnies aériennes du Nord d'expérience qui assurent un service régulier vers des destinations du Sud et dans l'ensemble du Nord canadien. Ce sont de bons transporteurs aériens. Ils travaillent fort pour offrir le service qu'Air Canada n'offre pas dans le Nord et n'a pas l'intention d'offrir. Si la grève était déclenchée, si on allait de l'avant avec l'arrêt de travail, cette interruption n'aurait aucune incidence sur les collectivités du Nord, qui ne considèrent pas Air Canada comme étant un service essentiel. Le gouvernement a donc tout à fait tort de laisser entendre que c'en est un.

Nous allons procéder à cet exercice aujourd'hui et ce soir et nous nous retrouverons avec une loi de retour au travail de plus imposée par le gouvernement. C'est une situation intolérable, mais il faudra l'endurer encore quelque temps. Tôt ou tard, les Canadiens finiront par y voir clair et, le moment venu, le gouvernement en subira les conséquences.

• (1630)

L'hon. Wayne Easter (Malpeque, Lib.): Monsieur le Président, j'espère que la Chambre a écouté attentivement les propos du député, parce qu'il a soulevé beaucoup de bons points.

En réalité, notre industrie de l'aviation n'est pas aussi concurrentielle en raison des coûts que le gouvernement lui impose, ce qui comprend tout, des frais aéroportuaires aux taxes. Il a soulevé un point pertinent lorsqu'il a dit que le coût de main-d'œuvre ne représente que 17 p. 100.

Jusqu'à maintenant, dans le débat, le gouvernement a jeté le blâme sur les syndicats pour ne pas avoir réussi à obtenir l'accord de ses membres. Je suis d'avis que oui, les syndicats ont négocié. Ils croyaient avoir une entente. Ils savent que la façon de fonctionner du gouvernement consiste à imposer sa volonté. Le gouvernement a toujours comme politique d'avoir recours à une loi de retour au travail. Il y a certaines craintes.

Les syndiqués, qui constituent ensemble une démocratie, ont refusé. Ils peuvent voir les conséquences que subissent leur famille et leurs collectivités du fait que le gouvernement prend toujours parti pour l'employeur.

Le député se rend-il compte que c'est encore une fois le même vieux stratagème? Le gouvernement a indiqué aux syndicats et aux travailleurs de partout au Canada qu'il se range du côté de l'employeur. Il impose sa volonté aux Canadiens et il leur fait peur; il en résulte des conflits de travail de ce genre et des mesures législatives pour les forcer à retourner au travail.

• (1635)

M. Dennis Bevington: Monsieur le Président, je suis on ne peut plus d'accord avec le député. C'est bien ainsi que les choses se passent.

Nous nous sommes tous rendu compte que l'arrêt de travail qu'Air Canada projetait d'imposer était sans doute une ruse de la société reposant sur sa compréhension de la stratégie du gouvernement. On détournait ainsi l'attention de l'antisindicalisme du gouvernement. C'est fort clair. Inutile de se creuser la tête bien longtemps pour en arriver à cette conclusion.

Le gouvernement est en train de créer un nouvel ordre social pour les Canadiens, où les droits des travailleurs sont considérablement

restreints. Le principal objectif consiste à permettre aux sociétés de conclure des ententes qui seront à leur avantage. Nous avons un gouvernement patronal, qui considère les grandes entreprises comme le plus important segment de la société. Il referra invariablement la même chose. C'est sa façon de faire.

M. Bob Zimmer (Prince George—Peace River, PCC): Monsieur le Président, j'aimerais que le député clarifie une de ses affirmations. J'ai cru comprendre qu'il a dit que l'arrêt de travail n'aurait aucun effet sur les Canadiens du Nord.

Ma circonscription est dans le Nord de la Colombie-Britannique. Elle est presque uniquement desservie par Air Canada. Le député pourrait-il clarifier sa déclaration, selon laquelle cela n'aurait aucun effet sur les Canadiens?

M. Dennis Bevington: Monsieur le Président, je me souviens de mes voyages dans le Nord de la Colombie-Britannique l'an dernier, à bord de Central Mountain Air, un excellent transporteur qui fournit des services en partance d'Edmonton et d'autres endroits en Alberta et dans le Nord de la Colombie-Britannique. À mon avis, en règle générale, la majeure partie du Nord est bien desservie par de petits transporteurs. Les gens peuvent les utiliser s'ils se trouvent dans une situation difficile.

Nous ne serions certainement pas dans une situation où il serait difficile de s'approvisionner en vaccins parce qu'Air Canada n'offrirait pas de services aériens et qu'il serait difficile de se déplacer dans le pays, une possibilité qu'a évoquée la députée de Simcoe—Grey hier.

En cas de problèmes touchant les déplacements aériens dans le Nord, il suffit de porter un regard objectif sur la situation pour réaliser qu'il existe en tout temps d'autres choix qu'Air Canada.

M. Philip Toone (Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, NPD): Monsieur le Président, je viens moi aussi d'une circonscription rurale. Je constate que le principal rôle d'Air Canada, là où je vis, est d'agir en prédateur face aux autres compagnies aériennes qui assurent pourtant un service correct. Air Canada s'en tient aux liaisons à peu près rentables. Les autres compagnies ont beaucoup de mal à desservir le reste de la circonscription, et sont obligées d'augmenter leurs tarifs de façon exponentielle.

Je me demande ce que le député pense d'un gouvernement qui présente des projets de loi de ce genre. Quel est au juste l'intérêt pour le Canadien moyen de protéger une compagnie qui a recours à des pratiques abusives pour se débarrasser de tous ses concurrents?

M. Dennis Bevington: Monsieur le Président, ce que dit le député à propos d'Air Canada est tout aussi valable à Yellowknife et à Whitehorse. Je suis sûr que les gens de là-bas confirmeront que cette compagnie se contente d'assurer un service limité à destination des grands centres. Les compagnies comme First Air, Canadian North, Air North, qui desservent toutes les petites collectivités nordiques et qui sont absolument vitales pour le développement du Nord du Canada, sont désavantagées quand vient le temps de servir le marché principal à cause de la présence d'Air Canada et, dans une moindre mesure, de WestJet.

M. Rodger Cuzner (Cape Breton—Canso, Lib.): Monsieur le Président, tous les députés passent pas mal de temps dans les aéroports. Je suis sûr que la plupart des gens ont quelque reproche à faire à Air Canada, parce que leurs bagages ne sont pas arrivés à destination ou qu'un vol a été retardé pour des raisons mécaniques. Il y a des gens qui s'en prennent aux employés quand la météo est mauvaise. Quoique ce soit, chacun a sa raison de blâmer Air Canada.

Initiatives ministérielles

Il y a 10 ans, Air Canada a demandé la protection de la Loi sur les faillites, et ses employés ont accepté des baisses de traitement qu'ils n'ont toujours pas rattrapées. Ils n'ont pas encore récupéré le niveau de salaire qu'ils avaient à ce moment-là. C'est un montant salarial de 2 milliards de dollars sur ces 10 ans.

Mon collègue est-il d'accord pour dire qu'il serait temps de traiter équitablement les employés d'Air Canada? Ils ont fait ce qu'ils pouvaient pour aider la compagnie. J'aimerais savoir ce qu'en pense mon collègue. Les Canadiens comprennent-ils qu'il est temps que les employés d'Air Canada aient droit à une part de son succès?

• (1640)

M. Dennis Bevington: Monsieur le Président, il faut que le gouvernement se décide. Il ne peut pas dire que c'est un service public essentiel et en même temps encaisser des frais de sécurité et des loyers aéroportuaires faramineux. Les États-Unis ne le font pas. Ils reconnaissent que les aéroports assurent un service public et ils consentent des tarifs raisonnables aux compagnies aériennes. Mais notre gouvernement serre la vis aux compagnies aériennes, qui elles-mêmes serrent la vis à leurs employés. Voilà ce qui se passe dans ce secteur. Pourquoi le gouvernement ne l'admet-il pas? Nous sommes revenus je ne sais combien de fois sur la question ces dernières années. Les conservateurs vont-ils nous écouter au lieu de gérer l'économie comme des boutiquiers maladroits?

LA SANCTION ROYALE

[Traduction]

Le président suppléant (M. Barry Devolin): À l'ordre, s'il vous plaît. J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu la lettre suivante:

Résidence du Gouverneur général
Ottawa

Le 13 mars 2012

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous informer que le très honorable David Johnston, Gouverneur général du Canada, a octroyé la sanction royale par déclaration écrite au projet de loi mentionné à l'annexe de la présente lettre le 13 mars 2012, à 15 h 32.

Veuillez agréer, monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.
Stephen Wallace

L'annexe précise que, le 13 mars 2012, la sanction royale a été octroyée au projet de loi C-10, Loi édictant la Loi sur la justice pour les victimes d'actes de terrorisme et modifiant la Loi sur l'immunité des États, le Code criminel, la Loi réglementant certaines drogues et autres substances, la Loi sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition, la Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents, la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés et d'autres lois.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Français]

MESURE LÉGISLATIVE SUR LES SERVICES AÉRIENS

AFFAIRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT N^o 10

La Chambre reprend l'étude de la motion.

M. Jacques Gourde (secrétaire parlementaire de la ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, pour les Langues officielles et pour l'Agence de développement écono-

mique pour les régions du Québec, PCC): Monsieur le Président, je vais partager le temps dont je dispose aujourd'hui avec mon collègue le député de Cumberland—Colchester—Musquodoboit Valley.

Depuis le 6 mars dernier, la population canadienne est sur le qui-vive, inquiète de subir les contrecoups du conflit qui oppose Air Canada à ses employés responsables du soutien technique, de l'entretien et des opérations aériennes et à ses pilotes.

Presque 8 200 employés travaillent dans l'unité d'exploitation technique, entretien et soutien opérationnel, représentée par l'Association internationale des machinistes et des travailleuses et travailleuses de l'aérospatiale. Ces employés jouent un rôle essentiel, un rôle qui exige des compétences bien précises. Ce sont eux qui assurent le bon fonctionnement de la flotte d'avions et la sécurité des passagers et des membres de l'équipage. Sans eux, c'est clair, les avions ne décollent pas.

Près de 3 000 pilotes sont représentés par l'Association des pilotes d'Air Canada. Les pilotes sont responsables de la conduite des aéronefs, de la sécurité des passagers et des membres d'équipage, et ils prennent toutes les décisions après le départ du vol.

Partout au pays, la possibilité d'un arrêt de travail chez Air Canada sème une vive inquiétude. La situation s'avère épineuse pour les passagers qui sont directement touchés; elle s'avère grave pour Air Canada, qui essuie des pertes commerciales et financières considérables; et elle s'avère périlleuse pour notre économie dans son ensemble.

Parlons d'abord des conséquences lourdes que ce conflit pourrait avoir sur les passagers. Il est clair qu'un arrêt de travail clouerait au sol des milliers de voyageurs. Combinés, Air Canada et Air Canada Express servent plus de 32 millions de clients par année et offrent des vols passagers directs vers plus de 170 destinations sur cinq continents.

Prenons les entrepreneurs canadiens dont beaucoup font des affaires à l'échelle du pays et à l'étranger. Une annulation, un retard ou même un report pourrait faire rater une occasion de conclure un contrat, de procéder à une transaction importante ou de vendre des produits.

Songez aussi aux citoyens qui avaient prévu des vacances. Ils n'auront peut-être pas d'autre choix que d'annuler leurs plans, voire leurs réservations, s'ils ne parviennent pas à trouver un autre moyen de se déplacer. Au cours de la semaine de relâche, plus de 1 million de passagers partiront par des vols réguliers avec Air Canada.

Pensons à ceux qui se servent du transport aérien pour rendre visite à leurs proches, participer à une conférence importante ou aller travailler ailleurs dans leur région.

Dans le cas de certaines destinations, il existe d'autres transporteurs aériens qui peuvent offrir le même service, à condition, bien entendu, que des places soient disponibles à bord des avions. Mais à quel prix le seront-ils?

Il est également important de noter que la capacité des transporteurs domestiques est limitée. Il n'est pas dit que ces transporteurs concurrents seraient en mesure d'offrir le même service dans un délai raisonnable.

Pour les destinations intérieures, les choses se compliquent encore davantage, et dans certaines régions éloignées, il n'y a tout simplement pas de capacité supplémentaire, donc pas de solution de rechange.

Initiatives ministérielles

Pour la compagnie elle-même, les pertes pourraient être dramatiques si un arrêt de travail survenait et que le conflit se prolongeait.

Je crois important de rappeler ici que l'industrie du transport aérien dans son ensemble a été soumise à d'importantes pressions depuis les événements du 11 septembre 2011, des pressions que la crise économique mondiale a exacerbées.

Des facteurs comme la fluctuation de la demande, le renforcement des mesures de sécurité et la hausse du prix du carburant ont mis en péril la rentabilité des compagnies aériennes dans le monde entier. Air Canada, la plus grande compagnie aérienne à service complet au Canada, n'y fait pas exception.

On se souviendra qu'en 2003, Air Canada a dû commencer à fonctionner sous le régime de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies.

Grâce aux importants investissements du secteur privé et du gouvernement du Canada, l'entreprise a pu se restructurer et se départir de la protection de la loi sur les faillites en septembre 2004.

On se souviendra aussi qu'il y a à peine quatre ans, l'avenir de la compagnie était encore incertain en raison de ses difficultés financières.

• (1645)

La récession et les obligations contractuelles d'Air Canada ont apporté des défis supplémentaires. En 2008, afin d'éviter la faillite, Air Canada a dû sécuriser des prêts supplémentaires afin d'assurer sa survie à court terme. La compagnie a également pu prolonger ses conventions collectives sans arrêt de travail. Plusieurs fois ces dernières années, la compagnie a dû se restructurer et faire des coupures dans ses ressources humaines et financières afin d'assurer sa rentabilité.

Air Canada se verrait affectée d'une instabilité économique si un arrêt de travail devenait réalité. Air Canada opère déjà près du seuil de la rentabilité. La plus grande compagnie aérienne à service complet au Canada, qui sert plus de 32 millions de clients chaque année, pourrait être acculée à la faillite. Vingt-six milles emplois directs seraient alors en péril. Je dis bien 26 000. Il y a aussi 250 000 employés qui sont indirectement liés à Air Canada et qui seraient affectés par un arrêt de travail. Beaucoup d'entre eux ont des familles qui comptent sur les moyens de subsistance de ces employés. C'est non seulement la rentabilité de l'entreprise qui est en jeu, mais sa survie même. Un arrêt de travail prolongé porterait un coup dur à la compagnie aérienne — un coup qui pourrait être fatal — et, ultimement, à l'économie dans son ensemble.

Un document de travail préparé par l'Organisation internationale du travail en 2009 indique que pour chaque emploi perdu dans la compagnie aérienne, de quatre à dix autres emplois le seront aussi. Chaque semaine de grève entraînera des pertes de millions de dollars à l'économie canadienne. Ces pertes pourraient être de l'ordre de 22,4 millions de dollars pour chaque semaine que durerait l'arrêt de travail. Ces estimations se fondent sur la valeur des voyages et des expéditions qui sont annulés, reportés ou pris en charge par un autre transporteur.

Nous ne pouvons risquer de mettre en péril le principal transporteur de fret aérien au Canada, de même que l'avenir de ses travailleurs et de notre économie.

En cette période encore incertaine sur les marchés mondiaux, rien n'est acquis. Il faut mettre toutes les chances de notre côté. Il serait totalement irresponsable de notre part de se croiser les bras, de laisser le conflit s'enliser et de voir notre économie reculer.

Nous avons la preuve qu'il est possible pour les parties d'en arriver à un terrain d'entente. Pas plus tard qu'en juin dernier, les quelque 3 800 représentants des ventes et des services à la clientèle représentés par le Syndicat des travailleurs canadiens de l'automobile avaient fait la grève. Au bout de trois jours, les parties en sont parvenues à un accord.

Le fait est que la stabilité de la main-d'oeuvre est un élément important au bon fonctionnement de l'économie canadienne et de la continuité de notre reprise économique

• (1650)

[Traduction]

M. Kennedy Stewart (Burnaby—Douglas, NPD): Monsieur le Président, je suis inquiet de constater que ce projet de loi nous entraîne sur une pente savonneuse. Je me demande si le député peut me dire quelle est la prochaine industrie figurant sur la liste noire.

[Français]

M. Jacques Gourde: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question. J'aimerais ajouter que nous devons agir rapidement et de façon éclairée.

Ce sont des décisions difficiles, voire déchirantes. Il faut peser le pour et le contre et tenter de trouver l'équilibre. Il est toujours préférable que les parties parviennent à résoudre elles-mêmes leur conflit. Nous sommes tous d'accord sur ce point et c'est l'objectif ultime que nous visons. D'ailleurs, 94 p. 100 des négociations dans les entreprises qui relèvent de la compétence fédérale se règlent de manière satisfaisante sans arrêt de travail.

Quand tout a été fait pour rapprocher les parties, quand les discussions sont dans une impasse et que rien ne laisse présager un dénouement, quand les risques associés à un conflit sont élevés, non seulement pour la population et la compagnie visée mais aussi pour l'économie du pays tout entier, il est clair que le Parlement doit agir.

• (1655)

[Traduction]

L'hon. Wayne Easter (Malpeque, Lib.): Monsieur le Président, j'ai peine à croire les excuses que j'entends de la bouche des députés du parti au pouvoir. On dirait que toutes les excuses sont bonnes pour priver les travailleurs de leur droit à la négociation collective. C'est ce que le gouvernement fait. Le député invoque la fragilité de l'économie pour justifier l'intervention. Et qu'en est-il des travailleurs?

Mon collègue nous a rappelé tout à l'heure ce que les employés d'Air Canada ont accepté dans le cadre de la restructuration. Depuis ce temps, ils n'ont jamais pu reprendre le terrain perdu.

Quelle somme Robert Milton a-t-il pu retirer de l'économie lorsqu'il est parti? Était-ce 100 millions de dollars? Et que dire des salaires des cadres d'Air Canada, qui ont connu des augmentations excessives, de l'ordre de 400 p. 100 et plus, pour atteindre des millions de dollars, alors que les travailleurs n'ont toujours pas retrouvé la rémunération qu'ils touchaient avant la restructuration d'Air Canada? Ce sont les travailleurs qui ont fait tous les sacrifices pour sauver ce transporteur aérien.

Aujourd'hui, le député nous sert l'excuse de la fragilité de l'économie pour dissimuler le projet d'éradication de la négociation collective que son parti est en train de mettre en oeuvre.

Comment le député est-il capable d'adopter une telle position, en toute conscience, dans une société libre et démocratique?

Initiatives ministérielles

[Français]

M. Jacques Gourde: Monsieur le Président, nous sommes très déçus que les trois parties ne soient pas arrivées à une entente. Considérant l'état fragile de notre économie, un arrêt de travail est inacceptable. Notre gouvernement est préoccupé par l'impact négatif significatif que des arrêts de travail chez Air Canada auraient sur les familles et sur notre économie nationale.

C'est un moment particulièrement mal choisi pour des milliers de Canadiens, d'autant plus que la semaine de relâche arrive à grands pas et que plusieurs d'entre eux partiront en voyage. J'exhorte mes collègues à appuyer ce projet de loi qui vise la reprise et le maintien des services aériens.

[Traduction]

M. Rodger Cuzner: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Je suis certain qu'il est écrit dans le Règlement que, lorsqu'ils prennent la parole à la Chambre, les députés ne doivent pas lire d'un texte préparé à l'avance. Je me demande aussi s'il existe une disposition spéciale qui autorise les députés à avoir en main une réponse préparée lorsqu'ils se font poser une question avant même d'avoir entendu ladite question. Je vous demande de rendre une décision.

Le député a donné des réponses qui n'avaient aucun lien avec les questions posées, en lisant à partir de documents préparés. Je vous demande de prendre une décision.

Le président suppléant (M. Barry Devolin): Le député de Cape Breton—Canso a fait valoir deux points.

Le premier est de savoir si la réponse donnée est en lien avec la question posée. Le député siège depuis longtemps à la Chambre, et il sait que la présidence ne juge pas de la pertinence des réponses.

Le deuxième point concerne la lecture de textes préparés. Il s'agit d'une pratique répandue des deux côtés de la Chambre; les députés consultent de temps en temps des documents préparés qu'ils ont en main. Encore une fois, la présidence n'a pas décidé que les députés n'avaient pas le droit de se servir de textes préparés.

Sur ce, je cède de nouveau la parole au secrétaire parlementaire pour le laisser terminer rapidement sa réponse à la question. Le secrétaire parlementaire.

[Français]

M. Jacques Gourde: Monsieur le Président, je tiens à dire et je réitère que mes réponses étaient très bonnes aux questions posées par l'opposition.

● (1700)

[Traduction]

M. Scott Armstrong (Cumberland—Colchester—Musquodoboit Valley, PCC): Monsieur le Président, permettez-moi d'expliquer au nom du gouvernement du Canada pourquoi il nous semble important d'agir dès maintenant pour assurer le maintien ou la reprise des services aériens d'Air Canada.

Pour être clairs, disons que nous sommes fermement convaincus que la meilleure solution est celle que les deux parties trouvent ensemble. En l'espèce, il y a trois parties qui négocient dans deux conflits de travail différents, mais cela ne change rien au fait qu'elles doivent collaborer afin de s'entendre, car c'est toujours ce qu'il y a de mieux, lorsque les parties parviennent à un consensus.

Toutefois, cette solution ne s'est pas concrétisée. Les Canadiens sont donc maintenant exposés non seulement au risque d'interruption des services d'Air Canada, mais aussi à celui de préjudices pour notre économie et ce, à un moment où sa fragilité ne lui permet de

résister à aucun revers. Ce que le gouvernement fait en assurant la reprise et le maintien des services aériens à Air Canada, c'est la bonne solution si nous voulons éviter les torts pour notre économie.

La première loi fédérale de retour au travail au Canada remonte à 1950. Cette année-là, le gouvernement St-Laurent avait présenté le projet de loi 1, Loi sur le maintien de l'exploitation des chemins de fer. Cette mesure visait à mettre un terme à une grève qui avait paralysé le réseau ferroviaire national. À l'époque, les parlementaires ont compris le risque que présentait l'immobilisation d'un secteur majeur des services de transport. Ils ont agi et épargné à l'économie un tort inutile. Dans ces années-là, le Canada dépendait beaucoup des chemins de fer pour transporter les voyageurs et les marchandises dans tout le pays. Lorsque les trains de marchandises se sont immobilisés, tout le monde pouvait constater que le prix à payer sur le plan économique serait lourd. Le projet de loi 1 a donc ordonné la fin de la grève et imposé un mécanisme pour résoudre le conflit entre les travailleurs ferroviaires et leur employeur. En quelques jours, les travailleurs étaient de retour au poste.

Il existe d'importants points communs entre la grève des chemins de fer de 1950 et l'enjeu d'aujourd'hui, avec l'arrêt de travail qui menace à Air Canada. En 1950, le gouvernement fédéral a agi énergiquement parce qu'il avait compris qu'un conflit de travail entre les travailleurs ferroviaires et leur employeur causerait des préjudices qui seraient loin de se limiter aux deux seules parties à la table des négociations.

Aujourd'hui, le risque est tout aussi réel et ses conséquences sont tout aussi étendues. L'économie du Canada, sa réputation internationale comme partenaire commercial, les emplois, la prospérité et le gagne-pain des familles canadiennes sont menacés par ces deux conflits de travail entre Air Canada et l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale et entre Air Canada et l'Association des pilotes d'Air Canada.

Selon l'Organisation internationale du travail, pour chaque emploi perdu dans la société aérienne, entre quatre et dix emplois peuvent être perdus dans l'économie. Il y a déjà assez d'incertitude dans l'économie mondiale aujourd'hui. Le Canada ne peut pas se permettre d'avoir une ligne aérienne clouée au sol. Cela causerait des ravages et sèmerait le doute à un moment où le monde s'intéresse à nous comme à un pays de prédilection pour faire des affaires et investir.

Les membres de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale forment le plus grand groupe de travailleurs syndiqués à Air Canada. On voit très bien ce qu'un arrêt de travail voudrait dire pour les opérations quotidiennes d'Air Canada, qui est une partie intégrante de l'économie canadienne. Ce syndicat a déclaré publiquement dans un bulletin adressé à tous ses membres que, sans eux, tout serait cloué au sol.

Initiatives ministérielles

Parlons maintenant des quelque 3 000 pilotes représentés par l'Association des pilotes d'Air Canada. Il est parfaitement évident qu'un arrêt de travail de ce groupe paralyserait le transporteur aérien. Air Canada serait cloué au sol. De fait, les pilotes eux-mêmes ont affirmé que selon eux Air Canada était un service essentiel. Le capitaine Paul Strachan, président de l'Association des pilotes d'Air Canada, a lui-même déclaré ceci lors de son témoignage devant le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, quand on lui a demandé s'il considérait qu'Air Canada était un service essentiel: « Je pense que la compagnie est essentielle pour ce pays. À l'heure où nous parlons, elle est absolument essentielle. Elle est un pilier de notre économie. » Même les pilotes, qui sont engagés dans un des conflits de travail que nous connaissons aujourd'hui, admettent qu'il est essentiel qu'Air Canada maintienne ses vols.

Songez aux conséquences d'un arrêt brusque et complet des activités d'Air Canada, le principal transporteur aérien du Canada. Les gens d'affaires pourraient devoir renoncer à des rencontres avec des clients, des conventions seraient annulées à la dernière minute et des passagers seraient coincés à l'aéroport et devraient annuler leurs vacances. Tout cela aurait des coûts. Il est donc évident qu'un arrêt de travail affaiblirait l'économie du Canada et ternirait la réputation d'Air Canada auprès des voyageurs.

Air Canada et ses syndicats ne s'entendent pas au sujet des pensions et des salaires depuis 2003. Le conflit de travail avec l'Association internationale des machinistes et des travailleuses et travailleuses de l'aérospatiale évolue depuis quelque temps déjà. Il était évident qu'il ne serait pas facile d'obtenir que toutes les parties ratifient un règlement négocié.

● (1705)

Une entente de principe entre Air Canada et l'AIMTA a été conclue en février, mais les travailleurs l'ont rejetée. Par la suite, 78 p. 100 des membres ont également voté en faveur d'un mandat de grève. Le 6 mars, le syndicat a présenté un préavis de grève à la ministre du Travail.

Le conflit de travail avec l'APAC dure lui aussi depuis un certain temps. Là encore, une entente de principe avait été conclue entre Air Canada et l'APAC, mais les membres de l'APAC ont eux aussi rejeté cette entente. Plus tard au cours de l'année, 97 p. 100 des membres de l'APAC se sont prononcés en faveur d'un mandat de grève. Le 8 mars, l'employeur, c'est-à-dire Air Canada, a avisé la ministre du Travail de son intention de mettre les pilotes en lock-out.

Malgré l'aide d'un commissaire-conciliateur, dans le cas de l'AIMTA, et de deux médiateurs, dans le cas de l'APAC, les trois parties ont été incapables de régler leurs différends. Entretemps, dans le rapport financier publié le mois dernier, Air Canada déclarait avoir perdu 80 millions de dollars uniquement au cours du quatrième trimestre de 2011. Air Canada éprouve encore aujourd'hui de sérieuses difficultés financières et essaie de réduire ses coûts. Les syndicats ont accepté des concessions financières par le passé, mais maintenant ils ne sont plus disposés à en faire.

Le gouvernement a fait tout en son pouvoir pour aider les parties à s'entendre. Il est temps maintenant que le Parlement fasse le nécessaire et appuie le gouvernement qui cherche à assurer le maintien ou la reprise des services aériens d'Air Canada.

Pensez-y un peu. En 2005, une grève sauvage d'une journée menée par le personnel au sol à Air Canada a retardé 60 vols et entraîné l'annulation de 19 vols uniquement à Toronto. Le ralentissement des opérations d'Air Canada sera également très coûteux pour les aéroports canadiens et pour Nav Canada, qui exploite notre système de navigation aérienne.

Les risques pour notre économie ne sont pas imaginaires, et l'avenir d'Air Canada pourrait être en jeu. Un arrêt de travail chez Air Canada va à l'encontre des intérêts des travailleurs canadiens, des entreprises canadiennes et étrangères et d'une économie encore fragile.

Par conséquent, je demande à tous les députés de se joindre à moi et d'intervenir pour qu'Air Canada continue d'offrir ses services, pour préserver la confiance des voyageurs et pour assurer le maintien ou la reprise des services aériens d'Air Canada.

[Français]

Mme Anne-Marie Day (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, NPD): Monsieur le Président, ce qu'on voit ici, c'est une incompétence flagrante. Ce n'est pas l'économie qui sera affectée. Le gouvernement doit négocier depuis le mois d'avril 2011 et il n'est pas arrivé à un accord avec les représentants des syndicats. Le problème ici se situe à l'inverse. Si les conservateurs avaient bien fait leur job, on ne serait pas dans la situation actuelle; la nouvelle convention collective serait négociée et serait en cours.

[Traduction]

M. Scott Armstrong: Monsieur le Président, il n'appartient pas au gouvernement du Canada de négocier un contrat entre Air Canada et ses syndicats. Nous croyons que le meilleur contrat est celui que les deux parties négocieront ensemble.

Je sais que le NPD croit que nous devrions intervenir pour imposer un contrat, que le gouvernement devrait immédiatement prendre des mesures radicales, mais ce n'est pas notre rôle. Notre rôle consiste à appuyer les deux parties pour qu'elles puissent parvenir à une entente mutuellement satisfaisante.

M. Rodger Cuzner (Cape Breton—Canso, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de constater que mon collègue répond aux questions sans lire un texte préparé. Je ne peux qu'admirer un député qui agit ainsi, surtout quand il s'agit d'un membre du caucus conservateur.

Je voudrais interroger mon collègue sur un point précis. Dans le projet de loi que la ministre a présenté précédemment — je pense à celui concernant Postes Canada —, elle avait prévu dans la loi elle-même le taux de rémunération des employés des Postes. Elle ne l'a pas fait dans le projet de loi à l'étude, mais elle a demandé à l'arbitre de veiller à en tenir compte.

Si la ministre veut se mêler des négociations, mon collègue ne croit-il pas qu'elle devrait demander à la compagnie de combler le déficit de 3 milliards de dollars de son fonds de pension? Croit-il que les retraités d'Air Canada doivent être exposés à ce risque? La ministre veille aux intérêts de la compagnie. Pourquoi ne prend-elle pas aussi un grand engagement envers les retraités d'Air Canada en demandant à la compagnie de combler le déficit de 3 milliards de son fonds de pension?

● (1710)

M. Scott Armstrong: Monsieur le Président, je suis heureux que le député m'admire. Je trouve génial, à titre de député conservateur, de pouvoir compter sur l'appui du Parti libéral.

La différence entre Postes Canada et Air Canada, c'est que Postes Canada est une société d'État sous réglementation fédérale. La ministre du Travail prendra dans ces négociations des mesures différentes de celles qu'elle aurait prises dans d'autres négociations. Comme je l'ai dit, la meilleure solution consisterait pour les parties à s'entendre entre elles. Dans cette affaire, nous ne parlons pas d'un seul syndicat. Nous sommes confrontés à deux conflits de travail différents.

Dans le domaine des pensions, nous devons veiller à ce que toutes les parties soient traitées équitablement, aussi bien la partie syndicale que la partie patronale.

M. Dan Albas (Okanagan—Coquihalla, PCC): Monsieur le Président, Air Canada est la seule compagnie aérienne qui dessert la ville de Penticton, dans le Sud de l'Okanagan, et ma circonscription. L'interruption des services aériens d'Air Canada occasionnerait d'importantes difficultés dans ma région. En même temps, je suis sûr que ce n'est pas la seule collectivité qui connaîtrait des difficultés.

Je voudrais demander à mon collègue quels seraient, à son avis, les effets d'un arrêt de travail ou d'une interruption des services aériens sur notre reprise économique fragile.

M. Scott Armstrong: Monsieur le Président, les petits transporteurs aériens et tous les petits aéroports au Canada seront durement touchés par tout arrêt de travail à Air Canada. Ils auront du mal à demeurer rentables. Nous devons assurer la protection des petits transporteurs aériens, qui desservent des régions auxquelles ne peuvent accéder beaucoup d'autres compagnies.

Dans ma province, la Nouvelle-Écosse, j'ai la chance de compter l'aéroport international Stanfield d'Halifax dans ma circonscription. C'est une plaque tournante importante. Des millions de passagers l'empruntent tous les ans. Nous avons très peu de portes d'entrée en Nouvelle-Écosse, province quasiment insulaire; je suis chanceux d'en avoir deux dans ma circonscription.

Nous devons faire en sorte que les entreprises touristiques puissent compter sur le maintien des activités d'Air Canada. Le ministre d'État responsable de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique a affirmé que le tourisme est un des principaux moteurs économiques dans la région. Le secteur doit pouvoir se fier sur le fait que les touristes pourront se déplacer par avion et visiter la circonscription et la province cette année. Nous devons veiller à la protection des entreprises touristiques, des petites entreprises et de l'économie de tous les Canadiens dans l'ensemble du pays.

Mme Libby Davies (Vancouver-Est, NPD): Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec le député de Winnipeg-Centre.

J'aurais aimé ne pas avoir à prendre la parole dans le débat sur cette motion aujourd'hui. J'aurais aimé que le gouvernement ne tente pas à nouveau de briser les reins des travailleurs qui cherchent seulement à se prévaloir d'un droit que leur accordent les conventions internationales sur le travail, soit le droit à la négociation collective.

La Chambre est beaucoup trop souvent saisie de projets de loi de retour au travail. Ceux qui ont été présentés au cours de la dernière année seulement me font frémir d'indignation. Ils sont injustes. Ils transforment les travailleurs en boucs émissaires. C'est le troisième projet de loi de retour au travail qui a été présenté cette dernière année.

Les gens en grève, sur la ligne de piquetage, n'ont pas pris leur décision à la légère. Ils ont cessé de travailler. C'est une décision qui entraîne des difficultés et des perturbations financières.

Initiatives ministérielles

Toutefois, l'idée d'imposer aux travailleurs une mesure législative forçant leur retour au travail, alors qu'ils ne sont même pas en grève, dépasse l'entendement. Ils n'en sont pas encore là, mais le gouvernement, avec tout son pouvoir, s'appête déjà à employer les grands moyens. Je trouve offensant qu'il prive les gens de la procédure de recours et du droit à la négociation collective.

Je suis allée passer la fin de semaine dans ma circonscription, en Colombie-Britannique, où une approche identique est adoptée par le gouvernement libéral de la province, qui est, bien entendu, un très proche cousin du gouvernement conservateur fédéral. En effet, le gouvernement provincial emprunte la même approche en bafouant les droits des enseignants de la Colombie-Britannique.

La question des droits des travailleurs définit qui nous sommes et ce que nous défendons. C'est trop facile d'utiliser les travailleurs comme boucs émissaires. Oui, il y a des interruptions de travail. Après tout, c'est ce que signifie être en grève. Les travailleurs exercent leur pouvoir en arrêtant de travailler, mais par le fait même, ils deviennent des cibles faciles.

Il est facile de mettre la population en furie. Les employeurs aiment que les gens soient la proie de leurs émotions. C'est justement la raison pour laquelle nous avons des lois sur le travail, des procédures et des conseils de relations de travail. Voilà autant de mesures qui visent à instaurer un processus adéquat pour que nous ne soyons pas sous le coup de nos émotions et que nous ne perdions pas de vue le fait que les gens ont le droit de se faire entendre et de participer à la prise de décisions concernant leurs conditions de travail, leur sécurité, leurs pensions et ce que fait ou ne fait pas leur employeur. C'est à cela que servent ces processus. Il est tellement facile d'attiser les émotions et de s'en prendre aux travailleurs. C'est exactement ce que fait le gouvernement conservateur.

Je suis fière de dire que le NPD n'agit pas de la sorte. Nous tenons mordicus au principe selon lequel la négociation collective est un processus valable qui existe depuis longtemps dans notre pays. N'oublions pas, bon sang, que des gens ont perdu la vie pour le droit de négocier collectivement, de se syndiquer et d'utiliser leur pouvoir collectif pour exiger des conditions de travail décentes et équitables.

Nous devons tous au mouvement syndical, même les gens qui ne sont pas syndiqués, le salaire minimum et les règles sur la sécurité du travail. Je suis toujours horrifiée quand on balance ce genre de choses par la fenêtre et lorsque le gouvernement intervient de façon émotive, exagérée et très partisane et qu'il est motivé par des considérations politiques.

Il est vrai que le gouvernement fédéral bénéficie d'un pouvoir énorme. À tout moment, il peut intervenir et décider ce qu'il veut faire. C'est ce que nous avons déjà constaté par les mesures législatives qui ont forcé le retour au travail des employés des postes, et à d'autres reprises dans le cas d'Air Canada.

● (1715)

La façon d'agir du gouvernement au Parlement est tout aussi odieuse. Nous débattons de cette motion aujourd'hui parce que le gouvernement veut faire adopter le projet de loi à toute vapeur, d'ici aux petites heures du matin, dans la nuit de mardi à mercredi.

Il nous faut vraiment contester les raisons qui sont invoquées pour justifier une telle démarche. Les gens ne sont même pas encore en grève.

Initiatives ministérielles

Je sais que notre porte-parole en matière de droit du travail, le député d'Acadie—Bathurst, demande à la ministre de participer de manière proactive et positive et de se servir de son pouvoir et de son influence pour assurer de bonnes négociations et faire intervenir des médiateurs si nécessaire.

La motion dont nous sommes saisis aujourd'hui, la motion n° 10, qui contient plusieurs paragraphes, de a) à j), vise essentiellement à censurer le Parlement et notre façon de régler ces questions. Je suppose que nous pouvons dire que cela constitue un double affront, que cela ajoute l'insulte à l'injure. Non seulement on viole les droits des gens touchés par le conflit, les travailleurs, mais on bafoue notre travail de parlementaires, le travail que nous devons faire dans l'intérêt public pour nos électeurs et pour veiller à ce que les lois et les droits soient respectés. Nous avons vu le gouvernement fédéral actuel agir ainsi à maintes reprises.

J'ai l'impression que, dans ce dossier, nous n'obtiendrons pas un très grand appui de la population, car les gens adhèrent à la formule suivante: « Mettons les cartes sur la table et agissons de façon unilatérale. » Cependant, j'exhorte les Canadiens à réfléchir aux valeurs qui sous-tendent le processus de négociation collective. Quiconque a déjà fait partie d'un syndicat sait à quel point ce processus est important et que la décision de déclencher la grève est parfois littéralement déchirante.

En troisième lieu, j'aimerais que l'on s'interroge sur ce qui est en train de se passer.

Je ne suis pas membre du syndicat ni, bien entendu, de la partie patronale. J'ai très souvent recours aux services d'Air Canada, comme la plupart de mes collègues à la Chambre. Évidemment, un transporteur aérien présent à la grandeur du pays fournit un service public très important. Toutefois, je pense qu'il faut se poser sérieusement des questions quand on examine l'historique des relations de travail chez Air Canada et le fait que la situation ait dégénéré si souvent à ce point.

Encore une fois, je ne suis pas au courant de tous les détails de la situation actuelle. Toutefois, il y a lieu de se poser des questions. Lorsque des travailleurs sont désespérés au point d'avoir l'impression qu'ils n'ont plus rien à perdre, on peut s'interroger sur l'état des relations de travail chez Air Canada et sur ce qui s'y est passé, non seulement ces dernières années, mais aussi au cours des dernières décennies. Certains employés comptent de nombreuses années d'expérience. Dans certains cas, ils ont même déjà travaillé pour les Lignes aériennes Canadien Pacifique, une société qui n'existe plus. Je me souviens que ces employés s'étaient alors joints à Air Canada. Ce sont des employés de longue date. Qu'il s'agisse des machinistes, des agents au sol, des agents de bord ou des pilotes, ces gens possèdent une longue expérience et prennent leur travail à coeur. Par conséquent, quand on constate que ces travailleurs ont l'impression d'être acculés au mur, il y a lieu de s'interroger. Cela m'amène à mon point suivant, à savoir: quel est donc le rôle de la ministre du Travail?

Au sein du gouvernement actuel, il y a une ministre responsable du travail. Ce qu'elle est en train de faire, avec l'appui du gouvernement, c'est enlever à l'employeur toute la motivation nécessaire pour négocier de bonne foi. Comment trouver cette motivation quand l'employeur peut se contenter de demander au gouvernement de proposer une mesure législative, sous prétexte que l'employeur relève du gouvernement fédéral, ou du gouvernement provincial, dans le cas des enseignants de la Colombie-Britannique? C'est ce que je trouve de plus triste dans ce qui se produit aujourd'hui, alors que nous sommes appelés à nous prononcer, ce

soir, sur ce projet de loi. Nous sommes en train de miner un processus très important au pays: la négociation collective.

● (1720)

Je suis fière de joindre ma voix à celle de mes collègues pour m'opposer à cette mesure, qui va à l'encontre de nos principes et du pragmatisme. Nous ferons tout en notre pouvoir pour que cette mesure législative ne soit pas adoptée.

M. Dean Del Mastro (secrétaire parlementaire du premier ministre et du ministre des Affaires intergouvernementales, PCC): Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement les commentaires de la députée. Je pense que nous nous soucions tous des travailleurs d'Air Canada. Nous nous inquiétons aussi de la compagnie en tant que telle.

Nous ne devons pas oublier qu'il n'y a pas encore trois ans, nous avons consenti à Air Canada un prêt de dernier recours, ce qui a alors sauvé la compagnie. Personne d'autre ne lui aurait accordé un prêt à l'époque. Nous sommes ravis qu'Air Canada ait pu rembourser ce prêt et stabiliser sa situation, en dépit de la perte qu'elle a enregistrée récemment au quatrième trimestre.

Quand on parle d'économie, on oublie souvent que l'économie, c'est les gens, non les chiffres. Bien des gens, des familles en fait, vont voyager dans le monde cette semaine, la semaine prochaine et tout le mois de mars. Ils ont investi de l'argent; ils ont dépensé beaucoup d'argent. Certains se trouvent actuellement dans ces endroits et ils doivent savoir s'ils peuvent prendre l'avion.

Le NPD suggère que ces familles, qui peuvent se trouver partout dans le monde, ne devraient avoir aucune certitude de pouvoir rentrer chez elles. La députée trouve-t-elle cela responsable?

Mme Libby Davies: Monsieur le Président, je demande au député de réfléchir à ce qu'il dit, parce que lorsqu'il dit que des gens ont des billets et qu'ils doivent savoir s'ils peuvent prendre l'avion, c'est dire en fait que les syndicats n'ont aucun droit de faire quoi que ce soit. En fin de compte, si la possibilité de prendre l'avion est notre priorité absolue ou notre plus grande considération, alors le processus n'a aucune raison d'être. Il faut que nous comprenions cela.

Évidemment, je veux que les gens puissent prendre l'avion à la date à laquelle ils ont réservé leur place, et ainsi de suite, mais à moins de respecter le processus établi et de reconnaître que ces gens ne sont pas encore en grève, nous contreviendons à un principe fondamental. Même s'ils avaient commencé la grève, ils conservent toujours ce droit.

J'espère que le député comprend cela. Je pense que les députés d'en face comprennent peut-être, mais ils ne vont, bien sûr, pas le reconnaître.

Cela me préoccupe pour l'avenir de notre pays et ce qu'il deviendra si on adopte ce genre d'attitude.

Initiatives parlementaires

•(1725)

L'hon. Wayne Easter (Malpeque, Lib.): Monsieur le Président, j'ai bien aimé les propos de la députée. Elle a beaucoup parlé du processus de négociation collective et de son importance. Je conviens qu'une bonne partie des avantages, des droits et des salaires dont profitent les travailleurs, qu'ils soient syndiqués ou non, sont attribuables à un processus équitable et ouvert de négociation collective qu'on laisse donner des résultats. Dans ce cas-ci, on ne l'a pas fait.

Je dois dire une chose, à la suite de l'intervention du secrétaire parlementaire du premier ministre et du ministre des Affaires intergouvernementales. Le gouvernement ne se soucie pas du processus. Les réponses que donne le secrétaire parlementaire tous les jours à la Chambre au sujet du processus électoral, par le camouflage qu'il exerce, démontrent le mépris des députés d'en face à l'égard du processus électoral.

Le secrétaire parlementaire sait qu'il n'y a qu'un seul parti faisant l'objet d'un mandat de perquisition, et c'est le Parti conservateur. Il sait qu'à la suite du scandale des transferts de fonds, le Parti conservateur a payé une amende de 230 000 dollars pour s'être rendu coupable de fraude électorale.

Dans le dossier qui nous occupe, les actes de la ministre du Travail démontrent également son mépris à l'égard du processus de négociation collective; le gouvernement ne se soucie donc pas du processus. La députée est-elle d'accord?

Mme Libby Davies: Tout à fait, monsieur le Président.

Je me rappelle une conversation que j'ai eue avec Bill Blaikie, qui a été député durant de nombreuses années et à qui on a déjà décerné le prix de parlementaire de l'année. Il m'avait dit que si nous comptons le nombre de règles changées ici sur le plan de la démocratie parlementaire durant les décennies où il a siégé, nous serions stupéfaits. Nous assistons à une érosion constante de la démocratie parlementaire.

Cela s'est produit et se produit de plus en plus, étant donné les bâillons et les clôtures imposés par le gouvernement. Il cherche à faire adopter des projets de loi à toute vapeur. Si nous combinons ce qui arrive ici à ce qui arrive aux travailleurs à l'extérieur, il y a de quoi être inquiets, comme je l'ai dit, de ce que deviennent les valeurs fondamentales que sont l'équité et la justice au Canada.

M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD): Monsieur le Président, l'un des piliers de toute démocratie occidentale est l'existence d'un mouvement syndical libre et actif qui reconnaît et garantit le droit d'association, le droit à des négociations collectives libres et, quand les négociations achoppent, le droit de faire la grève pour exercer des pressions afin d'obtenir un salaire décent dans le marché du travail libre que nous reconnaissons et respectons.

Ce projet de loi, que le gouvernement veut faire adopter à toute vapeur après quelques heures de débat seulement et sans l'audition de témoins au comité, a un effet corrosif sur tout ce que nous défendons, sur tous les droits et toutes les libertés qui nous définissent en tant que Canadiens. Nous, de ce côté-ci de la Chambre, nous engageons et nous employons à lutter par tous les moyens possibles contre cette érosion de nos droits et libertés fondamentaux.

Quelle est la définition de l'outrage au Parlement? Elle se trouve dans le document que nous avons sous les yeux, car les conservateurs tentent de miner le droit à des négociations collectives libres au moyen d'un projet de loi qui, du coup, heurte la sensibilité de tous ceux qui ont une fibre démocratique du fait qu'ils cherchent à

le faire adopter à toute vapeur en catimini, espérant que le public ne relèvera pas la force brutale et l'ignorance qui le caractérisent. C'est le comble du mépris.

Chez moi, on dit que les salaires équitables profitent à toute la collectivité. Les conservateurs parlent de protéger l'économie en s'attaquant au droit de ces travailleurs d'essayer d'obtenir un salaire équitable de leur employeur. Qu'advient-il de l'économie si toute la classe ouvrière est réduite à des salaires qui ne permettent pas de subvenir aux besoins des familles? On a vu ce qui s'est produit aux États-Unis. Le rêve américain s'est écroulé parce que l'aile droite néo-conservatrice américaine a écrasé le mouvement syndical dans les années 1980 et 1990.

C'est le mouvement syndical des États-Unis qui a créé l'actif le plus précieux de ce pays, une classe moyenne de consommateurs, des familles qui avaient suffisamment d'argent pour s'acheter des biens et s'offrir un niveau de vie convenable. Quand les forces de droite, les néo-conservateurs, les partisans de l'économie à la Reagan ont fait passer le taux de syndicalisation de 30 p. 100 à 6 p. 100, les emplois qui permettaient aux familles de gagner un salaire convenable sont disparus. Aujourd'hui, tout le monde est pris dans des emplois merdiques à 8 ou 9 \$ l'heure, sans régime de retraite ni avantages sociaux. Est-ce l'avenir que les conservateurs entrevoient pour le Canada, de suivre les Américains vers une économie où il n'y a pas d'emplois qui rapportent un salaire convenable?

•(1730)

Le président suppléant (M. Barry Devolin): Je m'excuse d'interrompre le député de Winnipeg-Centre, mais comme il est 17 h 30, la Chambre passe maintenant à l'étude des initiatives parlementaires inscrites au *Feuilleton* d'aujourd'hui.

Le député aura sept minutes lorsque la Chambre reprendra l'étude de cette question.

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

[Traduction]

LA LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 6 février, de la motion portant que le projet de loi C-377, Loi modifiant la Loi de l'impôt sur le revenu (exigences applicables aux organisations ouvrières), soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

M. Rodger Cuzner (Cape Breton—Canso, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole au sujet du projet de loi C-377 afin d'exprimer, au nom du Parti libéral, certaines réserves. Il est à-propos que nous soyons saisis de cette mesure législative le jour même où le gouvernement conservateur veut faire adopter un projet de loi de retour au travail. La plupart des Canadiens verront dans cette mesure une nouvelle tentative de menotter les syndicats dans notre pays. C'est ainsi que je perçois ce projet de loi.

Initiatives parlementaires

Le Parti libéral du Canada comprend l'importance des mesures qui se prêtent à l'ouverture, à la transparence, à la reddition de comptes et appuie de telles mesures. Il y a une autre catégorie d'organisations au Canada qui est régie par des règles semblables à celles que l'on propose dans ce projet de loi: les organismes de bienfaisance. On leur demande de rendre publics leurs états financiers. On sait que c'est un gouvernement libéral qui a établi cette règle en 1977, et elle nous a assez bien servis. Mais quand on compare les dispositions qui s'appliquent aux organismes de bienfaisance à celles que l'on veut appliquer aux syndicats, on constate que les mesures proposées dans ce projet de loi vont bien au-delà de ce que l'on attend des organismes de bienfaisance.

Dans le cadre de ce débat sur le projet de loi, nous nous entendrons certainement sur le fait que cette mesure législative imposerait un réel fardeau aux organisations ouvrières et aux syndicats. Elle soulève beaucoup de questions. Si le but de mon collègue qui a déposé cette mesure est de veiller à ce que les organismes auxquels la Loi de l'impôt sur le revenu accorde un avantage fiscal rendent des comptes et fassent preuve de transparence, je me demande pourquoi les dispositions de son projet de loi ne s'appliquent pas aux organisations professionnelles? Le montant total des avantages fiscaux accordés aux syndicats et aux organisations professionnelles s'élève à environ 800 millions de dollars. Or, ce sont les organisations professionnelles qui profitent le plus de ces avantages fiscaux. Si la reddition de comptes est notre objectif, nous devrions demander à tous les groupes visés par l'article 149 de la Loi de l'impôt sur le revenu de rendre des comptes. En effet, l'exemption fiscale est accordée aux organismes de bienfaisance, aux organisations professionnelles et aux syndicats.

Nous savons que les sections locales et les syndicats seraient non seulement tenus de justifier toute transaction de plus de 5 000 \$ effectuée dans leurs comptes courants, mais également dans leurs comptes en fiducie. Par conséquent, des retraités qui gagnent de petits montants d'argent et retirent de modestes pensions de ces fonds en fiducie seraient obligés de déclarer les montants qu'ils retirent des fiducies, ce qui soulève des préoccupations au sujet du respect de leur vie privée.

● (1735)

L'état de compte de tous ceux qui font affaire avec un syndicat serait publié. Le petit entrepreneur qui s'occupe de l'entretien et du nettoyage des bureaux du syndicat local serait obligé de déclarer publiquement le montant que lui verse le syndicat pour les services qu'il fournit. Or c'est injuste, car ses concurrents seraient au courant du tarif qu'il a demandé, ce qui le désavantagerait la prochaine fois que le syndicat lance un appel d'offres pour les services de nettoyage.

Le projet de loi soulève plusieurs préoccupations, la principale — et cela nous ramène à la discussion et au débat d'aujourd'hui sur la loi de retour au travail — étant qu'il désavantagerait les organisations ouvrières en les obligeant de divulguer l'état de tous leurs comptes.

Si une société et une section locale sont au beau milieu d'une négociation de convention collective et que la situation se corse, le syndicat risque de déclencher une grève. Avant de le faire, il examine sa situation financière. Puisqu'il a accès à tous ses livres, il sait exactement pendant combien de temps il pourrait verser des indemnités de grève. Il essaie toutefois de résoudre l'impasse de façon équitable dans le cadre d'un processus de négociation ouvert et juste. Or, la société aurait un avantage sur le syndicat si elle connaissait la situation financière de ce dernier. Nous ne pouvons pas appuyer une mesure législative qui donnerait un avantage injuste à un groupe au détriment de l'autre.

Divers aspects du projet de loi posent problème. Bien sûr, nous appuyons sans réserve les dispositions relatives à l'ouverture et à la reddition de comptes.

Lors de la dernière législature, notre ancienne collègue Albina Guarnieri avait présenté un projet de loi sur la reddition de comptes. Les salaires versés à certains dirigeants d'organismes de bienfaisance faisaient couler beaucoup d'encre à l'époque, et le projet de loi exigeait des organismes qu'ils divulguent publiquement tout salaire supérieur à 100 000 \$ payé à une même personne. Il est malheureusement mort au *Feuilleton* au moment du déclenchement des dernières élections.

Les associations professionnelles ressemblent aux syndicats. Leurs membres ont droit à des exemptions fiscales comparables à celles des syndiqués. Nous savons qu'il s'agit d'une exigence de la plupart des organisations professionnelles. Si quelqu'un veut pratiquer une profession donnée, il doit adhérer à l'organisation professionnelle correspondante. C'est obligatoire. Je ne comprends donc pas pourquoi les organisations professionnelles n'ont pas été incluses dans le projet de loi de manière à ce qu'il soit équitable pour tous.

Je terminerai en disant que nous sommes en faveur de la reddition de comptes et de la transparence. Au fil des ans, nous avons démontré que nous accordons une grande importance à ces notions. Les organisations ouvrières et les organismes de bienfaisance sont déjà visés par de nombreuses dispositions. Si le député avait proposé un projet de loi qui ne portait pas uniquement sur les organisations ouvrières, mais qui tenait aussi compte des organisations et des associations professionnelles, mettant ainsi tout le monde sur un pied d'égalité, nous aurions pu l'appuyer. Nous ne serons cependant pas en mesure de le faire si le projet de loi demeure dans sa forme actuelle.

● (1740)

[Français]

M. Claude Patry (Jonquière—Alma, NPD): Monsieur le Président, je prends la parole au sujet du projet de loi C-377. Je suis moi-même un ancien président de syndicat et un ancien vice-président. Dans le fonctionnement d'un syndicat, on consulte les membres en assemblée générale une fois par année. Dans mon syndicat, on gérait la convention collective et l'assurance-médicaments pour les cols bleus et les cols blancs.

Imagine-t-on l'impact qu'aura ce projet de loi quand il sera adopté? On demande aux syndicats de dévoiler leurs activités en matière de relations de travail, de déclarer ce qu'ils font et comment ils les financent, de divulguer leurs activités politiques, leurs activités de négociation collective, des informations sur les congrès, les activités d'éducation et de formation, les activités judiciaires et les activités de recrutement. On demande au fond aux syndicats de baisser leur pantalon devant tout le monde. Ils doivent montrer leurs chiffres.

Comment les syndicats peuvent-ils élaborer une stratégie? Comment peuvent-ils négocier avec un employeur quand celui-ci sait tout sur leurs données, comme le fonds de grève, le fonds de roulement et le personnel? C'est inadmissible.

Quand j'étais président d'un syndicat à Arvida, on avait une assurance-médicaments pour les cols bleus et les cols blancs. Il y a de la stratégie en ce qui a trait aux médicaments et aux coûts de l'administration. Il y a beaucoup de compagnies qui auraient voulu avoir accès à ces informations sur les médicaments. Ce projet de loi n'a aucun sens parce qu'on s'en prend vraiment aux syndicats.

Initiatives parlementaires

Pourquoi les conservateurs n'ont-ils pas voulu imposer cela aux compagnies? Qu'ils le fassent pour les banques et les multinationales. Qu'ils le fassent pour les PME. De cette façon, on pourra négocier d'égal à égal. Or, ils ne le font pas parce que les compagnies vont se lever et dire qu'il s'agit de leurs stratégies, de leurs prix, qu'il y a des questions de concurrence et qu'elles ne peuvent pas accepter cela. C'est aussi le cas pour les syndicats. C'est la seule organisation que les travailleurs ont pour s'organiser et se défendre contre les employeurs et contre les compagnies multinationales.

Au Saguenay-Lac-Saint-Jean, on a présentement un lock-out de RTA imposé aux employés depuis le 31 décembre. Ces gens voudraient qu'on se déculotte et qu'on mette tous nos dossiers sur la table. L'argent qu'on investit au chapitre de la santé et de la sécurité touche à des dossiers qu'on va plaider. Ce sont des dossiers judiciaires. Le député demande de mettre cela sur un site Web. Cela n'a aucun sens. Ce projet de loi n'a aucun sens.

Honnêtement, je suis ici depuis le 2 mai et tout ce que je peux voir de l'autre côté de la Chambre, c'est du mépris envers les syndicats. Il y a eu Postes Canada et Air Canada. On parle encore d'Air Canada aujourd'hui. On est encore en train de brimer des personnes. À qui ce projet de loi va-t-il servir? Il ne servira pas aux syndicats et aux travailleurs. Il servira les intérêts des compagnies multinationales et des compagnies et non pas ceux des syndicats qui défendent les travailleurs.

À l'heure actuelle, les syndicats rendent leurs chiffres publics chaque année suite à leurs assemblées générales. J'étais président de syndicat et j'ai fait cela chaque année pendant six ans. Il y avait les montants relatifs à l'achat de mobilier de bureau et aux salaires des employés. Tout était là. Je ne vois pas pourquoi on retrouverait cela sur un site Web. Avec le recrutement qui est très important et stratégique, pourquoi les syndicats devraient-ils inclure cela dans des documents auxquels tout le monde aurait accès?

Si les conservateurs veulent être transparents comme ils le disent, ils feraient mieux de le faire également pour les employeurs.

La transparence est importante. Comment un syndicat peut-il négocier si l'employeur est au courant de son fonds de grève, s'il sait combien il a mis dans les frais juridiques et au chapitre de la convention collective? On négocie pour une convention collective qui dure trois ou quatre ans. Dans le cadre des négociations, on essaie d'améliorer les dispositions de la convention collective.

Dans le projet de loi C-377, on demande aux gens de tout montrer. Selon moi, c'est comme demander aux syndicats de baisser leur pantalon devant tout le monde. C'est ça, dans le langage syndical.

Il y a une autre chose que je voudrais aborder, soit le coût pour mettre cela en oeuvre. Le projet de loi C-377 va être un monstre bureaucratique. On l'a vu avec les armes à feu. On disait que tout serait électronique et que tout irait bien. Cela a coûté 1 milliard de dollars aux Canadiens et Canadiennes. Combien cela va-t-il coûter pour la mise en oeuvre et le suivi de ce projet de loi?

Ce projet de loi, c'est deux poids, deux mesures. Cela n'a ni queue, ni tête. On demande aux syndicats de se déshabiller et de tout expliquer.

• (1745)

Dans les assemblées générales, on explique toutes ces choses aux travailleurs: ce qui a été dépensé durant l'année, combien a coûté le chauffage, la bâtisse, les assurances, etc. Pourquoi mettre cette information sur le site Web? La réorganisation syndicale et le recrutement sont confidentiels. Si un nouveau syndicat était formé pour aller chercher de nouveaux membres, il faudrait qu'il dévoile

toute son information sur un site Web auquel tout le monde aurait accès. Cela n'a aucun sens. En tant qu'ancien président de syndicat, je ne peux pas tolérer une telle chose. Si le gouvernement veut que le NPD vote pour cela, qu'il demande la même chose aux employeurs et à tout le monde.

On a parlé tantôt du coût du registre. Cela va coûter des sous. Douze mille syndicats au Canada, ce n'est pas facile à gérer. Comment les petits syndicats comptant une centaine de membres et ayant un ou deux employés feront pour accomplir le surplus de travail, faire les analyses, produire des documents et envoyer le tout au gouvernement? S'ils ne sont pas à jour, ils paieront des amendes, alors que certaines compagnies bénéficient de congés de cotisation et d'impôt. Cela n'a aucun sens, on n'est pas d'accord là-dessus.

On dit que le NPD est toujours négatif, mais on veut qu'il y ait égalité et justice pour tout le monde. Le gouvernement coupe dans les programmes en disant que ça coûte trop cher, puis il crée une autre bureaucratie. Il enlève des fonctionnaires à un endroit et en ajoute à un autre. Ça ne fait pas longtemps que je fais de la politique, mais j'ai de la difficulté à comprendre ça. Il va falloir qu'on m'explique.

C'est deux poids deux mesures, comme je viens de le dire. Avec ce projet de loi, ce sera encore les travailleurs qui paieront la facture. Ce sera encore le peuple qui paiera les fonctionnaires chargés de tout ça. Cela n'a aucun sens. C'est méprisant envers le syndicat. Depuis que je suis assis sur cette chaise, tout ce que j'entends dire, c'est que le NPD est du côté des syndicats. Le NPD est du côté des gens qui sont logiques, pour que le monde ne souffre pas. Nous sommes ici pour aider les gens. Peu importe le parti auquel on appartient, on fait de bons et de mauvais coups, mais il faut au moins défendre les intérêts des Canadiens et des Canadiennes. Mais ce n'est pas ce que fait le gouvernement, qui crée deux camps. Il dit aux gens qui sont en bas de faire ce qu'il leur dit, de payer et se « fermer la boîte ». Ce n'est pas ce qu'on veut dans ce Canada. C'est une drôle de coïncidence que le débat d'aujourd'hui porte sur Air Canada, sur la stratégie et autres choses.

Que fera-t-on de l'information qui sera distribuée au public? En résumé, ce sera coûteux, inéquitable et discriminatoire. Les conservateurs doivent refaire leurs devoirs. On ne peut pas demander une telle chose à des syndicats petits, moyens et grands. Certains syndicats ne peuvent même pas répondre aux exigences parce qu'ils n'ont qu'un ou deux employés.

Dans un grand syndicat, comme celui où j'ai travaillé, il y a des employés ou un comptable qui peut s'acquitter de ce travail. Il faut penser à toute la bureaucratie et la logistique que le projet de loi va entraîner. Je ne comprends pas que la Chambre dise qu'il faut faire des compressions. On achète des avions, on bâtit des mégaprisons et on met à pied des employés de Service Canada, on coupe dans des services, mais on en ajoute d'autres pour contrôler les syndicats. Comment appelle-t-on cela? Je laisse mes collègues deviner.

Initiatives parlementaires

Je trouve inacceptable qu'on fasse ça à des travailleurs. Le syndicat est le seul moyen qu'ont les travailleurs de s'organiser et de se défendre.

On votera contre ce projet de loi parce qu'il n'a aucun sens. Si le gouvernement veut qu'on vote en faveur du projet de loi, qu'il mette ses culottes et l'applique aux petites et moyennes entreprises, aux multinationales et aux banques. Ce n'est que là qu'on approuvera ce projet de loi, pas avant.

• (1750)

[Traduction]

Mme Chris Charlton (Hamilton Mountain, NPD): Monsieur le Président, je prends la parole au sujet du projet de loi C-377, Loi modifiant la Loi de l'impôt sur le revenu (exigences applicables aux organisations ouvrières).

Le projet de loi à l'étude cherche à obliger les syndicats à rendre publics leurs états financiers. Les exigences de divulgation proposées dans le projet de loi sont tout à fait inutiles, mais le gouvernement sait cela.

Au sein du mouvement syndical canadien, les états financiers sont vérifiés et présentés au conseil d'administration élu, à toutes les sections locales et aux délégués lors des congrès. Des états financiers annuels vérifiés doivent être déposés auprès des commissions des relations de travail provinciales et fédérales. Le Code canadien du travail exige que les états financiers soient mis à la disposition des membres. Si ces états ne sont pas systématiquement remis à tous les membres, tout syndiqué peut en faire la demande auprès de sa section locale ou directement auprès des commissions des relations de travail. C'est un processus ouvert, équitable, démocratique et responsable.

En réalité, ce projet de loi propose une mesure dangereuse et sans précédent qui favorise le programme du gouvernement, qui consiste à fragiliser l'équilibre des relations de travail au Canada en faisant massivement pencher la balance en faveur des employeurs.

Les syndicats sont des institutions profondément démocratiques. La direction est élue par les membres et elle est à leur service. La relation entre la direction d'un syndicat et ses membres est empreinte de transparence et de reddition de comptes. Un syndicat doit rendre des comptes à ses membres, tout comme les organismes à but non lucratif et exonérés d'impôt, les centres d'études et de recherches, les associations professionnelles et les chambres de commerce doivent rendre des comptes à leurs membres.

Le gouvernement propose encore une fois une mesure législative qui dépasse les bornes de l'équité fondamentale en exigeant que les syndicats rendent publics leurs renseignements financiers. Surtout, ce sont seulement les syndicats qui devraient le faire. Des organismes comme la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante, le barreau et l'Institut Fraser, qui jouissent tous du même genre d'exonération d'impôt que les syndicats, ne sont curieusement pas mentionnés dans le projet de loi. Lors de la dernière législature, la première fois que le député de Surrey-Sud—White Rock—Cloverdale a présenté cette mesure législative, qui était alors intitulée projet de loi C-317, on lui a demandé pourquoi il ciblait seulement les syndicats, pourquoi les mêmes dispositions ne s'appliqueraient pas à d'autres agences ou associations à but non lucratif. Il a été incapable de répondre à cette question très simple.

À l'évidence, cette mesure législative cible tout particulièrement le mouvement ouvrier. De même, la décision de s'en prendre uniquement aux syndicats est idéologique, disproportionnée et vindicative.

Pourquoi débattons-nous aujourd'hui d'un projet de loi qui, en surface, semble résoudre un problème créé de toutes pièces?

Nous sommes ici pour débattre d'une mesure législative qui aurait pour conséquence d'enchaîner les syndicats, dont les activités quotidiennes consistent à représenter et à défendre les travailleurs et les travailleuses. Grâce à ce projet de loi, l'employeur assis à la table de négociation aurait facilement accès à tous les renseignements financiers dont il pourrait avoir besoin pour faire une guerre d'usure destinée à mener un syndicat à la faillite.

Le projet de loi permettrait à l'employeur de connaître exactement les ressources à la disposition du syndicat et de savoir ce qu'elles lui permettraient d'accomplir. L'employeur aurait un rapport précisant la somme exacte qu'un syndicat peut consacrer à un grief ainsi que la valeur exacte du fonds de grève, et indiquant si le syndicat a les moyens d'entreprendre une campagne de syndicalisation. C'est absolument scandaleux.

Le gouvernement peut-il s'imaginer une autre situation dans laquelle une des parties à la négociation a l'obligation législative de soumettre à l'autre partie tous ses renseignements financiers, accordant à cette dernière un avantage concurrentiel spectaculaire?

Cette mesure législative corrompt le concept même de l'équité et de l'équilibre dans les négociations entre les parties et mine le droit fondamental à la négociation collective libre.

Ayant saisi cela, nous pouvons décerner le véritable objectif du projet de loi. Son but n'est pas d'améliorer la transparence ou la reddition de comptes. Son but est plutôt de munir les amis du gouvernement dans le milieu des affaires d'un bâton qu'ils pourront mettre dans les roues des syndicats canadiens qui cherchent à représenter leurs membres.

Nous avons déjà constaté la détermination du gouvernement à saboter la négociation collective par le passé; le projet de loi dont nous sommes saisis représente une entrave de plus au bon sens et à la gestion responsable. Peu importe que les droits des travailleurs soient protégés aux termes de conventions internationales. Peu importe que cela fasse des décennies que l'équilibre dans les relations de travail est maintenu au Canada. Peu importe que les organisations syndicales canadiennes représentent plus de 3 millions d'hommes et femmes dans l'ensemble du pays. Chaque fois qu'un différend majeur est survenu depuis leur arrivée au pouvoir, les conservateurs ont adopté des tactiques autoritaires dont le seul but est d'assurer la victoire de l'employeur: des renvois bidons à la commission du travail; l'imposition de règlements salariaux inférieurs à l'offre de l'employeur; des projets de loi de retour au travail draconiens annoncés avant même la première interruption de travail.

Les employeurs canadiens savent maintenant sans l'ombre d'un doute qu'il n'est pas nécessaire d'entreprendre des négociations collectives libres et justes parce que, dès que les travailleurs envisagent de se prévaloir de leurs droits, le gouvernement appuiera la partie patronale et légifèrera pour priver les travailleurs de leurs droits. Comme tout cela doit sembler merveilleusement pratique aux yeux de ce gouvernement simpliste. En réalité, menacer de la sorte l'équilibre toujours précaire dans les relations de travail aura pour effet de déstabiliser davantage une économie déjà fléchissante.

Initiatives parlementaires

•(1755)

Nous avons vu que l'obstination du gouvernement, pour des raisons idéologiques et en dépit des faits, à vouloir punir ceux qu'il perçoit comme ses ennemis politiques l'emporte toujours sur la bonne gestion et l'équité. Comme un enfant gâté, la propension primaire et réactionnaire du gouvernement à s'attaquer à toute personne ou organisation qui a la témérité de s'opposer à sa vision du monde ne connaît pas de limite. Nous l'avons vu s'en prendre brutalement à des fonctionnaires, à des scientifiques, à des ONG et même à des Églises, et voilà maintenant que le mouvement syndical canadien se retrouve encore dans sa mire.

Si le gouvernement accordait vraiment de l'importance à la responsabilisation et à la transparence, il commencerait par faire un long examen de conscience. Son propre bilan en la matière est déplorable, qu'on pense à son refus de produire des documents sur les prisonniers afghans, aux orgies de dépenses électoralistes de plusieurs millions de dollars du député de Parry Sound—Muskoka, à l'incapacité du gouvernement à dire aux Canadiens combien le projet de loi omnibus sur la criminalité allait coûter aux contribuables, aux ministres et aux hauts fonctionnaires qui se promènent en Challenger, au fiasco de l'achat de F-35 coûtant des milliards de dollars auprès d'un seul fournisseur et à la fraude électorale. L'appel du gouvernement à la responsabilité est une absurdité moraliste. Il habite une maison de verre.

Si le gouvernement s'intéresse un tant soit peu à la responsabilisation et veut servir les électeurs qui nous envoient ici pour représenter leurs intérêts en pratiquant une bonne gestion financière et en facilitant la vie des Canadiens, qui travaillent dur, il y a une longue liste d'initiatives pour les travailleurs sur laquelle il pourrait et devrait consacrer son attention et ses ressources.

Le chômage et le sous-emploi, par exemple, sont des problèmes qui prennent de l'ampleur et que le gouvernement continue d'ignorer. Le taux de chômage réel est de 11 p. 100. Près de 2 millions de Canadiens n'ont pas de travail. Le taux de chômage des étudiants a atteint l'été dernier le taux ahurissant de 17 p. 100.

Mis à part les argumentaires du Parti conservateur, la vérité est que le gouvernement n'a pas de plan de création d'emplois. C'est la raison pour laquelle le NPD a demandé au gouvernement de prendre des mesures concrètes pour relancer la création d'emplois.

Le gouvernement devrait abandonner sa politique désastreuse de dépenses fiscales au profit des sociétés et consacrer plutôt cette somme de 3 à 4 milliards de dollars par année à des mesures de création d'emplois efficaces. Nous devrions offrir un nouveau crédit d'impôt plus élevé pour chaque nouvel employé qui conserve son emploi pendant un an. Nous avons demandé au gouvernement de réduire de deux points de pourcentage l'impôt sur le revenu des petites entreprises, afin de stimuler la création d'emplois et les investissements locaux, et d'investir dans les projets d'infrastructure pour combler le déficit d'infrastructure, créer des emplois et accroître la compétitivité et le niveau de vie.

Le NPD veut investir dans les infrastructures vertes et dans les énergies renouvelables afin de faciliter la transition vers une économie à faible émission de carbone. Il veut investir dans la formation professionnelle des travailleurs en transition et dans les industries de pointe. Au lieu de cela, le gouvernement, qui n'a pas de stratégie d'emploi, a accordé aux sociétés des subventions et des allègements fiscaux se chiffrant à des milliards de dollars sans exiger qu'elles créent des emplois ni même qu'elles protègent ceux qui existent. Quand les victimes de ces politiques conservatrices

inefficaces tentent d'accéder au système d'assurance-emploi, une sur trois n'y parvient pas.

C'est pourquoi, lors d'une législature antérieure, les députés ont voté en faveur de ma motion visant à accroître et à bonifier les prestations d'assurance-emploi. La motion réclamait l'élimination du délai de carence de deux semaines avant de recevoir des prestations, la réduction et la normalisation de la période de référence et l'augmentation des prestations hebdomadaires. Notre caucus a déposé des propositions au Parlement visant à promouvoir la création d'emplois et à veiller à ce que le système d'assurance-emploi devienne le filet de sécurité efficace auquel les travailleurs canadiens ont cotisé et à ce qu'il réponde à leurs besoins.

Les Canadiens veulent que le gouvernement prennent des mesures en faveur de l'emploi. Quand ils deviennent les victimes innocentes du ralentissement économique, ils méritent le soutien de leur gouvernement. Qu'obtiennent-ils à la place? Une attaque virulente et gratuite contre les travailleurs canadiens qui affaiblit davantage leur position collective.

Cette mesure législative est aussi inutile qu'irresponsable. Ce n'est rien de plus qu'une attaque partisane contre les hommes et les femmes qui vont au travail tous les jours pour subvenir aux besoins de leur famille et contre les syndicats qui les représentent.

Je demande à tous les députés de la Chambre de défendre les intérêts des familles de travailleurs et de voter contre ce projet de loi mal conçu.

M. Robert Chisholm (Dartmouth—Cole Harbour, NPD): Monsieur le Président, nous avons entendu quelques excellents discours de la part de mes collègues. Je veux moi aussi dire quelques mots sur ce projet de loi.

Le gouvernement est coupable de beaucoup d'absurdités, mais je n'arrive pas à croire que nous soyons saisis du projet de loi C-377. Ce projet de loi cible un groupe précis dans notre société. Il cherche à lui imposer des obligations injustes et lourdes sans aucune autre raison apparente que de lui causer des ennuis, de s'attaquer aux syndicats et de les chasser de nos collectivités. Je ne comprends pas.

J'ignore d'où vient le parrain de ce projet de loi ou s'il se rappelle l'histoire de sa collectivité, mais je veux lui demander, à lui et aux autres députés d'en face, de réfléchir aux libertés qui nous tiennent à coeur dans notre communauté, dans notre pays, et de se remémorer un instant notre histoire. Je veux aussi lui demander de se rappeler le rôle que les travailleurs ont joué dans la conquête de ces libertés et l'établissement de ces programmes importants, et le travail qu'ils ont accompli pour construire nos routes et nos édifices publics et faire en sorte que nous ayons des biens et des services qui nous donnent un niveau de vie élevé. Les soins de santé, la législation en matière de santé et de sécurité, l'indemnisation des travailleurs, l'assurance-chômage, les pensions et tous les autres éléments qui contribuent à rendre nos collectivités aussi fortes qu'elles le sont aujourd'hui, tout cela est le fruit des luttes livrées par les travailleurs et leurs organisations, les syndicats. Ils ne méritent pas qu'on s'attaque à eux de cette manière.

Mes collègues l'on déjà dit, ce projet de loi ne porte pas sur les autres organisations qui ont une structure semblable, comme les associations professionnelles ou les associations du Barreau. Il ne touche pas la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante, par exemple. Il ne traite pas les autres organisations de la même manière qu'il tente de le faire pour les syndicats.

Initiatives parlementaires

Je l'ai souvent dit, et mes collègues l'ont déjà fait remarquer, les syndicats sont l'une des organisations les plus démocratiques que nous ayons dans notre société. Les revenus et les ressources dont les syndicats disposent proviennent des cotisations versées par les membres, du salaire que ceux-ci reçoivent pour leur travail. La manière dont cet argent est dépensé est déterminée par ces mêmes travailleurs.

Si les députés s'interrogent sur la manière dont ces syndicats prennent ces décisions et en rendent compte, je voudrais les amener à une assemblée générale d'un syndicat. J'aimerais qu'ils viennent assister à l'un des congrès annuels tenus par les syndicats dans notre pays pour qu'ils voient à quel point les états financiers des syndicats sont scrutés à la loupe par leurs membres. Les députés se rendraient compte que l'examen qui est fait des états financiers des syndicats est beaucoup plus poussé, avec plus de transparence, que ce n'est le cas dans les grandes entreprises de notre pays.

Nous n'avons jamais eu la moindre explication de la part du gouvernement d'en face quant à ce qu'il est advenu des dizaines de milliards de dollars que des grandes entreprises rentables ont reçus des contribuables canadiens. Cet argent était censé servir à créer des emplois, mais depuis janvier, par exemple, alors que ces entreprises ont accepté une autre tranche de 3 milliards de dollars, nous avons assisté au Canada à une nouvelle diminution du nombre d'emplois.

● (1800)

En matière de reddition de comptes, les syndicats sont parmi les organismes les plus responsables dans notre société.

Nous entendons aussi les députés d'en face parler des « dirigeants des grands syndicats » comme s'ils appartenaient à une imposante organisation qui s'apparente aux grandes banques qui réalisent des dizaines de milliards de profits chaque année.

Permettez-moi de souligner aux députés que le plus grand syndicat au pays est le Syndicat canadien de la fonction publique qui compte plus de 600 000 membres. Cependant, ce syndicat est composé d'environ 3 000 petites sections locales. Ces sections peuvent compter aussi peu que 2, 5 ou 10 personnes. Certaines en comptent plus de 10 000, mais la plupart des sections locales comptent des dizaines ou des centaines de membres.

Chaque mois, l'une de ces sections locales tient une assemblée générale des membres. Le chanceux ou le malheureux, selon le point de vue, qui a hérité du rôle de secrétaire-trésorier doit prendre la parole devant les membres et rendre compte des dépenses.

Je tiens à dire aux députés que je ne connais aucun trésorier d'un syndicat qui s'en sort facilement. Les trésoriers doivent pouvoir rendre compte de chaque centime dépensé, parce que les travailleuses et les travailleurs savent ce que c'est d'être économe et d'être responsable, et ils veulent savoir comment leur argent est dépensé.

En fait, voilà ce qui me motive et ce qui motive bon nombre de députés de ce côté-ci: les préoccupations des travailleurs canadiens en ce qui concerne la façon dont le gouvernement dépense ses ressources.

Comment ne pas penser que le gouvernement s'attaque aux syndicats avec un projet de loi comme celui-ci? Il s'attaque aux travailleurs. C'est ce que nous constatons maintenant que nous sommes saisis d'un projet de loi de retour au travail concernant un conflit qui n'a même pas encore eu lieu. La même chose s'est produite dans le cas des postiers et des employés d'Air Canada à une autre occasion. Nous constatons que chaque fois que le gouvernement a l'occasion de s'acharner sur les travailleurs, il le fait.

On demandera aux aînés, que ce soit aujourd'hui ou dans l'avenir, d'assumer une plus grande part du fardeau puisqu'on repoussera l'âge d'admissibilité à la Sécurité de la vieillesse de 65 à 67 ans. Ce sera un fardeau pour les personnes âgées à faible revenu. Le présent gouvernement s'en prend aux personnes âgées.

C'est la même chose avec les anciens combattants. Il a été question à la Chambre de la façon dont le gouvernement s'en prend à eux et réduit le budget du ministère des Anciens Combattants.

Quatre-vingt-dix pour cent du budget des Anciens Combattants est consacré à des programmes et à des services. Le gouvernement s'apprête à amputer ce budget de 10 p. 100, mais il affirme que cela n'aura pas de répercussion sur les services offerts aux anciens combattants, à leur famille et aux membres de la GRC, des personnes qui se sont sacrifiées et qui se sacrifient encore pour le Canada.

Il en va de même pour les électeurs. Le gouvernement s'en prend aux électeurs. Chaque jour, de nouvelles révélations font surface concernant les agissements du gouvernement conservateur pour empêcher les Canadiens d'exercer leur droit de voter pour le candidat de leur choix. Voilà un autre groupe qui a été ciblé.

● (1805)

L'indemnité différentielle de vie chère des militaires est un autre exemple. Des habitants de ma circonscription m'ont dit que le gouvernement a l'intention de réduire cette indemnité qui dédommage les familles des militaires qui doivent déménager dans différentes régions du pays ou à l'étranger. On la réduira de moitié. Voilà un autre groupe que le gouvernement a dans sa mire.

Laissez-moi dire aux députés que les Canadiens en ont assez de voir le gouvernement choisir un groupe de gens comme prochain bouc émissaire. Ils se demandent jusqu'où il ira.

Notre travail à la Chambre — que ce soit pour débattre du projet de loi C-377 ou pour contrer l'immixtion du gouvernement dans la vie privée des Canadiens dans le cadre du projet de loi C-11 —, consiste à nous opposer chaque jour fermement au gouvernement, à défendre les familles canadiennes et à veiller à ce que le gouvernement batte en retraite.

En 2015, ce sera fini. Les conservateurs ne seront plus au pouvoir.

● (1810)

M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NDP): Monsieur le Président, je suis très fier de prendre la parole après mon collègue néo-démocrate de Nouvelle-Écosse et de pouvoir m'exprimer au sujet du détestable projet de loi C-377.

D'ordinaire, lorsqu'il s'agit d'un projet de loi d'initiative parlementaire, les autres députés risquent moins de l'attaquer parce qu'ils savent qu'il s'agit simplement du dada d'un seul député qui a, par ailleurs, le droit d'exprimer ses opinions. Par contre, en ce qui a trait à ce projet de loi, il y a de bonnes raisons de croire qu'il s'agit d'une machination orchestrée par le gouvernement pour faire passer en douce une mesure législative aussi odieuse que scandaleuse. Le gouvernement, par l'intermédiaire du député de Surrey-Sud—White Rock—Cloverdale, témoigne ainsi de son mépris et de ses préjugés à l'égard du mouvement ouvrier, lui qui a tant contribué à la société canadienne tout au long de son histoire.

Initiatives parlementaires

Tout d'abord, il est malheureux que ce document n'ait pas été imprimé sur du papier plus soyeux, parce qu'on aurait très bien pu le laisser dans les bécoses, à côté de la catalogue Eaton, afin que l'on puisse l'utiliser comme il le mérite.

Il s'agit d'un projet de loi abject qui a été présenté par un député méprisable. Si les conservateurs voulaient vraiment s'attaquer au mouvement ouvrier de gauche, ils devraient présenter eux-mêmes un projet de loi et...

Des voix: Oh, oh!

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): À l'ordre, s'il vous plaît. Le secrétaire parlementaire du ministre des Affaires autochtones et du développement du Nord canadien invoque le Règlement.

M. Greg Rickford: Monsieur le Président, je demande respectueusement à mon collègue de faire preuve d'un peu de retenue, malgré la passion que cet enjeu peut susciter, et, surtout, d'éviter de dire des députés qu'ils sont « méprisables ». Les propos du député étaient déplacés et ne respectaient pas l'esprit du Règlement. On a clairement compris ce qu'il a dit.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Je remercie le secrétaire parlementaire pour son intervention.

J'attire l'attention des députés sur l'article 18 du Règlement, qui porte sur les propos non parlementaires, et, surtout, sur la façon dont il est appliqué à la Chambre. J'estime que, dans le cas qui nous préoccupe, les propos entendus étaient sans aucun doute irrévérencieux. J'incite le député de Winnipeg-Centre à envisager de retirer ses paroles et à éviter à l'avenir de tenir de tels propos.

M. Pat Martin: Merci, monsieur le Président. J'ai pratiquement réussi à passer toute une journée sans avoir à m'excuser auprès de qui que ce soit, et je préférerais ne pas commencer maintenant. Je pourrais par conséquent dire que c'est la mesure législative que je trouve abjecte et méprisable, et non le député qui l'a présentée.

Je suis personnellement offensé par cette mesure. Dans la province d'où je viens, le Manitoba, j'ai déjà dirigé le syndicat des menuisiers et, dans ce secteur d'activités, le seul ami du travailleur est son syndicat. Le seul ami du menuisier est le syndicat qui veille à sa rémunération, à son régime de pension, à sa santé et à sa sécurité, à son apprentissage et à sa formation. À mes débuts comme apprenti-menuisier, j'ai été lié par contrat au syndicat des menuisiers car je ne pouvais pas trouver dans le secteur privé un employeur disposé à signer mes documents d'apprenti. C'est ainsi que j'ai pu poursuivre ma formation postsecondaire et obtenir ma carte de compétence de menuisier.

J'ai commencé ma carrière dans les mines d'amiante, en tant que simple ouvrier. J'avais 17 ans. Croyez-moi, là aussi, le seul ami du mineur était son syndicat. En effet, à ceux qui allaient les voir en leur disant: « N'est-il pas vrai que l'amiante est une menace pour la santé? », les patrons répondaient: « Non; c'est de l'amiante canadien, qui ne présente aucun danger. Retournez au travail. Cet amiante ne vous tuera pas. » À vrai dire, le seul ami du travailleur est son syndicat.

Permettez-moi de saisir l'occasion que m'offre cette mesure législative absolument sans mérite pour célébrer certaines des contributions du mouvement ouvrier. J'en profiterai aussi pour expliquer pourquoi cette guerre contre les syndicats, contre la gauche, que mènent les réactionnaires et les fanatiques de droite néo-conservateurs est une véritable folie d'un point de vue économique. Rien ne justifie l'écrasement du mouvement ouvrier.

J'invite les députés à regarder ce qui se passe au Sud de la frontière. La grande force, le principal atout des États-Unis était une

classe moyenne composée de consommateurs qui recevaient un salaire équitable grâce auquel ils pouvaient subvenir aux besoins de leurs familles. Cet état de fait a débouché sur le phénomène de la consommation et créé la plus grande puissance économique que le monde ait jamais connue. À un moment donné, dans leur sagesse, les néo-conservateurs, inspirés par le reaganisme, ont décidé qu'il serait bon d'écraser le mouvement syndical. En adoptant des mesures abjectes et méprisables comme celle-ci, ils ont systématiquement abaissé le taux de syndicalisation aux États-Unis, le faisant passer de 33 à 6 p. 100. Disparus, les salaires équitables. Disparus, le droit d'association, le droit à la libre négociation collective, les caisses de retraite et les prestations de santé et d'assistance sociale. Ce ne sont que chimères maintenant. Le rêve américain est mort. Aujourd'hui, l'ouvrier américain moyen, quand il est assez chanceux pour occuper un emploi, gagne 8 ou 9\$ l'heure, sans avantages sociaux. À qui cela profite-t-il?

Permettez-moi, dans le peu de temps qui me reste, de donner un exemple du chemin que nous avons parcouru et de la dégringolade que nous avons connue. Nous soulignerons cette année la 100^e anniversaire de l'incendie de l'usine de la Triangle Shirtwaist. En 1912, à New York, 700 femmes travaillaient dans un atelier clandestin de la Triangle Shirtwaist. Des centaines d'ouvrières ont péri à la suite de l'incendie qui s'y est déclaré. C'est là l'élément déclencheur du mouvement pour la santé et la sécurité au travail, qui a permis d'assainir les milieux de travail un peu partout aux États-Unis et, par extension, en Amérique du Nord. Cet incendie est également à l'origine du mouvement syndical dans l'industrie du vêtement.

Il y avait 43 manufactures de vêtements dans ma circonscription. Je connais très bien l'apport d'UNITE et d'autres syndicats qui ont permis d'améliorer la sécurité des ouvriers. C'était il y a 100 ans, puis les milieux de travail ont été assainis. Des dispositions garantissaient la santé et la sécurité des ouvriers dans des milieux de travail sains où se produisaient moins d'accidents. Ensuite, les politiques économiques inspirées de l'ère reaganienne s'en sont pris au mouvement syndical.

En 1995, il y avait à Durham, en Caroline du Nord, une usine de transformation du poulet, non syndiquée, bien sûr, où travaillaient surtout des femmes noires. La chaîne de montage était si rapide, et le nombre de découpages qu'elles devaient faire à la minute était si élevé, que lorsqu'elles se coupaient, elles ne s'en rendaient compte que lorsqu'elles voyaient du sang par terre. Un jour, un incendie s'est déclaré dans cette usine. On avait verrouillé les portes de l'extérieur parce que les femmes rapportaient à la maison des abats ainsi que des cous et des ailes de poulet pour faire de la soupe, ce qui compensait un peu pour le piètre salaire minimum qu'elles gagnaient. Que s'est-il produit? On avait verrouillé les femmes à l'intérieur pour qu'elles ne puissent pas voler les foutus produits secondaires du poulet. Que s'est-il produit? Un autre incendie...

Des voix: Oh, oh!

• (1815)

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): À l'ordre, s'il vous plaît.

Le député de Winnipeg-Centre sait sans doute que les grossièretés entrent aussi dans la catégorie des termes jugés non parlementaires. Je lui enjoins donc de ne pas employer de jurons et je l'invite à retirer ses propos.

M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD): Monsieur le Président, je retire mes paroles. Dans mon enthousiasme, j'ai utilisé des termes blasphématoires, mais je voudrais terminer mon intervention.

Initiatives parlementaires

C'est ce qu'on appelle boucler la boucle. Les syndicats, grâce à la libre négociation collective et au droit d'interrompre leurs services en cas d'impasse, ont fait grimper les salaires de la classe moyenne aux États-Unis, au point où ceux-ci sont devenus suffisants pour subvenir aux besoins des travailleurs et de leurs familles. Les lieux de travail sont devenus sûrs et sécuritaires parce que des lois ont été adoptées en matière de santé et de sécurité, et parce que les syndicats ont créé des comités de la santé et de la sécurité en milieu de travail. Je viens du secteur de la construction et je sais que tous les édifices construits dans l'ancien temps étaient en quelque sorte des pierres tombales, parce que des hommes trouvaient la mort en les construisant. Cela ne se produit plus parce que nous avons rendu ces lieux de travail plus sûrs.

Le gouvernement est en train d'écraser le mouvement syndical, comme il en a clairement manifesté l'intention. Cette guerre menée contre les travailleurs ne va pas seulement entraîner une baisse de leurs revenus, elle va certainement nuire à l'économie. De plus, les dispositions législatives sur la santé et la sécurité en milieu de travail vont devenir moins rigoureuses. Nous allons recommencer à voir des travailleurs perdre la vie en milieu de travail, comme en 1912, à l'usine de la Triangle Shirtwaist.

Les députés là-bas ne devraient pas protester, parce que c'est un fait que les conditions vont se détériorer s'il n'y a pas un mouvement syndical fort et sain pour protéger les gains réalisés depuis un siècle. Le projet de loi C-377 devrait être relégué aux oubliettes de l'histoire. Cette mesure législative est une insulte aux travailleurs canadiens.

Je veux souligner la résistance dont font preuve les syndicats des métiers de la construction, notamment mon propre syndicat des charpentiers qui fait du lobbying auprès des députés fédéraux et qui s'efforce de montrer à quel point il est mal avisé d'écraser le seul instrument qui a permis d'améliorer les salaires et les conditions de travail au pays. Je parle d'un mouvement syndical libre, dynamique et sain.

Un mouvement syndical libre et sain, de même que le droit de s'organiser, le droit à la libre négociation collective et le droit de retirer ses services en cas d'impasse sont des pierres angulaires de toute démocratie occidentale et nous en sommes fiers. Ces pierres sont au nombre des éléments qui nous définissent en tant que démocratie libre et ouverte. Le projet de loi dont nous sommes saisis n'a pas sa place dans une démocratie occidentale qui se targue de protéger les droits de ses citoyens. On ne peut s'empêcher de se demander de quel côté se rangent les conservateurs.

• (1820)

[Français]

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Avant de reconnaître l'honorable député de Pontiac, je dois l'informer que je devrai l'interrompre à 18 h 25, lorsque ce sera le temps du droit de réplique de l'honorable député de Surrey-Sud—White Rock—Cloverdale.

M. Mathieu Ravignat (Pontiac, NPD): Monsieur le Président, je félicite le collègue qui a pris la parole avant moi. Il démontre beaucoup de passion pour les travailleurs et le mouvement syndical dans le pays. Il a quand même démontré une très bonne compréhension de la situation.

De ce côté de la Chambre, on se demande pourquoi on vise les syndicats, mais qu'on ne vise pas tous les organismes qui perçoivent des cotisations. Si on considère cette motion dans le contexte du projet de loi dont on débattrà très bientôt, il semble que ce soit une attaque idéologique de la part de ce gouvernement contre le

mouvement syndical de ce pays, un mouvement qui a créé des gains sociaux très importants.

Quand mon arrière-grand-père est venu dans ce pays pour y travailler comme maçon et tailleur de pierres, les conditions étaient horribles. C'est grâce aux mouvements de travailleurs qu'on vit dans une société qui permet un travail sain, avec des bénéficiaires qui nous permettent d'élever des enfants, de vieillir de façon digne et d'avoir accès à une pension.

Ce projet de loi offrira aussi des renseignements privilégiés aux entreprises et au gouvernement, ce qui leur donnera des avantages concurrentiels et politiques injustes. D'autre part, quand on parle des membres des organisations ouvrières, on ne parle pas d'un petit groupe de Canadiens. Ce sont 4,3 millions de Canadiens et leurs familles qui sont soit membres d'un syndicat ou qui ont l'avantage d'avoir un membre de leur famille faisant partie d'un syndicat. Ces gens-là seront automatiquement placés en situation d'infériorité vis-à-vis du gouvernement et des entreprises. En effet, ceux-ci auront accès à toutes les informations sur les travailleurs alors que ces derniers n'auront pas accès à ces informations. Ils seront donc désavantagés dans une situation de négociation.

Au NPD, il est clair que nous sommes est en faveur de la transparence, mais lorsqu'elle s'applique de façon équitable aux organisations qui devraient être concernées et qu'elle ne cause pas de préjudice. Tout en reconnaissant que mon honorable collègue a probablement de nobles motivations de transparence, ce projet de loi va bafouer les droits d'association dans ce pays ainsi que les droits à la vie privée et à la liberté d'expression.

Nous estimons que ce projet de loi créera à peu près 17,5 millions d'heures de paperasse. Environ 25 000 organisations ouvrières qui doivent se conformer à ces exigences auront besoin chacune d'environ 700 heures de travail par année pour le faire. Cela représente un fardeau important, tant pour le gouvernement que pour ces travailleurs, ce qui fera obstacle à la vitalité de ces organisations qui défendent les droits de nos concitoyens. Il faut se rappeler que ce sont des institutions démocratiques qui défendent les droits de nos concitoyens. De toute façon, comment un Canadien pourrait-il voir clair dans ces millions de données? Où est l'utilité de ces données? Elles seront utiles en étant transmises au patronat contre les travailleurs et contre les ouvriers.

Le projet de loi C-377 s'inscrit dans la foulée des attaques conservatrices à l'endroit des travailleurs — la grève à Postes Canada ou les négociations à Air Canada. Au lieu de s'en prendre aux Canadiens qui travaillent fort, les conservateurs devraient se pencher sur les véritables problèmes auxquels les Canadiens sont confrontés, tels que le chômage, la pauvreté et nos pensions de retraite.

• (1825)

[Traduction]

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): J'invite maintenant le député de Surrey-Sud—White Rock—Cloverdale à prendre la parole pour son droit de réplique. Il dispose de cinq minutes.

M. Russ Hiebert (Surrey-Sud—White Rock—Cloverdale, PCC): Monsieur le Président, je suis ravi de pouvoir faire un résumé du débat à l'étape de la deuxième lecture du projet de loi inscrit à mon nom, le projet de loi C-377, qui exigerait des syndicats qu'ils divulguent leurs états financiers.

Initiatives ministérielles

Permettez-moi tout d'abord de remercier mes collègues des deux côtés de la Chambre pour leurs observations et de l'intérêt qu'ils montrent à l'égard de ce projet de loi. Je m'engage, monsieur le Président, envers vous et tous les gens ici présents, que je ne dirai rien qui me forcerait à présenter des excuses.

Mon projet de loi vise à favoriser la transparence financière d'un groupe d'institutions qui bénéficient largement d'avantages publics. Tous les députés et le public connaissent la valeur de la transparence financière des institutions publiques et de celles qui bénéficient d'avantages publics. C'est pourquoi, par exemple, la transparence financière des organisations caritatives, qui existe depuis plus de 35 ans, est pleinement acceptée par les organisations elles-mêmes et le public.

Des députés d'en face ont souligné que certaines provinces ont un code du travail qui ne permet la divulgation financière qu'aux syndiqués. Toutefois, ce n'est pas pertinent, car cela n'a rien à voir avec le projet de loi.

Le projet de loi n'a pas pour objet d'exiger la divulgation de l'information aux syndiqués. Il vise plutôt à exiger la divulgation de cette information à la population, parce que la population fournit un avantage financier par l'entremise du régime fiscal. Le public a le droit de savoir comment les organisations ouvrières utilisent les avantages qu'il leur procure.

Certains députés et plusieurs dirigeants et organisations ouvrières ont également invoqué la question des coûts à payer pour se conformer à la loi. Je le répète, je crois que les organisations ouvrières ne devront assumer que des coûts minimes pour se conformer au projet de loi C-377, à notre époque de comptabilité électronique.

Évidemment, les organisations ouvrières suivent déjà leur situation financière à l'interne, et la compilation de ces données en vue de leur présentation à l'Agence du revenu du Canada est dans une large mesure une question de technologie et de logiciels. La compilation et le dépôt d'un seul rapport non vérifié, une fois l'an, ne constitue une exigence inacceptable pour aucune organisation ouvrière. L'ensemble des coûts réels pour l'organisation ouvrière est négligeable en comparaison des bienfaits de la transparence.

Pendant la première heure du débat, le leader du NPD à la Chambre a fait quelques déclarations farfelues voulant que le projet de loi vise à priver les Canadiens des droits qui leur sont garantis par la Charte. Il a même affirmé que le projet de loi constituait une attaque contre le mouvement syndical.

Contrairement aux déclarations fantaisistes du leader du NPD à la Chambre, le fait d'exiger que les syndicats fassent preuve de transparence n'est pas plus une attaque contre les syndicats que le fait d'exiger de la transparence de la part des organisations caritatives ne constitue une attaque contre elles. Nous savons, en nous fondant sur 35 années d'expérience dans ce domaine, que les exigences en matière de transparence financière pour les organisations caritatives ont eu des effets bénéfiques et ne constituaient pas une attaque.

En vérité, la grande majorité des Canadiens — 83 p. 100 pour être exact — ont déclaré à l'occasion d'un récent sondage Nanos qu'ils appuyaient les exigences relatives à la transparence financière des organisations ouvrières. Je sais que ces chiffres sont encore plus élevés au Québec. Quant au mouvement syndical, d'après le même sondage, 86 p. 100 des Canadiens qui se sont identifiés comme des employés syndiqués se sont prononcés en faveur de la transparence financière. De toute évidence, l'ensemble du mouvement syndical ne

considère pas le projet de loi comme une attaque à son endroit. Ce serait plutôt le contraire.

Le député néo-démocrate d'Acadie—Bathurst a aussi déploré pendant le débat que la mesure ne s'applique pas à d'autres types d'organisation. Nous avons entendu cela aussi. De fait, emporté par son élan oratoire, il a laissé entendre qu'exiger la transparence de toute une gamme d'organisations était une question de justice.

En rédigeant le projet de loi, j'ai choisi de me concentrer sur la divulgation des états financiers des organisations ouvrières, parce que ce sont des institutions particulières qui ont une fonction et un but précis, distincts de ceux des autres types d'institutions qu'il a mentionnés. Toutefois, rien dans le projet de loi C-377 n'interdit à un autre député de demander que d'autres types d'organisations qui reçoivent un avantage public soient tenues de rendre publics leurs états financiers. Certains députés, cet après-midi encore, ont mentionné la FCEI, et je constate qu'à titre d'organisme sans but lucratif elle ne touche aucun avantage public, contrairement aux organisations caritatives et au mouvement ouvrier.

• (1830)

Même si une poignée de chefs syndicaux et de députés du NPD semblent dire le contraire, ce projet de loi est nettement favorable aux syndicats. Au bout du compte, la divulgation des états financiers contribuera à convaincre la population que les avantages publics que les organisations ouvrières reçoivent sont utilisés de façon efficace et efficace.

Je suis heureux d'avoir l'occasion d'exposer ce point de vue et je demande à tous mes collègues d'accorder leur appui au projet de loi à l'étape de la deuxième lecture, pour que nous puissions le renvoyer au comité afin de le soumettre à un examen plus poussé.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Comme il est 18 h 30, la période réservée au débat est expirée.

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

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): À mon avis, les oui l'emportent.

Et cinq députés ou plus s'étant levés:

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Conformément à l'article 93 du Règlement, le vote est reporté au mercredi 14 mars, immédiatement avant la période réservée aux initiatives parlementaires.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

MESURE LÉGISLATIVE SUR LES SERVICES AÉRIENS

INITIATIVE MINISTÉRIELLE N^O 10

La Chambre reprend l'étude de la motion.

Initiatives ministérielles

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): La dernière fois que la Chambre a été saisie de cette motion, il restait sept minutes au député de Winnipeg-Centre.

Le député de Winnipeg-Centre a la parole.

M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD): Monsieur le Président, je voudrais d'abord faire remarquer qu'encore une fois, il incombe au NPD d'essayer de défendre ces droits et libertés fondamentales qui ont été systématiquement ébranlés et érodés tout au long de la journée, tout au long de l'actuelle session du Parlement. Nous sommes ici pour rappeler aux Canadiens qu'ils ont des amis, qu'ils ont des gens sur qui ils peuvent compter pour les défendre et défendre leurs droits qu'ils ont acquis de haute lutte au fil des années.

Les pierres d'assises de notre démocratie fondamentale sont: le droit des travailleurs de s'associer; le droit des gens de négocier collectivement et librement; et, dans l'éventualité d'une impasse, le droit des gens de refuser leurs services afin d'appliquer une pression financière dans cette relation historiquement déséquilibrée entre employeurs et employés. C'est un droit reconnu et protégé par la Constitution, c'est l'une des libertés fondamentales qui font de nous des Canadiens.

Pour la troisième fois dans l'histoire de ce bref gouvernement conservateur, nous voyons cette liberté fondamentale subir une érosion systématique dans le projet de loi C-33, par lequel on ordonne de façon anticipée aux travailleurs de retourner au travail avant même qu'il y ait eu arrêt de travail. Le résultat net du projet de loi est d'enlever aux travailleurs d'Air Canada leur droit de refuser leurs services dans l'actuelle impasse des négociations.

On doit se demander de quel côté est le gouvernement. Est-il du côté des milliers d'employés qui sont des électeurs et des citoyens de notre pays, qui s'efforcent de gagner convenablement leur vie, ou bien est-il du côté de l'entreprise qui n'a pas été exactement un modèle d'entité corporative, n'a pas été un gestionnaire particulièrement avisé? J'ignore qui est récompensé par l'ingérence musclée de l'État, comme s'il s'agissait d'une ligne aérienne étatique. On dirait que les travailleurs sont censés obéir au doigt et à l'oeil aux dirigeants d'une entité léthargique et paresseuse.

En réalité, la pression exercée sur une entreprise dans le cadre du processus de négociation collective, quand elle est appliquée sans ingérence et sans qu'il y ait de touristes à la table de négociation, a pour résultat d'améliorer le bilan de l'entreprise. Celle-ci est forcée d'être plus efficiente parce qu'elle paie des salaires justes. Cependant, quand le gouvernement intervient et réduit les salaires des travailleurs, je me demande qui il s' imagine avantager. Si le gouvernement annule cette grève pour le bien de l'économie, en quoi cela aide-t-il l'économie de bloquer les salaires des travailleurs année après année? En quoi cela avantagerait-il quiconque?

Je tiens à rappeler aux conservateurs que la plus grande force de l'économie nord-américaine est une classe moyenne bien rémunérée et prête à consommer. Nous avons atteint cette situation économique grâce à la négociation collective libre, à la lutte durement gagnée du début des années 1900, lorsque le droit d'association a été garanti dans toute l'Amérique du Nord. On a négocié des salaires équitables. Cette classe moyenne consommatrice a été le moteur de l'environnement économique le plus important et le plus sain de l'histoire du monde. La civilisation la plus riche et la plus puissante de l'histoire du monde a été créée en partie grâce à cette classe moyenne consommatrice qui a rendu tout cela possible.

Les conservateurs semblent s'inspirer de leurs homologues américains républicains et néo-conservateurs. Les États-Unis, dans

leur grande sagesse, ont décidé de s'attaquer au mouvement ouvrier dans les années 1980 et 1990 avec ce qu'on appelle les États assurant le droit au travail. Ils ont mis fin aux activités des syndicats à coups de mesures législatives. Aux États-Unis, on est passé de 33 à 6 p. 100 d'employés syndiqués.

La guerre contre les travailleurs a engendré les conséquences que l'on avait prévues. Il n'y a pour ainsi dire plus de syndicats dans le secteur privé américain, ni d'ailleurs de salaires équitables, de pensions, de régimes d'assurance-santé et d'assurance sociale, de soins dentaires et oculaires, de services de garde, toutes ces choses pour lesquelles nous nous sommes battus et que nous avons réussi à obtenir. Tout cela est tombé, comme l'économie américaine. Avec le déclin de la classe moyenne est venu le déclin de l'économie. Les salaires équitables profitent à l'ensemble de la collectivité et de l'économie.

La dernière fois que je suis allé à Washington, j'ai vu sur le pare-choc d'une voiture le meilleur autocollant que j'ai vu de ma vie. On pouvait y lire: « Au moins, la guerre contre la classe moyenne se porte bien. » Nous pouvons le confirmer. La guerre contre la classe moyenne va très bien, mais selon le gouvernement, à qui cela profite-t-il? Comment l'économie en profite-t-elle?

• (1835)

Les travailleurs d'Air Canada ont le droit de cesser d'offrir leurs services. Nous ne savons pas s'ils l'auraient bel et bien fait et s'ils auraient déclenché un arrêt de travail. Nous ne le saurons jamais, car l'État est intervenu de façon radicale. Le gouvernement n'a pas laissé les forces du marché faire leur œuvre. En théorie comme en pratique, la libre négociation collective est indissociable du libre marché. C'est la dynamique qui s'applique dans un contexte équitable, où l'employeur et les employés règlent leurs différends sans être inquiétés et sans que, dans ce cas, le gouvernement intervienne.

Dans cette mesure législative qui, je tiens à le préciser, n'est pas digne d'une démocratie occidentale, le gouvernement prévoit même ce qu'il appelle le choix de l'offre finale. Je connais bien ce concept. J'ai négocié des conventions collectives en ayant recours au choix de l'offre finale. Il peut s'agir d'un outil efficace si les deux parties s'entendent pour avoir recours à ce type d'arbitrage afin de se sortir d'une impasse. Toutefois, lorsqu'on l'impose aux parties, dans ce cas-ci lorsque c'est l'État, encore une fois, qui l'impose, il est inefficace et injuste.

Une autre chose qui est injuste, c'est qu'il incombe au ministre de nommer un arbitre. Lorsqu'il est question du choix de l'offre finale, l'arbitre doit être désigné par les deux parties.

Je ne sais pas comment expliquer à quel point ce document est insultant pour toute personne qui s'y connaît un tant soit peu en ressources humaines ou en relations de travail. Il constitue un affront à quiconque se soucie de ces libertés fondamentales.

Je dénonce le projet de loi C-33. Je dénonce le fait que le gouvernement conservateur s'immisce dans les négociations entre un employeur et ses employés dans notre pays, sans justification. C'est tout à fait injustifié. Les conservateurs violent les droits des travailleurs dès qu'ils en ont l'occasion. Ils n'ont même pas besoin qu'on les provoque. Ils n'ont pas non plus besoin de justifications. Ils le font par des moyens détournés grâce aux initiatives parlementaires. Ils le font ouvertement en présentant des projets de loi.

Initiatives ministérielles

Nous devons mener cette lutte pendant quatre ans. Les Canadiens le savent. Ils constatent ce qui se passe et n'accepteront pas cette façon de faire. Personne n'a intérêt à écraser la classe moyenne jusqu'à ce qu'elle devienne une classe inférieure. Même si c'est l'intention des conservateurs, cela risque de leur faire mal, et ils ne l'apprécieront guère.

• (1840)

L'hon. Wayne Easter (Malpeque, Lib.): Monsieur le Président, je vois que les députés ministériels sont cloués à leur chaise. Ils n'osent pas poser de questions au député car ils savent bien qu'il leur présentera les faits.

C'est un plaisir d'écouter le député de Winnipeg-Centre. C'est à Winnipeg qu'est né en grande partie le mouvement syndicaliste de ce pays. Son allocution m'a frappé, surtout la partie où il se demande de quel côté se rangent les conservateurs. Je crois que le député de Winnipeg-Centre pense tout comme moi qu'il est évident qu'ils sont du côté de l'establishment et des grandes entreprises. Les exemples de ce genre abondent depuis que les conservateurs sont au pouvoir.

J'ai lutté aux côtés du député de Winnipeg-Centre pour la survie de la Commission canadienne du blé. Nous avions prédit alors que les grandes sociétés céréalières du Canada seraient rachetées par les Américains et les événements semblent vouloir nous donner raison. Nous nous sommes également battus contre les compagnies de transport ferroviaire, alors que le gouvernement n'arrivait pas à mettre en oeuvre un examen des services qui aurait protégé les agriculteurs.

N'est-il pas évident que le gouvernement mine les droits des travailleurs et s'attaque aux gens qui ne sont pas en position de pouvoir? Les conservateurs persistent à se ranger du côté des grandes sociétés dans presque tous les débats que nous avons tenus à la Chambre depuis qu'ils sont arrivés au pouvoir.

M. Pat Martin: Monsieur le Président, le député de Malpeque sait que quand je demandais de quel côté était le gouvernement, c'était une question de pure forme qui n'appelait pas de réponse. Nous jugeons les gens à leurs actes et non à leurs paroles. Par leurs actes, les conservateurs nuisent aux intérêts des travailleurs, dont beaucoup ont probablement voté pour eux à chaque fois qu'ils en ont eu l'occasion. Beaucoup de gens ont voté conservateur. Beaucoup de cols bleus, de travailleurs de la construction ont voté conservateur. Or maintenant, les conservateurs nuisent à la capacité des travailleurs de négocier avec leur employeur pour obtenir un juste salaire. De quel côté sont-ils donc?

Quand le gouvernement dit qu'il agit dans l'intérêt de l'économie et que c'est pour cela qu'il doit fouler aux pieds les droits des travailleurs de négocier un juste salaire et de gagner convenablement leur vie, que dire des avantages économiques qu'obtiendrait la collectivité dans son ensemble grâce à ces salaires équitables? Pour stimuler l'économie, il faut donner aux gens de l'argent à dépenser. Si nous donnons l'argent à une grande entreprise, elle va l'investir à l'étranger dans quelque abri fiscal et cet argent ne sera jamais remis en circulation dans l'économie locale.

[Français]

Mme Ève Péclet (La Pointe-de-l'Île, NPD): Monsieur le Président, j'aimerais lire un petit extrait à mon collègue.

L'article 2 de la Charte canadienne des droits et libertés énonce:

2. Chacun a les libertés fondamentales suivantes: [...]

b) liberté de pensée, de croyance, d'opinion et d'expression, y compris la liberté de la presse et des autres moyens de communication;

c) liberté de réunion pacifique;

d) liberté d'association.

On sait très bien que les alinéas 2c), 2d) et même 2b) font référence aux droits syndicaux.

Selon l'article 1 de la Charte canadienne des droits et libertés, on peut parfois aller plus haut et violer certains droits si c'est justifiable dans une société libre et démocratique.

J'aimerais que mon collègue nous dise comment le gouvernement viole allègrement le droit des travailleurs et des syndicats, et si ce droit de le faire est justifié dans notre société libre et démocratique.

[Traduction]

M. Pat Martin: Monsieur le Président, je remercie mon collègue pour cette analyse réfléchie et je le remercie d'avoir rappelé aux députés ici présents que c'est un droit constitutionnel, une pierre d'assise de notre démocratie que les travailleurs aient le droit de s'associer, avec tous les droits qui en découlent, y compris le droit de négocier collectivement et le droit de refuser leurs services.

Comme mon collègue de Malpeque l'a signalé, le gouvernement érode systématiquement bon nombre des grandes institutions canadiennes par lesquelles nous nous définissons comme Canadiens, et les progrès que nous avons accomplis au cours des années d'après-guerre, la Commission canadienne du blé, la société Radio-Canada, le droit aux négociations collectives libres. C'est le pays que nos parents ont bâti auquel ces gens-là s'attaquent systématiquement depuis huit mois à peine qu'ils sont au pouvoir. Les conservateurs veulent recréer le Canada à l'image des États-Unis et de leurs gourous du mouvement de droite néo-conservateur républicain.

Je ne veux pas vivre aux États-Unis. J'invite les députés à aller voir ce qui se passe au sud de la frontière, pour voir comment cela leur plaît. Nous avons fait les choses comme il faut au Canada et nous ne les laisserons pas détruire tout cela.

• (1845)

M. Greg Rickford (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires autochtones et du développement du Nord canadien, pour l'Agence canadienne de développement économique du Nord et pour l'Initiative fédérale du développement économique dans le Nord de l'Ontario, PCC): Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec la députée de Vancouver-Sud.

D'abord, comme je le fais souvent, voire toujours, je tiens à dire à quel point c'est pour moi un honneur et un privilège de commenter ce projet de loi et toute question dont est saisie la Chambre, au nom des électeurs de la grande circonscription de Kenora, un vaste territoire de 326 760 kilomètres carrés où habitent des gens extraordinaires.

C'est toute une commande de prendre la parole après le député de Winnipeg-Centre, le député de Dartmouth—Cole Harbour, et le député de Malpeque, qui a posé des questions. Quelle belle brochette nous avons là!

Je préférerais aborder cette question avec respect et humilité, de façon calme et bienveillante, en me penchant sur un problème à la fois.

D'abord, je dirais que cette question concerne l'économie ainsi que la santé et la sécurité des Canadiens, surtout en cette période de pointe pour l'industrie du voyage. J'ai déjà été infirmier, et je suis tout à fait conscient des effets que les voyages peuvent avoir sur les gens. Je crains que des Canadiens soient laissés à eux-mêmes à l'étranger lorsqu'ils voudront rentrer chez eux.

Initiatives ministérielles

De toute évidence, l'économie est un facteur important. Comme nous avons pu le voir par le passé, les arrêts de travail de ce genre ont des répercussions importantes sur l'économie des grandes villes, bien sûr, mais aussi sur celle des petites villes qui sont une source de clients pour les transporteurs aériens d'apport. C'est une question qui me tient à coeur. Comme je viens de Kenora, je peux confirmer aux députés que moi-même et les gens de ma région dépendons d'Air Canada, de ses pilotes, qui accomplissent un travail important, et de ses bagagistes, pour pouvoir arriver à nos points de correspondance en toute sécurité et à l'heure prévue, de façon à pouvoir poursuivre notre voyage vers des localités souvent beaucoup plus petites et plus éloignées.

Le premier différend oppose Air Canada à ses pilotes, représentés par l'Association des pilotes d'Air Canada. Le deuxième oppose Air Canada aux employés représentés par l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale.

Comme j'ai déjà été syndiqué, je comprends bien ces situations. Chacun de ces conflits de travail risque d'entraîner la fermeture temporaire d'Air Canada, ce qui pourrait avoir de lourdes conséquences pour notre économie, ainsi que pour la santé et la sécurité des voyageurs canadiens.

Je suis reconnaissant à la ministre de l'excellent travail qu'elle a accompli. Elle fait un travail remarquable non seulement dans ce dossier, mais dans bien d'autres aussi. Elle fait toujours valoir que la meilleure entente est celle à laquelle les deux parties arrivent ensemble. Elle a facilité des ententes de ce genre, elle en a appuyé. Nous avons le plaisir de la voir à l'oeuvre encore une fois, et elle accomplit un travail incroyable. Mais il arrive un moment où le chef d'un ministère doit, sous l'excellente direction du premier ministre, prendre les décisions qui permettront de protéger les intérêts, la santé et la sécurité des Canadiens et de l'économie canadienne.

La semaine dernière, la ministre a demandé au Conseil canadien des relations industrielles d'étudier la question du maintien des activités. Cette démarche était équilibrée, puisque les enjeux en cause dépassent le cadre des conflits de travail. Il convient d'adopter une position solide devant Air Canada et d'affirmer qu'un arrêt de travail serait intolérable, car le maintien des activités est important pour tous les Canadiens.

Cette motion invite encore une fois les dirigeants d'Air Canada et les groupes de travailleurs à trouver une solution. Ils devraient retravailler leurs manches et parvenir à une entente. Mais s'ils n'y arrivent pas, nous ne mettrons pas en péril l'économie du pays ni la santé et la sécurité des voyageurs Canadiens et des visiteurs du monde entier, qui ont planifié leur voyage et viennent passer du temps avec leur famille au Canada.

Même si nous encourageons l'employeur et les syndicats à poursuivre leurs activités normales jusqu'à ce que cette question du maintien des activités soit tranchée par le CCRI, et même si ce renvoi assure la santé et la sécurité de la population, nous refusons d'accepter la menace que pose un arrêt de travail imminent à Air Canada, que ce soit un lock-out ou une grève de l'une ou l'autre des organisations.

J'ai parlé brièvement des préoccupations liées à la santé et à la sécurité. L'arrêt des activités du plus important transporteur aérien au pays aurait des répercussions sur le public voyageur, le système de transport du pays et l'économie tout entière.

• (1850)

C'est la réalité. Ce sont les faits, et c'est pourquoi, en tant que gouvernement, nous sommes tenus d'agir pour assurer le maintien des services aériens à Air Canada.

Nous croyons que la grande majorité des Canadiens s'attend à ce que le gouvernement agisse. Nous le faisons parce que c'est nécessaire, parce que compte tenu des risques que posent de tels conflits de travail, intervenir pour assurer le maintien des services aériens est la chose à faire.

En dépit de la tendance des troglodytes néo-démocrates à vouloir limiter le débat à la seule question des travailleurs, en théorie et en pratique, cela ne résiste pas à l'analyse, cela dit en toute déférence. Au début de mon intervention, j'ai souligné...

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): À l'ordre, s'il vous plaît.

[Français]

L'honorable député de Pontiac invoque le Règlement.

[Traduction]

M. Mathieu Ravignat: Monsieur le Président, j'estime que le terme « troglodyte » est non parlementaire et irrespectueux. Je me serais attendu à mieux de la part du député, qui vient de dire la même chose il y a quelques instants à propos d'un autre député.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): À l'ordre, s'il vous plaît. Il n'est pas inhabituel que les députés fassent référence aux membres d'autres partis, à des partis ou à des groupes de députés à la Chambre en employant, à leur égard, des adjectifs qui ne sont pas particulièrement flatteurs. Toutefois, c'est habituellement lorsque ces références visent un député en particulier, voire un sénateur, que l'on franchit la ligne et que cela devient des propos non parlementaires.

Nous allons revenir au secrétaire parlementaire du ministre des Affaires autochtones et du développement du Nord canadien.

M. Greg Rickford: Monsieur le Président, je vais poursuivre mon discours. Je sais que ce mot a déjà été utilisé par des députés des deux côtés de la Chambre à au moins une ou deux reprises lorsqu'il était question d'une approche plutôt étroite à l'égard d'un enjeu particulier. J'ai déjà entendu des personnes raffinées qui siègent en face prononcer ce mot deux ou trois fois. Je l'employais donc en toute déférence. Si mes collègues d'en face effectuaient une recherche dans le hansom, ils pourraient être surpris de constater que ce mot a déjà été prononcé plus d'une fois dans cette enceinte, par le passé.

Cela dit, nous devons prendre cette mesure pour protéger les Canadiens et la reprise économique sur laquelle nous comptons tous pour que la croissance et la prospérité se poursuivent pendant des années.

Il se passe de grandes choses dans différentes régions du Canada. J'aimerais m'attarder tout particulièrement au Nord-Ouest de l'Ontario et au fait que cette région dépend des transporteurs aériens d'apport. Je pense aux lignes aériennes Wasaya et Bearskin et aux nombreuses autres compagnies de vols nolisés qui dépendent d'Air Canada pour assurer la liaison avec différentes villes, que ce soit tout juste à l'extérieur de la merveilleuse circonscription de Kenora ou dans la belle province du Manitoba. Nous dépendons de ces transporteurs aériens parce que nous parlons de régions aussi vastes que de nombreux pays européens et que nous n'avons pas, dans nos régions, de transporteur pouvant offrir ce type de service.

Par conséquent, le temps presse. Nous devons agir maintenant dans l'intérêt des entreprises canadiennes et veiller à ce que notre économie continue d'avoir le vent en poupe ou à ce qu'elle obtienne les meilleurs résultats possibles. Des personnes ainsi que des marchandises et des fournitures importantes sont transportées tous les jours partout dans notre grand pays.

Initiatives ministérielles

Voilà ce qui est en jeu pour le Canada et notre économie. Je pense sincèrement que tous les parlementaires souhaitent que le Canada s'épanouisse et qu'il connaisse du succès. Nous ne nous entendons peut-être pas toujours sur la façon d'y parvenir, mais je pense que nous convenons tous d'un objectif commun. C'est pourquoi il faut enlever nos oeillères et regarder la situation dans son ensemble. Nous devons tenir compte du contexte général et, au cours de la soirée, nous parviendrons peut-être à comprendre que cette mesure est vraiment dans l'intérêt supérieur de l'économie canadienne et qu'elle vise à protéger la santé et la sécurité des voyageurs.

Nous investissons dans les gens, les familles et les collectivités. En tant qu'habitant d'une région isolée, j'espère avoir pu faire valoir, dans le présent débat, des arguments qui aideront les députés à voir l'enjeu sous l'angle des conséquences que subirait le Canada et les familles canadiennes susceptibles d'être touchées par un arrêt de travail et une interruption des services d'Air Canada et de ses groupes.

Personne ne serait gagnant, alors j'encourage les députés à agir ici, ce soir, dans l'intérêt des Canadiens. Nous devons élargir notre perspective et nos horizons pour comprendre ce dont il s'agit vraiment. Nous devons veiller sur les populations des régions éloignées et isolées du pays, en particulier dans la belle circonscription de Kenora, ainsi que sur les familles qui reviennent au Canada ou qui comptent partir en voyage, peut-être par affaires, pour des raisons majeures ou malheureuses ou encore pour prendre des vacances bien méritées. Nous devons nous efforcer de comprendre le contexte dans lequel s'inscrit le débat actuel.

Je vous remercie, monsieur le Président, de l'occasion qui vient de m'être donnée de m'exprimer.

• (1855)

[Français]

Mme Ève Pécelet (La Pointe-de-l'Île, NPD): Monsieur le Président, mon collègue parlait d'investir dans les familles et de regarder l'enjeu d'une façon plus grande, de regarder plus loin. Je pose ces questions au député d'en face. Que fait-on des générations futures? Que fait-on des conditions de travail et des pensions? Est-ce vraiment la meilleure façon d'aborder les choses? Le gouvernement a-t-il le droit de dire aux travailleurs qu'ils n'auront pas droit à de meilleures conditions de travail et aux jeunes de mon âge — j'ai 23 ans —, qu'ils n'auront pas le droit plus tard de travailler et avoir une stabilité grâce à une bonne pension? Est-ce la façon que le gouvernement regarde l'enjeu d'une façon plus grande? Le gouvernement veut-il nous donner ici une leçon d'économie et de relance économique?

Le ministre des Finances a dit la semaine dernière qu'on était le premier pays au monde au chapitre de l'investissement. Le gouvernement a-t-il inventé une crise économique pour faire ce qu'il veut faire depuis très longtemps, c'est-à-dire couper dans les services d'Air Canada? On sait bien que ça fait longtemps qu'il veut couper dans les pensions et les conditions de travail. Alors, le gouvernement n'a aucune leçon à donner aujourd'hui...

[Traduction]

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): À l'ordre, s'il vous plaît. Je dois interrompre la députée. Je suis certain que d'autres députés voudraient poser une question au secrétaire parlementaire.

Le secrétaire parlementaire du ministre des Affaires autochtones et du développement du Nord canadien a la parole.

[Français]

M. Greg Rickford: Monsieur le Président, j'apprécie la question — je pense. C'est vrai que notre priorité est l'économie, la santé et la sécurité de tous les Canadiens et de leur famille. À court terme, cette situation est grave pour l'économie du Canada, notamment dans les régions comme celle d'où je viens, comme je l'ai dit il y a quelques minutes. En ce qui concerne les générations futures, notre gouvernement va travailler fort dans l'intérêt des Canadiens dans l'éventualité où une situation aurait un grave impact sur la santé et la sécurité des Canadiens, ainsi que sur l'économie.

[Traduction]

L'hon. Wayne Easter (Malpeque, Lib.): Monsieur le Président, le député a déclaré que le gouvernement devait agir dans l'intérêt des entreprises canadiennes. Or, beaucoup d'entreprises ont besoin que les gens aient de l'argent dans les poches. Les travailleurs doivent être assez bien rémunérés, eux aussi, pour pouvoir acheter les produits et les services des petites entreprises canadiennes. Parmi les problèmes des lignes aériennes se trouvent les salaires excessifs des cadres ou des dirigeants, alors que les travailleurs doivent accepter des baisses salariales. Pensez-y un peu. Lorsque l'ancien PDG Robert Milton a quitté le pays avec environ 100 millions de dollars, tandis que les travailleurs se faisaient imposer des réductions de salaire, quel a été l'avantage pour les entreprises canadiennes?

Quand le gouvernement invoque l'économie, n'est-il pas en train de s'en servir comme couverture pour dissimuler grossièrement les durs coups qu'il assène aux syndicats, en particulier aux syndicats nationaux? Ce qui s'est produit chez Postes Canada est en train de se produire aussi dans le cas des lignes aériennes et des syndicats du secteur public. L'économie n'est-elle qu'une couverture permettant au gouvernement d'éviter de chercher le juste équilibre entre...

• (1900)

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Le temps dont nous disposons est limité. Le secrétaire parlementaire du ministre des Affaires autochtones et du développement du Nord canadien a la parole.

M. Greg Rickford: Monsieur le Président, on dirait que je viens tout juste d'écouter *Le vol du bourdon*. Il est difficile de répondre à une question aussi longue.

Ce qui nous préoccupe, ce sont les familles, et c'est pour cette raison que nous agissons maintenant. Ce qui nous préoccupe, c'est le fait que nous passons peut-être à côté d'enjeux plus vastes. Les gens de la belle circonscription de Kenora veulent savoir s'ils pourront rentrer à la maison. Air Canada ne dessert pas la circonscription de Kenora, mais les gens qui y vivent dépendent quand même de cette compagnie aérienne, qui assure le transport sûr des personnes et des marchandises. Cette situation a des répercussions sur l'économie de la belle circonscription de Kenora, et si nous sommes ici, c'est pour régler des problèmes de ce type. C'est pour cette raison que j'ai été envoyé à Ottawa, et c'est ce que je vais faire.

Mme Wai Young (Vancouver-Sud, PCC): Monsieur le Président, tous les ans, à cette période, plus d'un million de Canadiens prennent l'avion pour leurs vacances du printemps. Les familles, les étudiants et les parents prévoient profiter de cette semaine pour passer du temps en famille et se reposer. Bon nombre d'entre eux ont économisé pendant des mois et utilisé une bonne partie de leur revenu pour se payer des vacances pendant le congé de mars, l'une des périodes pendant lesquelles les gens voyagent le plus.

Initiatives ministérielles

Autant les Canadiens ont chaque année hâte à cette semaine de vacances, autant les compagnies aériennes et de nombreux exploitants d'entreprises touristiques partout au pays comptent sur les retombées économiques de cette semaine, qui représente une grande partie de leurs revenus annuels. Cependant, cette année, les plans de voyage des Canadiens et la santé économique de nombreux secteurs qui en dépendent sont mis en péril.

Pourquoi? Parce qu'environ 8 200 mécaniciens et agents aux bagages et au fret d'Air Canada membres de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale menacent de déclencher une grève, et parce qu'Air Canada menace de mettre en lock-out près de 3 000 pilotes membres de l'Association des pilotes d'Air Canada.

En fait, tous les secteurs de l'économie canadienne risquent d'être touchés par cette situation. Un arrêt de travail pourrait avoir des conséquences financières dévastatrices. C'est probablement Air Canada qui court le plus grand risque. Un arrêt de travail pendant le congé de mars, une période très occupée, pourrait mettre en péril la viabilité financière de la seule compagnie aérienne nationale du Canada et des nombreuses collectivités qu'elle dessert.

J'aimerais rappeler à la Chambre qu'Air Canada est aux prises avec des problèmes financiers depuis plusieurs années, plus précisément depuis les événements du 11 septembre 2001. L'industrie internationale du transport aérien connaît des difficultés depuis cette date. En 2003, Air Canada se trouvait au bord de la faillite. Quand une décision de la Cour supérieure de l'Ontario lui a conféré une protection contre l'insolvabilité, elle a pu poursuivre ses activités sous la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies.

En 2004, elle est ressortie plus forte d'une restructuration. Depuis, Air Canada cherche des façons d'améliorer sa situation financière et d'assurer sa viabilité à long terme. Mais comme toutes les compagnies aériennes du monde, elle a connu un autre coup dur en 2008, du fait de la crise économique mondiale.

Quand le marché des prêts commerciaux gèle, les sociétés commerciales comme Air Canada, qui offrent des régimes de retraite à prestations déterminées, se retrouvent soudainement avec des obligations de financement beaucoup plus élevées. Ces obligations contractuelles, conjuguées aux effets de la récession, ont posé des défis supplémentaires à l'entreprise.

Air Canada a continué de réduire drastiquement ses coûts afin d'assurer sa stabilité et sa viabilité financières. Elle a envisagé toutes les options possibles. En 2008, elle a demandé aux syndicats d'accepter une prolongation des conventions collectives en vigueur. Toutes les unités de négociation ont alors accepté de renouveler leurs contrats pour 21 mois. Elles ont aussi accepté un moratoire temporaire sur le financement du régime de retraite.

Grâce à ces ententes et aux prêts supplémentaires qu'elle a pu obtenir, Air Canada a pu poursuivre ses opérations et éviter encore une fois la faillite. Mais à l'heure actuelle, sa situation financière demeure fragile, en raison de ses frais fixes élevés et de ses faibles marges de profit. En fait, elle n'a enregistré aucun profit l'année dernière, notamment en raison des frais fixes qu'elle ne peut pas contrôler, comme le coût des devises étrangères et du carburant, qui peuvent représenter jusqu'au tiers de ses coûts d'exploitation. Étant donné l'augmentation de ces coûts, conjuguée à une économie stagnante et à une concurrence accrue parmi les transporteurs aériens canadiens, l'entreprise a essuyé des pertes en 2011, dont une perte de 80 millions de dollars au quatrième trimestre.

La dernière chose dont Air Canada ait besoin, c'est de la menace d'un arrêt de travail qui, en plus d'être le troisième en moins d'un an, surviendrait pendant une période où les gens voyagent beaucoup.

Étant donné la précarité financière d'Air Canada et la fragilité de notre reprise économique, le Parlement doit prendre ses responsabilités et intervenir pour empêcher que les conflits de travail qui sévissent actuellement à Air Canada aient des conséquences négatives sur l'économie.

Nous avons pu voir, par le passé, que des arrêts de travail comme ceux-là ont des conséquences néfastes sur l'économie. Depuis 1984, on compte 35 arrêts de travail dans l'industrie du transport aérien, et 6 d'entre eux touchaient Air Canada.

● (1905)

La dernière fois que les pilotes ont débrayé, en 1998, le secteur se portait beaucoup mieux qu'aujourd'hui. Mais même là, Air Canada déclarait des pertes d'environ 300 millions de dollars. Et c'est sans parler des inconvénients et des frais que cela a entraîné pour les particuliers, les familles et les gens d'affaires qui comptaient sur le transporteur.

À chaque fois qu'il y a une interruption du travail, les gens d'affaires sont cloués au sol ou ratent des réunions et perdent parfois des contrats précieux parce qu'ils ne peuvent pas arriver à leur destination.

Air Canada assure un éventail complet de services aériens vers de petites et de grandes villes canadiennes et à destination des États-Unis, de l'Europe, du Moyen-Orient, de l'Asie, de l'Australie, des Antilles, du Mexique et de l'Amérique du Sud. Ce sont d'importants marchés pour les entreprises canadiennes, et les entrepreneurs ont besoin d'y aller régulièrement pour faire fonctionner leur entreprise, créer des emplois et faire prospérer notre économie.

Les entreprises qui comptent sur la compagnie aérienne pour envoyer leurs marchandises à leurs clients ont aussi été durement touchées par les arrêts de travail passés dans le secteur aérien. Air Canada est notre principal transporteur de fret aérien. Il transporte 22 p. 100 du volume intérieur, 4 p. 100 du volume transfrontalier et 49 p. 100 de notre volume international. À l'aéroport Pearson de Toronto, la plus grande plaque tournante aérienne du Canada, il assure le transport d'environ 68 p. 100 du fret aérien intérieur et 40 p. 100 du fret aérien international.

Pour prendre un peu de recul, si l'on tolérait aujourd'hui un arrêt de travail, on estime que les pertes pour l'ensemble des secteurs de l'économie canadienne pourraient s'élever à 22,4 millions de dollars par semaine pendant toute la durée de l'interruption du travail.

Un arrêt de travail maintenant aurait des retombées négatives dramatiques sur les Canadiens et sur notre relance. Le gouvernement du Canada est déterminé à faire tout ce qu'il faudra pour soutenir notre économie, préserver l'activité de nos entreprises et appuyer les Canadiens qui comptent sur le transport aérien.

Soyons bien clairs: le gouvernement aurait préféré que les choses se passent autrement. Idéalement, ce serait aux trois parties prenantes de régler entre elles ces différends pour reprendre le travail. Je tiens à assurer mes collègues que le gouvernement du Canada respecte le droit de grève des syndicats et le droit des employeurs à imposer un lock-out. En fait, la ministre du Travail a fait tout ce qu'elle a pu pour éviter un arrêt de travail.

La convention collective de quelque 8 200 employés d'Air Canada représentés par l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale a expiré le 31 mars 2011. Dès le début, le gouvernement a encouragé les deux parties à s'entendre en recourant à la négociation. Au début, cela a semblé fonctionner. Le 10 février dernier, les parties ont conclu une entente de principe.

Or, malgré l'aide d'un commissaire-conciliateur et la conclusion de l'entente de principe, les parties n'ont pas réussi à régler leurs différends. Les membres du syndicat ont rejeté l'entente dans une proportion de 65,6 p. 100. Ils ont également voté à 78 p. 100 en faveur du déclenchement de la grève et ont donné leur préavis de grève à la ministre du Travail le 6 mars dernier.

L'histoire est semblable dans le cas du litige opposant Air Canada et ses pilotes. Les deux parties négocient depuis un an. Au cours de cette période, elles en sont arrivées à une entente, qui devait cependant être ratifiée par les membres de l'Association des pilotes d'Air Canada. Ceux-ci ont malheureusement rejeté l'entente, forçant ainsi les parties à retourner à la table de négociation. Elles ont alors bénéficié de l'aide d'un conciliateur du Service fédéral de médiation et de conciliation et de deux co-médiateurs nommés par la ministre du Travail.

Après de nombreux mois de négociation et de rencontres entre les deux parties et la ministre, l'association des pilotes a voté à 97 p. 100 en faveur de la grève. Le 8 mars, Air Canada donnait son préavis de lock-out à ses pilotes.

Si les techniciens et les travailleurs responsables de l'entretien, des opérations et du soutien arrêtaient de travailler, Air Canada serait dans l'obligation de mettre en oeuvre les protocoles de fermeture presque immédiatement pour des raisons de sécurité et d'assurance. De même, advenant un arrêt de travail des pilotes, les avions d'Air Canada seraient cloués au sol.

Comme on l'a dit plus tôt, les dérangements qu'entraînerait une telle situation pour les voyageurs et le tort considérable qu'elle causerait aux entreprises auraient un effet désastreux sur la fragile économie du pays.

•(1910)

Les Canadiens ont confié au gouvernement le mandat de protéger nos intérêts nationaux en cette période d'incertitude économique mondiale. C'est précisément ce que nous entendons faire. Comme il semble peu probable que des ententes soient conclues dans un avenir rapproché, le gouvernement du Canada doit agir maintenant pour assurer le maintien des services aériens d'Air Canada.

Il est clair que le Canada ne peut pas se permettre de subir les conséquences d'un arrêt de travail. Au nom de la fragile reprise économique ainsi que des entreprises et des familles du Canada, j'exhorte les députés de tous les partis à appuyer le gouvernement dans ses démarches visant à faire en sorte qu'Air Canada poursuive ses activités.

[Français]

M. Pierre-Luc Dusseault (Sherbrooke, NPD): Monsieur le Président, j'ai une question assez simple et brève à poser à ma collègue.

Ça me rappelle le débat qu'il y avait eu au sujet de Postes Canada, où les conservateurs ont monté deux groupes de personnes l'un contre l'autre: les travailleurs et les autres Canadiens.

On voit la même chose en ce moment. On dirait que la députée ne pense pas que les Canadiens qui travaillent chez Air Canada ont les mêmes droits que tous les autres Canadiens du pays, c'est-à-dire le droit de négocier leur entente avec leur employeur ou de faire la

Initiatives ministérielles

grève. Ce sont des droits fondamentaux qui sont reconnus depuis des années. Et aujourd'hui, on nous dit que les travailleurs d'Air Canada, eux, n'ont pas les mêmes droits que les autres.

Je pose une question très simple: pense-t-elle que les travailleurs d'Air Canada ont les mêmes droits que tous les autres Canadiens, c'est-à-dire le droit de négocier leur entente collective?

[Traduction]

Mme Wai Young: Monsieur le Président, nous sommes fort déçus. Je crois avoir clairement indiqué dans mon discours que les trois parties ne sont pas parvenues à s'entendre. Elles ont eu des mois — près d'un an — pour ce faire. En fait, elles avaient même conclu une entente de principe.

Nous savons qu'un million de passagers pendant la semaine de relâche, 26 000 employés d'Air Canada et 250 000 employés d'entreprises partenaires seront touchés à la grandeur du pays. Il y a 59 collectivités au Canada et 170 destinations dans le monde qui subiront les contrecoups de cet arrêt de travail.

Je tiens à dire que, visiblement, le gouvernement ne souhaitait pas s'en mêler. Toutefois, l'économie est fragile. Les électeurs nous ont donné le mandat de prévenir ce genre de conflit pour ne pas mettre en péril notre fragile reprise économique.

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, je ne suis pas d'accord avec la députée, qui dit que le gouvernement ne voulait pas s'en mêler. Je crois que le gouvernement espérait pouvoir intervenir. Les employés d'Air Canada, et même, jusqu'à un certain point, de Postes Canada, ne se laisseront pas bernier par les députés d'en face. Nous savons que le gouvernement n'a été d'aucune aide. Il a pris le parti des sociétés plutôt que celui des employés.

J'ai une question pour la députée concernant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, qui garantissait des emplois à Winnipeg chez Air Canada. La loi offrait une garantie. Toutefois, la base de maintenance a fermé ses portes et les emplois sont passés au secteur privé. Nombreux sont ceux qui ont affirmé que c'était illégal. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas défendu les employés à ce moment-là?

•(1915)

Mme Wai Young: Monsieur le Président, je tiens à rappeler au député que les parties sont en pourparlers depuis plusieurs mois, presque un an.

La ministre du Travail leur a offert son appui en nommant des conciliateurs et des médiateurs. Les parties ont conclu une entente de principe, mais les membres ne l'ont pas ratifiée, ce qui met en péril notre économie fragile. Il faut que les Canadiens retournent au travail.

M. Bryan Hayes (Sault Ste. Marie, PCC): Monsieur le Président, j'aimerais que la députée explique pourquoi on doit absolument accélérer l'adoption de ce projet de loi.

Mme Wai Young: Monsieur le Président, je répète que cette semaine, plus d'un million de Canadiens partiront en voyage. Il est impératif de les ramener au pays. Autrement, des entreprises d'un bout à l'autre du pays en souffriront. Un arrêt de travail pourrait nous coûter quelque 22,4 millions de dollars par semaine. Voilà pourquoi il est si important d'adopter ce projet de loi.

Initiatives ministérielles

[Français]

Mme Laurin Liu (Rivière-des-Mille-Îles, NPD): Monsieur le Président, je veux d'abord souligner que je vais partager le temps dont je dispose avec le député de Pontiac.

Je suis heureuse d'avoir l'occasion de prendre la parole afin de dénoncer la motion n° 10 introduite par le gouvernement afin de museler les parlementaires et d'introduire la loi sur le retour au travail chez Air Canada.

Depuis qu'il est majoritaire, ce gouvernement croit que tout lui est permis.

Il y a moins d'un an que ce gouvernement est élu, et on compte déjà plus d'une douzaine de bâillons pour museler les parlementaires et enfoncer son idéologie conservatrice dans la gorge des Canadiens. Je pense notamment à l'élimination du registre des armes d'épaule, à la création des « régimes de pension agréés collectifs », au démantèlement de la Commission canadienne du blé, au projet de loi de mise en oeuvre du dernier budget et au projet de loi sur la répartition des sièges à la Chambre.

Pas plus tard qu'hier, le gouvernement s'est servi de sa majorité pour faire taire l'opposition et imposer son projet de loi sur la criminalité, un projet de loi qui est pourtant largement rejeté, notamment au Québec.

Je rappelle à mes collègues que c'est ce même parti qui, dans l'opposition, dénonçait les motions d'attribution de temps du gouvernement libéral. J'ai ici, par exemple, une citation de l'actuel ministre de la Sécurité publique qui, le 27 novembre 2001, a déclaré:

Il est inacceptable que le gouvernement ait recours à la clôture et à l'attribution de temps. Cela envoie le mauvais message aux Canadiens. Cela dit aux Canadiens que le gouvernement a peur du débat, qu'il craint la discussion et qu'il a peur de devoir justifier publiquement les mesures qu'il a prises.

Ce gouvernement semble oublier que, même s'il a été élu pour former le gouvernement, 60 p. 100 des Canadiens et Canadiennes n'ont pas voté pour lui et qu'il a le devoir de gouverner pour tous les citoyens.

C'est d'autant plus vrai que l'on apprend chaque jour de nouvelles révélations concernant les pratiques frauduleuses des conservateurs pour s'emparer du pouvoir en mai dernier.

Comme l'écrivait ce matin le chroniqueur Vincent Marissal:

Il semble que les conservateurs ne soient pas allergiques qu'aux débats aux Communes; ils abhorrent aussi les conflits de travail. Dans ce cas-ci, non seulement ils abusent du bâillon au Parlement, ils manient aussi la baïonnette pour forcer les syndiqués à marcher au pas.

Cela fait à peine 11 mois que je suis élue, et pourtant, c'est la troisième fois que je vois le gouvernement déposer un projet de loi spéciale pour éviter une grève ou un lock-out. Après Postes Canada et Air Canada en juin dernier, voilà que les conservateurs torquent encore le bras à des travailleurs d'Air Canada.

Il semble maintenant que le droit de grève et de négociation de gré à gré dans les entreprises de compétence fédérale sont en voie d'extinction, qu'elles soient publiques, comme Postes Canada, ou privées, comme Air Canada.

Le plus étrange, c'est que ce gouvernement idéologique nous dit toujours qu'il ne veut pas intervenir dans l'économie pour « laisser faire le marché ».

Il n'intervient pas pour aider les travailleurs de l'industrie de la forêt. Il n'intervient pas pour aider les travailleurs du secteur manufacturier. Il n'intervient pas pour aider les pêcheurs et les travailleurs agricoles. Il n'intervient pas pour aider les chauffeurs de

taxi et les travailleurs victimes de la fluctuation des prix du pétrole. C'est honteux!

Cependant, quand ce gouvernement intervient dans l'économie pour corriger les imperfections du marché, on remarquera que c'est la plupart du temps en défaveur des travailleurs. Les exemples de Poste Canada et d'Air Canada sont éloquents.

Cette fois-ci, le gouvernement nous dit qu'une grève des pilotes d'Air Canada pendant la relâche scolaire pourrait avoir des effets terribles sur l'économie canadienne. Pourtant, c'est ce même gouvernement qui nous dit que l'économie va bien, que le marché de l'emploi est robuste et que nous avons le système bancaire le plus solide au monde. Ou bien le gouvernement exagère l'impact du conflit de travail à Air Canada pour mieux manier la matraque, ou bien l'économie canadienne n'est pas aussi vigoureuse qu'il le prétend.

Pour revenir au conflit de travail à Air Canada, il faut comprendre que le gouvernement s'apprête à retirer le droit de grève à plus de 10 000 employés d'Air Canada. La loi vise en fait les 3 000 pilotes et 8 600 mécaniciens, bagagistes et manutentionnaires de la compagnie.

En plus de nier le droit de grève aux employés d'Air Canada, la démarche du gouvernement envoie un très mauvais message à tous les employeurs régis par le Code canadien du travail. Il leur suffira dorénavant de décréter ou de menacer de décréter un lock-out pour que la ministre débarque avec son bâillon et sa baïonnette et force le retour au travail.

● (1920)

En vertu de ce système, c'est l'employeur qui sera toujours gagnant, car on prive les travailleurs de leur ultime moyen de pression.

[Traduction]

Rappelons-nous que nous sommes ici aujourd'hui pour parler de la motion n° 10 relativement aux travaux sur le projet de loi C-33. Le week-end dernier, j'ai eu le plaisir de passer du temps dans ma circonscription, où je me suis entretenu avec des jeunes, notamment. J'ai constaté que ces derniers ont de moins en moins confiance en la politique et en notre système. Cette perte de confiance est attribuable à des manoeuvres déloyales comme celles-ci, aux motions d'attribution de temps et aux mesures en vue de limiter le débat. C'est très décourageant.

Lors d'une conférence de presse ce matin, la secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement a accusé de vandalisme économique tous ceux qui veulent un solide processus de consultation en matière d'évaluations environnementales. Le gouvernement continue d'évoquer l'économie lorsqu'il est question de projets de loi de retour au travail et de conflits de travail. D'où la question suivante: les véritables vandales économiques, est-ce les écologistes qui veulent que le gouvernement assume la responsabilité? Est-ce les peuples des Premières nations qui veulent de solides processus de consultation menés par le gouvernement? Est-ce les travailleurs qui ne demandent qu'à être rémunérés équitablement et à avoir le droit de faire la grève pour exercer des pressions sur leurs employeurs? Ou le véritable vandale économique, est-ce plutôt le gouvernement qui accorde sans cesse des réductions d'impôt aux pétrolières et aux grandes sociétés, à des entreprises comme Caterpillar qui plie bagage quand la situation se corse?

Initiatives ministérielles

Nous voyons bien que lorsque le gouvernement parle d'économie, il ne prend pas la question au sérieux. Nous l'exhortons à prêter l'oreille aux travailleurs. Je pense qu'il devrait réfléchir sérieusement au fait que les Canadiens ont de moins en moins confiance en nos institutions parlementaires, d'autant plus que 60 p. 100 d'entre eux n'ont pas voté pour le parti au pouvoir, qui refuse de gouverner pour la majorité des Canadiens. Voilà pourquoi je m'oppose à la motion n° 10 relative aux délibérations sur le projet de loi C-33.

Mme Lois Brown (secrétaire parlementaire de la ministre de la Coopération internationale, PCC): Monsieur le Président, je m'inquiète beaucoup moi aussi pour le travailleur moyen, le travailleur ordinaire au Canada, qui subira le contrecoup d'une interruption des vols d'Air Canada. J'ai assisté dernièrement à un colloque à Toronto. On m'a signalé qu'il injecterait environ 70 millions de dollars dans l'économie de la ville et qu'il créerait de l'emploi dans les restaurants de la région, mais aussi dans les hôtels puisqu'il stimulait la demande de chambres.

Je sais que ma consœur représente elle aussi une région où ce type d'investissement dans l'économie revêt actuellement une importance cruciale. J'aimerais qu'elle me dise comment elle expliquerait à ses électeurs — qui travaillent peut-être dans un hôtel ou un restaurant, qui sont des Canadiens comme tous les autres, mais dont le revenu dépend de l'argent qu'amènent les participants à de tels colloques — qu'ils n'auront pas d'emploi?

• (1925)

M. Rodger Cuzner: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Nous vous demandons de vérifier s'il y a quorum.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Je remercie le député de Cape Breton—Canso de son intervention. Il semble y avoir quorum.

La secrétaire parlementaire de la ministre de la Coopération internationale a été interrompue au milieu d'une question.

Le député de Pontiac invoque le Règlement pour la même raison.

[Français]

M. Mathieu Ravignat (Pontiac, NPD): Monsieur le Président, ma question concerne le même rappel au Règlement.

À quel moment comptez-vous les députés qui sont assis? Est-ce une fois que vous vous êtes levé du fauteuil? J'ai constaté que, quand vous étiez debout, plusieurs députés de l'autre côté n'étaient pas encore assis.

[Traduction]

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Je sais que la Chambre n'est pas souvent saisie d'une telle question. D'habitude, quand on demande une vérification du quorum à la Chambre, la présidence prend un instant pour voir s'il y a, en effet, le nombre minimal de députés, puis rend sa décision. S'il y a quorum, le débat peut reprendre. Comme je l'ai fait dans ce cas-ci, la présidence annonce alors qu'il y a quorum, puis on procède en conséquence.

La secrétaire parlementaire de la ministre de la Coopération internationale a la parole.

Mme Lois Brown: Monsieur le Président, je ne vais que réitérer ma question. Il y a nombreuses personnes qui vivent et qui travaillent à Toronto, dans le secteur de l'hôtellerie et de la restauration, et qui dépendent de l'arrivée de touristes ou de participants à des colloques pour appuyer l'économie locale.

Que répond la députée à ses électeurs qui travaillent dans ces secteurs et qui risquent de perdre leur emploi si personne ne vient pour faire du tourisme ou participer à des colloques?

[Français]

Mme Laurin Liu: Monsieur le Président, mon honorable collègue a raison. Plusieurs de mes concitoyens travaillent dans un restaurant, dans le secteur du tourisme ou dans divers secteurs. Ils réclament un meilleur salaire et de normes du travail. Ces travailleurs appuient les employés d'Air Canada et ils s'opposent à ce que le gouvernement empêche les employés de négocier collectivement.

[Traduction]

Je suis d'accord. La députée a dit que j'ai de nombreux électeurs qui travaillent dans des restaurants et d'autres secteurs, mais ces travailleurs sont généralement syndiqués. Oui, ces gens veulent avoir le droit à la négociation collective. Nous sommes conscients que ces travailleurs sont très préoccupés par le fait que le gouvernement impose une mesure législative forçant le retour au travail et, en outre, qu'il limite le débat à la Chambre.

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, plus tôt aujourd'hui, lorsque la ministre est intervenue, elle était très fière d'annoncer qu'aucun autre gouvernement n'avait pris une telle mesure dans le passé. En présentant ce projet de loi, elle empêche les travailleurs d'Air Canada de participer à un véritable processus de libre négociation collective. C'était un honneur pour elle d'annoncer cela aujourd'hui.

La députée partage-t-elle les préoccupations du Parti Libéral quant à la façon dont les employés d'Air Canada sont traités, notamment sur le plan de leurs droits et de leur sens de l'équité, compte tenu du fait que le gouvernement n'a pas du tout agi en faveur des employés d'Air Canada?

• (1930)

Mme Laurin Liu: Monsieur le Président, nous constatons un réel manque d'équité de la part du gouvernement. Nous avons également constaté un manque de respect de la procédure parlementaire. Le gouvernement a imposé la motion n° 10 au sujet des délibérations concernant le projet de loi C-33 dans le but de faire adopter celui-ci tard ce soir. Nous avons été témoins de ce comportement à la Chambre et aux comités, et nous avons constaté le manque de transparence du gouvernement, qui ne se préoccupe pas de rendre des comptes aux Canadiens.

[Français]

Mme Djaouida Sellah (Saint-Bruno—Saint-Hubert, NPD): Monsieur le Président, je veux faire un commentaire et poser une brève question à ma collègue. J'aimerais attirer l'attention sur le fait que depuis que nous sommes à la Chambre, c'est la 13^e fois, depuis qu'il est majoritaire, que ce gouvernement impose une loi spéciale. Dès que des employés déclenchent une grève, *pouf*, une loi spéciale. Dès qu'un employeur les met en lockout, *pouf*, une loi spéciale. Dès qu'un employeur menace de recourir à une lockout, *pouf*, encore une loi spéciale. Que pense ma collègue du droit de vote des travailleurs, qui est pourtant reconnu au Canada?

Initiatives ministérielles

Mme Laurin Liu: Monsieur le Président, en présentant une loi spéciale, le comportement de ce gouvernement devient pas mal prévisible, malheureusement. J'apprécie beaucoup les commentaires de mon honorable collègue. Il faut appuyer les travailleurs et leur droit de négocier de bonne foi.

[Traduction]

M. Mathieu Ravignat (Pontiac, NPD): Monsieur le Président, je ne dirais pas qu'il s'agit d'un plaisir, mais je suis heureux de prendre la parole pour m'opposer à cette motion.

Par sa façon de considérer les négociations collectives, le gouvernement conservateur ne semble pas comprendre que la séparation entre la société civile et le gouvernement est une réalité fragile. La possibilité d'exercer des pressions sur le gouvernement au moyen de mesures appropriées et non violentes, comme les manifestations et les grèves, est un élément essentiel du système de freins et de contrepoids qui protège notre démocratie. Les syndicats ont été à l'avant-garde du progrès social au Canada. Qu'il s'agisse de la sécurité au travail, des heures de travail, du travail des enfants ou des mesures législatives contre le travail des enfants, ils ont été aux premières lignes du combat. Ils ont réclamé des changements, et ils en ont obtenu.

Permettez-moi de vous raconter une histoire personnelle. Mon arrière-grand-père, Ernest Ravignat, a immigré de Belgique à titre de maçon en pierres au début du siècle dernier et il est venu travailler sur les édifices mêmes du Parlement. Il a peut-être même taillé certaines des pierres de la Chambre des communes. Il a travaillé pendant des décennies dans les travaux publics dans son nouveau pays et, en raison des faibles normes de sécurité, il est mort des suites de l'inhalation de poussière à un très jeune âge, dans la pauvreté. J'ose dire que, s'il avait été syndiqué et que si son syndicat avait négocié de meilleures conditions de travail et une pension d'invalidité, il aurait peut-être vécu plus longtemps. Peut-être même que je l'aurais connu et quelles histoires j'aurais alors pu entendre au sujet de l'endroit où nous nous trouvons.

Ce qui a permis d'améliorer les conditions de travail, ce n'est malheureusement pas la bonne volonté des employeurs ni du gouvernement, mais une longue lutte des travailleurs pour obtenir le droit de s'organiser et d'exercer des pressions sur leurs employeurs et sur le gouvernement. L'indépendance du mouvement syndical est capitale pour notre société et notre démocratie, et cela comprend le droit de négocier librement et équitablement son salaire et ses conditions de travail sans ingérence. Si quelqu'un n'est pas propriétaire de son propre travail, il n'est propriétaire de rien. Cela doit inclure le droit de faire la grève.

Je veux qu'on me comprenne bien. Si les seules mesures que peuvent prendre les syndicats sont celles qui sont autorisées par le gouvernement, alors, à quoi sert le droit des travailleurs à la libre association? Il s'agit d'une pente glissante et j'ose dire que les députés d'en face vont regretter leurs actions. Elles mènent à une relation malsaine avec la société civile et à une relation dangereuse, j'ose dire, dans laquelle seuls les syndicats et les associations professionnelles approuvés sont autorisés à exister par le gouvernement. Cette confusion des rôles entre le gouvernement et la société civile est une des principales caractéristiques des gouvernements autoritaires. Il y a un nom pour cela. C'est le corporatisme et c'était une caractéristique du gouvernement Duplessis et de nombreux gouvernements dont l'engagement à l'égard de la démocratie réelle, désordonnée, parfois chaotique, mais merveilleuse, était discutable.

Aux yeux du mouvement syndical, la décision du gouvernement, qui est devant nous, trace à bien des égards une limite à ne pas

franchir. Si nous franchissons cette limite, nous enverrons un message clair au monde entier, soit que le Canada ne respecte pas le droit des citoyens de défendre leurs intérêts. Les employés n'ont pas fait la grève ou n'ont entrepris aucune mesure qui nuit aux intérêts des Canadiens.

• (1935)

[Français]

Au contraire, la compagnie sait bien que le gouvernement va défendre ses intérêts, comme il l'a fait pour Postes Canada. C'est lui qui a donné un ultimatum aux employés pour qu'ils acceptent la dernière offre patronale. Dans le cas contraire, un avis de lock-out émis par Air Canada prendrait bientôt effet. C'est donc à Air Canada de retourner à la table de négociation avec ses employés.

Nous, au NPD, tout en défendant les intérêts et les droits de tous les Canadiens de s'associer et de faire la grève, invitons les deux parties à négocier de bonne foi dans le but de trouver une solution qui n'engendre pas de problèmes pour les voyageurs.

Le gouvernement a le devoir de rester neutre et d'aider les deux parties à en arriver à une entente, et non de favoriser un côté plutôt que l'autre.

Nous continuons de nous battre pour les droits des Canadiens, et nous voterons contre ce projet de loi forçant le retour au travail.

La ministre et son gouvernement prétendent protéger les intérêts de tous les Canadiens. Prenons le temps de voir si c'est vrai. La ministre veut sans doute dire qu'elle protège les profits d'une compagnie contre les intérêts de centaines de travailleuses et travailleurs.

[Traduction]

Le Canada est un pays de syndicats et de syndicalisation: c'est un fait. Le gouvernement peut bien ne pas s'identifier avec cette image car elle ne cadre pas avec ses valeurs commerciales laxistes, mais Statistique Canada affirme qu'en 2010, un peu plus de 4,2 millions d'employés étaient syndiqués au Canada. Voilà qui mérite d'être célébré.

Dans la première moitié de 2010, les effectifs syndicaux ont augmenté de 64 000. En 2010, ils ont augmenté à un taux légèrement plus élevé que le taux d'augmentation de l'emploi global. Par conséquent, le taux de syndicalisation nationale a augmenté légèrement, passant de 29,5 p. 100 en 2009 à 29,6 p. 100 en 2010.

Le gouvernement fait valoir — étrangement, étant donné les faits — que la perturbation du service aérien que comptaient utiliser des milliers de Canadiens et la perte de profits d'une société irresponsable l'emportent sur les intérêts de quelque 4,2 millions de Canadiens syndiqués qui comprennent que le droit de grève et le droit à la négociation collective sont des droits fondamentaux. On ne parle même pas des familles de ces 4,2 millions de personnes.

Les conservateurs parlent de la perturbation des projets de voyage et de son incidence sur l'économie. Qu'est-ce qui est plus important: quelques milliers de Canadiens qui sont embêtés temporairement ou le droit à la libre association et à la négociation collective?

Air Canada n'est pas le seul transporteur aérien au pays. On ne parle pas d'une grève prolongée qui durerait des semaines. On ne peut pas dire que les exigences des travailleurs d'Air Canada sont déraisonnables.

Que demandent-ils donc? C'est simple: une pension raisonnable et convenable pour tous les travailleurs, quel que soit leur âge.

Initiatives ministérielles

Obliger les nouveaux employés à adhérer à un régime de retraite à cotisations déterminées, comme le propose Air Canada, affaiblit le régime actuel de pension à prestations déterminées, parce que toutes les nouvelles cotisations iraient dans le nouveau fonds. La mise en place d'un régime de pension à cotisations déterminées, qui n'offre aucune garantie quant au montant final des prestations versées, créerait un système à deux vitesses dans lequel les générations futures seront des travailleurs de deuxième ordre.

Je suppose qu'on devait s'attendre à ce que le gouvernement partage la position d'Air Canada car il réserve exactement le même sort aux régimes de pension au Canada. La proposition d'Air Canada priverait les jeunes travailleurs d'une pension raisonnable. Les bébés-boumiers avaient droit à de bonnes pensions, mais pas les membres travailleurs des générations X et Y. Si j'étais plus sceptique, ce qui n'est pas le cas, je me demanderais si on n'est pas en train de se livrer à une guerre économique intergénérationnelle.

Les Travailleurs canadiens de l'automobile et deux autres syndicats représentant les travailleurs d'Air Canada ont pris l'engagement conjoint, le mois dernier, de résister à toute tentative de la part du transporteur de réduire ou d'éliminer leurs régimes de pension à prestations déterminées; je pense qu'ils ont raison. Les pensions des jeunes travailleurs sont en péril, mais les cadres supérieurs de la compagnie empochent des millions de dollars par année et bénéficient de pensions garanties généreuses. C'est une honte.

•(1940)

[Français]

C'est simple, les conservateurs doivent respecter le droit des employés à la négociation collective. De plus, les travailleurs et le patronat doivent avoir le droit de négocier leur convention collective sans ingérence de la part de ce gouvernement et sans idéologie mal placée.

[Traduction]

M. Garry Breitzkreuz (Yorkton—Melville, PCC): Monsieur le Président, je dois rétablir les faits. L'intervenant précédent a fait une erreur. Il a dit que nous empêchons les gens d'en arriver à une entente. En fait, si le député lisait le projet de loi — et je le mets au défi de le lire —, il comprendrait que nous aidons les gens à en arriver à une entente. Nous les réunirons autour de la table et ils parviendront à une entente.

Beaucoup de téléspectateurs nous regardent, alors je veux donner une vue d'ensemble de la situation. Air Canada emploie 26 000 travailleurs. Au total, 3 000 pilotes, 8 000 manutentionnaires et 250 000 autres travailleurs seront touchés par cet arrêt de travail.

Si l'une des parties serre la main de l'autre pour sceller la conclusion d'une entente — et c'est ce qui s'est passé — puis change d'idée et décide d'en demander plus, ce n'est pas équitable, n'est-ce pas?

M. Mathieu Ravignat: Monsieur le Président, j'aimerais rappeler au député qu'une négociation forcée n'est pas une négociation. En réalité, la négociation doit être le fruit de la volonté des parties assises à la table. Si le gouvernement décide d'imposer une négociation, il enlève tout pouvoir de négociation aux travailleurs.

[Français]

M. Louis Plamondon (Bas-Richelieu—Nicolet—Bécancour, BQ): Monsieur le Président, il peut arriver quelquefois que, historiquement, le gouvernement soit justifié d'adopter une loi spéciale. On l'a vu par exemple lorsqu'il y a eu des grèves dans certains ports. Je me rappelle le cas de Vancouver où l'approvi-

sionnement en santé était vraiment indispensable pour les gens. À ce moment-là, il y a eu des négociations avec les partis d'opposition pour arriver rapidement à un projet de loi qui nommait un arbitre, mais qui lui laissait toute la latitude.

Je n'ai pas entendu le député parler de cet aspect-là dans son discours. Dans les deux projets de loi déposés par ce gouvernement pour des retours au travail — je pense à celui des postes comme à celui-ci —, on a mis une condition. On ne donne pas une latitude totale au juge arbitre, mais on lui impose des restrictions, comme l'obligation de choisir entre une demande ou l'autre, ou tout simplement, comme cela a été le cas avec la grève des postes, on fixe d'avance les conditions salariales, par exemple. Or, cet aspect-là du projet de loi est tout à fait néfaste à la bonne marche des futures négociations, surtout dans la fonction publique.

M. Mathieu Ravignat: Monsieur le Président, je remercie mon honorable collègue de sa question très pertinente.

En effet, ce n'est pas un gouvernement qui s'arrête simplement à imposer une négociation. On dicte les conditions dans lesquelles cette négociation se fera. C'est tout à fait inacceptable. C'est s'ingérer dans le processus et, définitivement, ce n'est pas souhaitable.

•(1945)

[Traduction]

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais intervenir à ce sujet.

Nous nous rappelons que le gouvernement a présenté une loi lors de la grève de la Société canadienne des postes, laquelle a entraîné, en bout de ligne, une diminution de salaire par rapport à ce qui avait été négocié entre le syndicat et la société. Nous pouvons citer l'exemple de la base de maintenance d'Air Canada à Winnipeg auquel j'ai fait référence plus tôt. Dans le cas de cette dernière, bien que la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada garantissait ces emplois, Air Canada a transféré les activités à la société Aveos, une entreprise privée. Les gens ont demandé pourquoi le gouvernement n'a pas protégé ces emplois puisque, après tout, c'était stipulé dans la loi.

Le député croit-il qu'il y a vraiment des employés — qu'ils travaillent pour Air Canada, qui est visée par le débat d'aujourd'hui, ou un autre employeur — qui croient que le gouvernement n'a pas un parti pris pour la société Air Canada, au détriment des employés?

M. Mathieu Ravignat: Monsieur le Président, je ne pense pas, non.

Une chose que le gouvernement ne devrait pas perdre de vue, c'est que des négociations qui se prolongent indéfiniment ont un coût pour les travailleurs. C'est difficile pour les travailleurs de se retrouver dans cette situation, d'aller de l'avant et d'avoir l'énergie nécessaire de livrer cette bataille sachant que leur gouvernement ne reste même pas neutre dans ce conflit.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Avant de donner la parole au député de Peace River, je l'informe que la fin de cette heure-ci marquera la conclusion du débat sur la motion.

Le député de Peace River a la parole.

M. Chris Warkentin (Peace River, PCC): Monsieur le Président, c'est un privilège pour moi de prendre la parole ce soir. Je suis fier d'être ici pour défendre les intérêts de mes électeurs relativement à la mesure législative dont nous sommes saisis.

Initiatives ministérielles

Il est important pour nous, en tant que Canadiens — et cela inclut ceux qui, peut-être, suivent le débat de ce soir, ainsi que certains députés de l'opposition — de discuter de l'industrie du transport aérien au Canada. Ce dossier s'inscrit dans un contexte plus large qu'il faut examiner en profondeur afin de comprendre la situation à laquelle nous sommes confrontés aujourd'hui.

Nous savons tous que le Canada est le deuxième plus grand pays au monde. Il s'étend sur six fuseaux horaires. Ce seul facteur fait ressortir l'importance du secteur de l'aviation.

Ce secteur nous relie en tant que nation. Il nous relie d'un océan à l'autre ainsi qu'avec le reste du monde. À titre de députés représentant des circonscriptions de toutes les régions du pays, nous sommes bien conscients de cette réalité.

Non seulement le secteur de l'aviation nous aide à nous rapprocher en tant que Canadiens, mais il apporte aussi une contribution énorme à notre économie. Les expéditeurs ont recours aux services aériens pour faire transporter des produits qui ont une durée de vie critique, ainsi que d'autres produits au pays et partout dans le monde. Par ailleurs, les gens prennent l'avion pour se rencontrer, qu'il s'agisse de relations d'affaires ou de membres de la famille, ainsi que pour d'autres raisons comme par exemple, dans le cas de résidents de ma circonscription, pour suivre des traitements médicaux.

La situation de l'industrie du transport aérien est directement liée à celle de l'économie en général. Lorsque l'économie va bien, il en est de même des services de transport aérien, mais lorsque l'économie est fragile, il s'ensuit une baisse dans le trafic passagers et dans le trafic du fret. Cette concordance illustre la nature relativement discrétionnaire des déplacements.

Lorsque les temps sont difficiles, les voyages sont souvent moins nombreux, sinon annulés. En fait, le volume du fret aérien est souvent considéré comme un indice fiable de la situation de l'économie. D'une façon générale, l'industrie du transport aérien est une industrie dont la marge de profit est faible et dont les coûts fixes sont élevés.

L'Association internationale du transport aérien, l'IATA, est un organisme international qui représente environ 230 transporteurs aériens internationaux. Celui-ci a estimé qu'en 2012, la marge bénéficiaire de l'industrie serait à peine de 0,8 p. 100, soit moins de 1 p. 100, en raison de l'importante baisse de sa capacité, ainsi que de la hausse des frais de carburant. Bref, les faibles marges de profit sont une caractéristique de cette industrie.

Comme je l'ai dit, le dynamisme du secteur de l'aviation est largement tributaire de la vitalité de l'économie. Statistique Canada a signalé récemment que le taux de croissance annuel de l'économie canadienne était de 1,8 p. 100 au quatrième trimestre de 2011. Habituellement, lorsque la croissance économique est inférieure à 2 p. 100, le secteur du transport aérien est globalement déficitaire, surtout les grands transporteurs aériens comme Air Canada.

Air Canada est le plus grand transporteur aérien du Canada. En collaboration avec ses partenaires régionaux, Air Canada assure environ la moitié des vols intérieurs du Canada et environ le tiers des vols internationaux. Cette compagnie aérienne a une plus grande capacité de transport que toute autre compagnie offrant des vols intérieurs ou des vols internationaux en provenance ou à destination du Canada. Grâce à cette capacité, elle établit des liens essentiels au sein même du Canada et avec les autres pays.

L'utilité de ces liens pour un pays comme le nôtre, qui est immense et qui dépend grandement du commerce, ne peut pas être sous-estimée. Étant donné la grande quantité de services que fournit Air Canada au Canada, tout arrêt de travail résultant d'une grève ou

d'un lock-out aurait de graves répercussions sur l'avenir économique du Canada et sur les voyageurs.

• (1950)

À ce moment-ci de l'année, Air Canada transporte en moyenne plus de 100 000 personnes par jour. Chaque journée d'arrêt de travail représente donc une importante perturbation des services pour les Canadiens, qui pourraient ainsi être pénalisés ou qui devraient changer leurs projets ou assumer des coûts supplémentaires importants pour pouvoir se rendre où ils veulent aller. De plus, la situation ne ferait que s'aggraver avec le temps.

Il a souvent été dit à la Chambre qu'on prévoit que plus d'un million de Canadiens utiliseront les services d'Air Canada pendant la semaine de relâche du mois de mars. Tout arrêt de travail à Air Canada aurait d'importantes répercussions sur un très grand nombre de travailleurs canadiens. Dans le contexte actuel, ce n'est certainement pas ce dont ont besoin l'économie et les voyageurs.

Tout arrêt de travail aurait des répercussions considérables sur de nombreuses entreprises canadiennes qui comptent sur le transport aérien, ainsi que sur les nombreuses entreprises qui offrent des services au nom d'Air Canada et dont les activités dépendent grandement de cette compagnie, notamment les fournisseurs d'aliments, les compagnies aériennes partenaires, les aéroports et Nav Canada. S'il y avait une longue interruption des services d'Air Canada, ces entreprises perdraient donc des revenus.

En plus de son incidence sur les passagers, toute perturbation du service d'Air Canada aura d'importantes répercussions sur les chaînes d'alimentation et donc sur les fabricants et les détaillants canadiens. Pourquoi? Parce que rien ne remplace le transport par avion lorsqu'il faut acheminer des marchandises essentielles dans des délais très courts. Dans un monde régi par la livraison juste-à-temps, où les fournisseurs ne peuvent pas se permettre d'immobiliser inutilement leurs capitaux dans l'inventaire, l'acheminement efficace du fret aérien est vital pour une nation commerçante comme le Canada.

J'espère que tous les députés commencent à comprendre qu'en raison de sa taille et de sa portée, Air Canada est un important acteur économique au Canada. En 2011, le transporteur a consacré près de 2 milliards de dollars aux salaires et avantages de ses employés, un peu plus d'un milliard de dollars aux frais de navigation et aux frais aéroportuaires et 681 millions de dollars à l'entretien des appareils. La grande majorité des dépenses encourues par la compagnie, surtout celles liées aux salaires et aux avantages, ont une incidence indirecte sur toutes les entreprises canadiennes.

Je tiens à souligner que le transports des passagers et de marchandises est essentiel pour beaucoup de secteurs de l'économie canadienne. Ils sont souvent inextricablement liés. Le tourisme, par exemple, serait difficilement rentable si les touristes cessaient d'arriver par avion. Dans le même ordre d'idées, la capacité de livrer dans des délais très courts des biens à valeur élevée, comme les fruits de mer, les diamants canadiens ou les produits pharmaceutiques, dépend presque exclusivement du transport aérien.

Air Canada joue un rôle important dans la capacité qu'a le Canada de transporter les personnes et les marchandises. Tout conflit de travail qui pourrait nuire à la sécurité et à l'efficacité opérationnelles de l'entreprise pourrait également nuire au bien-être du pays. Nous sommes fiers du fait que l'économie canadienne, grâce à de bonnes mesures de gestion, a su résister à la crise économique mondiale. Nous sommes également conscients, cependant, des difficultés économiques que connaissent d'autres pays et qui pourraient mettre en péril la reprise économique canadienne. C'est pourquoi ce n'est pas le moment qu'un arrêt de travail à Air Canada affaiblisse davantage la reprise, ce qui aurait une incidence concrète sur les familles canadiennes.

Nous n'allons pas demeurer les bras croisés et laisser le transporteur aérien fermer boutique. C'est pourquoi la ministre du Travail a présenté le projet de loi C-33, Loi prévoyant le maintien et la reprise des services aériens. Ces mesures sont essentielles si nous voulons que la compagnie poursuive ses activités. Le gouvernement se soucie du grand public et pense que la vaste majorité des Canadiens s'attendent à ce que les députés et le gouvernement passent à l'action.

• (1955)

Je viens d'une circonscription rurale, qui est bien desservie par Air Canada. Si une grève devait être déclenchée, notre aéroport local n'aurait plus du tout la même capacité de fonctionner. Il est absolument essentiel que des collectivités comme la mienne puissent disposer de services aériens, non seulement pour l'économie locale, les voyageurs et les gens qui partent en vacances, mais il est aussi important de reconnaître que bon nombre de collectivités rurales et éloignées au pays dépendent des transporteurs aériens pour accéder à des services médicaux.

Dans ma circonscription, bon nombre de gens voyagent vers de plus grands centres pour suivre un traitement médical, et donc, des perturbations dans les services aériens, surtout chez Air Canada ou ses partenaires régionaux, auraient des répercussions négatives pour ces gens.

Pour cette raison, et pour bien d'autres raisons que j'ai mentionnées dans cette déclaration, j'appuie sans réserve les mesures prises par ma collègue, la ministre du Travail, pour régler la situation. Je crois qu'en tant que députés, nous avons été envoyés à la Chambre pour entreprendre un certain nombre de choses, mais d'abord et avant tout, nous sommes ici pour défendre nos électeurs.

Ce soir, nous avons entendu à maintes reprises des gens expliquer très clairement les raisons pour lesquelles ils croient qu'il est essentiel de maintenir les services aériens durant le congé scolaire de mars pour les gens qui vivent dans leur circonscription. Pour ces raisons, je suis fier de défendre les services aériens au nom de ma circonscription et des gens qui voyagent.

M. Robert Chisholm (Dartmouth—Cole Harbour, NDP): Monsieur le Président, le député d'en face ne pense-t-il pas qu'il est un peu incohérent que le gouvernement s'imisce dans le secteur privé et intervienne auprès d'une entreprise et d'un syndicat qui n'ont pas encore terminé les négociations? Les conservateurs présentent une mesure législative visant à forcer le retour au travail. Ne pense-t-il pas que c'est quelque peu ironique, sans parler de l'effet indésirable que cela aura sur le processus de négociation?

• (2000)

M. Chris Warkentin: Monsieur le Président, il est important d'avoir une mesure législative juste, équilibrée et impartiale qui protège à la fois les droits des employeurs et des employés, mais qui prend en compte les besoins de l'employeur.

Initiatives ministérielles

Le député n'a pas mentionné ceux qui, à mon avis, sont les joueurs les plus importants à la table des négociations: l'ensemble des Canadiens. Quand je pense à certaines répercussions qui découleraient d'une longue grève ou d'une grève qui aurait lieu pendant le congé de mars, notre économie serait touchée, les voyageurs seraient touchés et les gens qui ont besoin de soins médicaux seraient touchés par un arrêt de travail chez Air Canada.

L'incapacité de voyager pourrait entraîner d'importantes répercussions sur la population canadienne. J'ai été envoyé ici pour une raison et je vais continuer à en être le défenseur jusqu'à ce que je quitte cet endroit, et c'est de défendre mes électeurs et les Canadiens d'un océan à l'autre.

[Français]

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Comme il est 20 heures, il est de mon devoir d'interrompre les délibérations et de mettre aux voix sur-le-champ toute question nécessaire pour disposer de la motion dont la Chambre est maintenant saisie.

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

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Que tous ceux qui appuient la motion veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): À mon avis, les non l'emportent.

Et cinq députés ou plus s'étant levés:

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Convoquez les députés.

• (2045)

[Traduction]

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

(Vote n° 158)

POUR

Députés

Ablonczy	Adams
Adler	Aglukkaq
Albas	Alexander
Allen (Tobique—Mactaquac)	Allison
Ambler	Ambrose
Anders	Anderson
Armstrong	Ashfield
Aspin	Bateman
Benoit	Bezan
Blaney	Block
Boughen	Braid
Breitkreuz	Brown (Leeds—Grenville)
Brown (Newmarket—Aurora)	Brown (Barrie)
Bruinoogee	Butt
Calandra	Calkins
Cannan	Carmichael
Carrie	Chisu
Chong	Clarke

Initiatives ministérielles

Clement	Daniel	Freeman	Fry
Davidson	Dechert	Gameau	Garrison
Del Mastro	Devolin	Genest	Genest-Jourdain
Dreeshen	Duncan (Vancouver Island North)	Giguère	Godin
Dykstra	Fantino	Goodale	Gravelle
Fast	Findlay (Delta—Richmond East)	Groguhé	Harris (Scarborough Southwest)
Finley (Haldimand—Norfolk)	Flaherty	Harris (St. John's East)	Hsu
Galipeau	Gallant	Hughes	Hyer
Gill	Glover	Jacob	Julian
Goguen	Goodyear	Karygiannis	Kellway
Gosal	Gourde	Lamoureux	Lapointe
Grewal	Harper	Larose	Latendresse
Harris (Cariboo—Prince George)	Hawn	Laverdière	LeBlanc (Beauséjour)
Hayes	Hiebert	LeBlanc (LaSalle—Émard)	Leslie
Hillyer	Hoback	MacAulay	Mai
Hoepfner	Holder	Marston	Martin
James	Jean	Masse	Mathysen
Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)	Keddy (South Shore—St. Margaret's)	May	McCallum
Kenney (Calgary Southeast)	Kent	Michaud	Moore (Abitibi—Témiscamingue)
Kerr	Komarnicki	Morin (Chicoutimi—Le Fjord)	Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine)
Kramp (Prince Edward—Hastings)	Lake	Morin (Laurentides—Labelle)	Morin (Saint-Hyacinthe—Bagog)
Lauzon	Lebel	Murray	Nantel
Leef	Leitch	Nicholls	Nunez-Melo
Lemieux	Leung	Pacetti	Papillon
Lobb	Lunney	Patry	Péclet
MacKay (Central Nova)	MacKenzie	Perreault	Pilon
Mayes	McColeman	Plamondon	Quach
McLeod	Menegakis	Rafferty	Ravignat
Menzies	Merrifield	Raynault	Regan
Miller	Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)	Rousseau	Saganash
Moore (Fundy Royal)	Nicholson	Sandhu	Scarpaleggia
Norlock	O'Connor	Sellah	Sgro
Obhrai	Oda	Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor)	
Opitz	Paradis	Sims (Newton—North Delta)	
Payne	Penashue	Sitsabaesan	St-Denis
Poillievre	Preston	Stewart	Sullivan
Raitt	Rajotte	Thibeault	Toone
Rathgeber	Reid	Tremblay	Turmel
Rempel	Richards	Valeriote — 125	
Richardson	Rickford		
Ritz	Saxton		
Schellenberger	Seeback		
Shea	Shipley		
Shory	Smith		
Sopuck	Sorenson		
Stanton	Storseth		
Strahl	Sweet		
Tilson	Toet		
Toews	Trost		
Truppe	Tweed		
Uppal	Valcourt		
Van Kesteren	Van Loan		
Vellacott	Wallace		
Warawa	Warkentin		
Watson	Weston (Saint John)		
Wilks	Williamson		
Wong	Woodworth		
Yelich	Young (Oakville)		
Young (Vancouver South)	Zimmer — 154		

CONTRE

Députés

Allen (Welling)	Andrews
Atamanenko	Aubin
Ayala	Bélangier
Bellavance	Bennett
Benskin	Bevington
Blanchette	Blanchette-Lamothe
Boivin	Borg
Boulerice	Boutin-Sweet
Brahmi	Brisson
Brosseau	Byrne
Caron	Casey
Cash	Charlton
Chicoine	Chisholm
Choquette	Chow
Christopherson	Cleary
Coderre	Comartin
Côté	Cotler
Crowder	Cuzner
Davies (Vancouver Kingsway)	Davies (Vancouver East)
Day	Dion
Dionne Labelle	Donnelly
Doré Lefebvre	Dubé
Duncan (Edmonton—Strathcona)	Dusseau
Easter	Eyking
Footé	Fortin

PAIRÉS

Aucun

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

* * *

LOI SUR LA PROTECTION DES SERVICES AÉRIENS

L'hon. Lisa Raitt (ministre du Travail, PCC) propose que le projet de loi C-33, Loi prévoyant le maintien et la reprise des services aériens, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité plénier.

— Monsieur le Président, le conflit de travail entre Air Canada et les deux syndicats, soit l' Association des pilotes d'Air Canada et l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, l'AIMTA, se poursuit depuis un an. Les parties ont franchi les nombreuses étapes de la négociation collective, allant des négociations directes à la demande et à l'obtention d'un appui de ma part et des responsables du Programme du travail. Des conciliateurs et des médiateurs ont aussi été nommés à différents moments.

Pas plus tard que le mois dernier, j'ai été très heureuse d'apprendre qu'Air Canada avait ratifié des conventions collectives avec trois des syndicats représentant ses employés, à savoir les agents d'opérations, les affectataires des équipages du service de bord et les affectataires des équipages des opérations aériennes.

Air Canada et l'unité de négociation de l'AIMTA ont aussi conclu une entente de principe, qui semblait solide.

Initiatives ministérielles

À l'époque, les négociateurs de la partie syndicale ont déclaré ce qui suit: « L'entente concède des augmentations de salaires et de primes, bonifie les avantages sociaux et accorde un régime de retraite à prestations déterminées aux membres. »

La commissaire-conciliatrice que j'ai nommée a déclaré ce qui suit: « L'entente de principe est raisonnable et équitable. » Et elle a ajouté: « Dans la situation actuelle, j'estime que l'entente est satisfaisante. »

Cependant, les membres du syndicat ont exprimé leur désaccord et, le 22 février, le syndicat a annoncé que l'entente avait été rejetée par 65,6 p. de ses membres et que 78 p. 100 d'entre eux étaient aussi en faveur du déclenchement d'une grève. Les pourparlers entre l'AIMTA et Air Canada ont été rompus le 5 mars. Le 6 mars, le syndicat a donné avis que, le 12 mars, il entendait exercer son droit légal de faire la grève.

La situation semblait prometteuse dans le cas d'Air Canada et de l'Association des pilotes d'Air Canada. En effet, en avril 2011, les deux parties ont conclu une entente de principe par la voie des négociations directes, sans avoir recours aux services de Travail Canada. L'entente a été rejetée, mais les négociations n'ont repris qu'en novembre 2011.

Au cours du processus, j'ai rencontré les parties à deux reprises en février et constaté qu'elles étaient résolues à travailler ensemble pour parvenir à une entente qui serait dans le meilleur intérêt du transporteur aérien, de ses employés et de la population canadienne.

À ces réunions, en particulier à celle du 6 février, compte tenu du grand écart qui subsistait entre les parties et du peu de temps qu'il restait, on a suggéré d'avoir recours à des services d'arbitrage fondé sur les intérêts pour régler le conflit.

Alors qu'Air Canada avait accepté de participer au processus, les pilotes ont rejeté d'emblée la solution. Par conséquent, pour faciliter davantage leurs négociations, je leur ai offert un processus spécial de médiation de six mois avec deux médiateurs assignés au dossier. Les deux parties ont accepté mon offre et ont commencé les séances avec les médiateurs. Cependant, la situation ne progressait pas...

● (2050)

Le Président: À l'ordre. Je demanderais aux députés qui ressentent le besoin de discuter entre eux de le faire en dehors de la Chambre. La ministre du Travail a la parole, et certains députés ont dit éprouver de la difficulté à l'entendre. Les députés pourraient-ils faire moins de bruit? Les députés sont libres de se servir des deux vestibules bien situés de part et d'autre de la Chambre de façon à ce que les autres puissent écouter la ministre du Travail.

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, j'aimerais remercier le député d'Acadie—Bathurst d'avoir demandé le silence dans la Chambre pendant que j'avais la parole. Je le remercie.

M. Yvon Godin: Je voulais vous entendre.

L'hon. Lisa Raitt: Merci.

Toutefois, comme je le disais, la situation ne progressait pas vers une entente négociée entre les pilotes et Air Canada. En effet, après la première séance avec les médiateurs, j'ai malheureusement été avisée par la médiatrice externe assignée au dossier qu'elle démissionnait. Voici ce qu'elle m'a écrit:

Je devrais aussi vous dire que je suis très étonnée que l'intégralité de la première séance de médiation ait été rendue publique par l'Association des pilotes d'Air Canada. Il est bien connu que la médiation est un processus confidentiel. Les manquements à cet effet n'aident pas à la résolution du conflit et empêchent le médiateur d'agir efficacement en tant qu'intermédiaire neutre.

Air Canada a déposé son offre finale au syndicat des pilotes le 8 mars 2012. L'Association des pilotes d'Air Canada a publié un communiqué de presse affirmant que, même si l'offre finale de l'employeur était mise aux voix, l'association recommandait aux pilotes de la rejeter pour lancer le message à l'employeur de négocier de bonne foi. La même journée, Air Canada a annoncé qu'elle avait l'intention de décréter un lock-out le 12 mars.

Je tiens à être claire: le recours aux arrêts de travail n'est pas la norme dans les négociations collectives au Canada. Plus de 300 conventions collectives sont négociées chaque année parmi les entreprises de compétence fédérale, et plus de 94 p. 100 de ces négociations sont menées sans qu'il y ait d'arrêt de travail. Ces ententes n'auraient pas pu être conclues si les parties ne négociaient pas de bonne foi. Les employeurs et les syndicats doivent à la fois tenir compte de la vigueur, de la viabilité et de la compétitivité de l'entreprise et continuer de collaborer étroitement à la négociation d'une entente, parce que les arrêts de travail et l'incertitude en matière de relations de travail ne peuvent que nuire à l'avenir à long terme de l'entreprise, aux perspectives d'emplois, aux Canadiens et à l'économie dans son ensemble.

J'ai moi-même pu constater comment cette volonté avait permis de mener des négociations couronnées de succès. Par exemple, le syndicat International Longshormen's and Warehousemen's Union avait décidé tôt dans les négociations avec la British Columbia Maritime Employers Association qu'il ne souhaitait pas qu'il y ait d'arrêt de travail. Le syndicat avait compris que, s'il y avait interruption de travail, des employés pourraient perdre leur emploi et que la porte d'entrée du Pacifique était des plus importantes pour la prospérité économique du Canada. Les deux parties ont gardé à l'esprit pendant les négociations que la santé économique de leur entreprise était importante, et c'est ainsi qu'elles sont parvenues à conclure deux ententes sans précédent d'une durée de huit ans.

Lorsque les parties s'emploient à travailler ensemble et fondent leurs décisions sur les intérêts communs des travailleurs et de l'entreprise, il ne peut qu'en résulter des relations de travail solides et des conventions collectives durables. Ce dont il faut se souvenir, c'est que les conventions collectives négociées donnent de meilleurs résultats.

C'est lorsque les parties parviennent à résoudre les conflits de travail sans recourir à la grève ou au lock-out qu'elles trouvent solutions les meilleures et les plus durables. Cependant, dans certains cas, les parties ne parviennent pas à trouver un compromis, car le fossé qui les sépare est trop grand. Il s'agit de cas où quelles que soient les concessions faites par l'une ou l'autre des parties, ce ne sera jamais suffisant, notamment en raison de différends qui ne datent pas d'hier, de facteurs économiques ou d'une multitude d'autres raisons qui ont été soulevées aujourd'hui. Dans les situations où aucune résolution n'est en vue, où des arrêts de travail sont proposés et où la vie de Canadiens et la santé de l'économie seront directement touchés, le gouvernement doit agir et c'est pourquoi nous proposons une loi visant à empêcher ces arrêts de travail.

Initiatives ministérielles

Je crois sincèrement au droit à la libre négociation collective et je préfère toujours que les parties concernées règlent elles-mêmes les conflits de travail, sans l'intervention du gouvernement. Le gouvernement fédéral n'intervient que si l'intérêt du public est sérieusement menacé. C'est notamment le cas si la menace d'un arrêt de travail risque de porter préjudice à l'économie nationale. Malheureusement, c'est pour cette raison que nous devons adopter ce projet de loi visant à éviter un arrêt de travail chez Air Canada. Par conséquent, je demande à la Chambre d'appuyer le projet de loi C-33, Loi prévoyant le maintien et la reprise des services aériens.

En juin dernier, les agents de vente et de service à la clientèle d'Air Canada ont fait grève pendant trois jours, mais heureusement les parties ont rapidement réglé le conflit de travail et ce dernier n'a eu que des répercussions limitées sur les Canadiens.

Également en 2011, le gouvernement a présenté et adopté la Loi sur le rétablissement de la livraison du courrier aux Canadiens, parce que la livraison fiable du courrier est essentielle à l'économie. Je souligne que les députés d'en face avaient appuyé cette mesure législative, car ils convenaient qu'un possible arrêt de travail nuirait à notre économie. Encore une fois, les travailleurs, les entreprises et les citoyens canadiens en général n'ont pas eu à subir les désagréments qu'aurait causé une interruption de la livraison du courrier.

• (2055)

Aujourd'hui, nous sommes confrontés à d'éventuels arrêts de travail chez Air Canada, lesquels nuiraient à notre économie. Encore une fois, nous devons prendre des mesures extraordinaires. Comme ce fut le cas l'année passée, le spectre d'une grève ou d'un lock-out chez Air Canada suscite de la confusion et du doute alors que nous avons besoin de stabilité et de certitude. Je demande aux députés de poser la question à leurs électeurs ou à quiconque au Canada, à cet instant précis, et ils obtiendront la réponse que j'ai obtenue: nous ne pouvons pas nous permettre un arrêt de travail. C'est aussi simple que cela. Les risques sont trop grands et nous, en tant que parlementaires, avons la responsabilité d'agir.

Parlons un peu des risques que présente un arrêt de travail. J'ai renvoyé la question du maintien des activités au Conseil canadien des relations industrielles, parce qu'il se pourrait qu'un arrêt de travail entraîne des problèmes de santé et de sécurité. Le CCRI examinera chaque cas individuellement en vue de déterminer si un arrêt de travail présenterait des risques pour la sécurité ou la santé du public. Si c'est le cas, il peut ordonner à Air Canada et aux syndiqués de maintenir les services essentiels pour prévenir les risques imminents et graves pour la sécurité ou la santé du public que pourrait entraîner un arrêt de travail.

Pendant que le CCRI se penche sur la question, les parties n'ont pas le droit de faire la grève ou d'imposer un lock-out. Cependant, un arrêt de travail pourrait se produire même après qu'une décision soit prise. Nous ne pouvons pas permettre cela. C'est pour cette raison que le gouvernement présente ce projet de loi. Le gouvernement veut empêcher un arrêt de travail et forcer les parties à se soumettre à l'arbitrage. Nous ne sommes pas heureux de proposer cette mesure législative, mais elle est nécessaire, parce que des intérêts cruciaux sont en jeu.

Comme je l'ai déjà dit, les parlementaires doivent prendre position sur cette question. Nous devons protéger l'économie canadienne, les entreprises canadiennes et les citoyens canadiens.

Comme d'autres pays industrialisés, le Canada se relève d'une grave récession. Le gouvernement est fier d'avoir protégé les Canadiens contre les pires effets de ce ralentissement économique.

Nous avons posé la pierre d'assise de la reprise économique. Cependant, l'économie demeure fragile, et nous savons que notre pays n'est pas à l'abri des problèmes qui touchent les grands pays. Il pourrait toujours y avoir plus de perturbations, mais le gouvernement s'engage à prendre les mesures nécessaires pour protéger les Canadiens, créer des emplois et jeter les bases d'une croissance à long terme.

En mars 2012, notre taux de chômage était de 7,4 p. 100, ce qui représente une nette amélioration par rapport à l'an dernier, et ce taux est considérablement inférieur à celui observé aux États-Unis, où 8,5 p. 100 de la population est sans emploi. Il y a maintenant plus de travailleurs qu'avant le début de la récession. Cependant, pour maintenir notre progression et favoriser la croissance économique, nous devons faire preuve de prudence. Nous ne pouvons pas nous permettre de subir des arrêts de travail dans cette importante industrie canadienne. Un arrêt de travail dans ce secteur essentiel de notre économie représenterait un obstacle de taille pour la reprise et la croissance économiques. Un arrêt de travail prolongé au sein d'Air Canada pourrait avoir des conséquences négatives pour notre économie. En effet, bien que les avis divergent à ce sujet, certains estiment que chaque semaine d'arrêt de travail pourrait coûter jusqu'à 22,4 millions de dollars à l'économie canadienne.

Songez à ce que cela pourrait entraîner pour les entreprises. Un arrêt de travail à Air Canada se traduirait par une perte de ventes ici et à l'étranger. Même un court arrêt de travail serait coûteux. Pour donner un exemple aux députés, en 2005, en raison d'une grève sauvage d'un jour des travailleurs au sol d'Air Canada à Toronto, 60 vols ont été retardés et 19 ont été annulés. Pour un seul jour. Si nous permettons un autre arrêt de travail, des milliers de Canadiens seront directement ou indirectement touchés parce que l'enjeu ici est plus grand que les questions abordées à la table de négociation.

Les employés représentés par l'Association des pilotes d'Air Canada et l'AIMTA veulent être traités équitablement. Ils exigent qu'on respecte leurs droits en vertu du Code canadien du travail et je comprends cela. En cas de différend, le code confère aux parties le droit de faire la grève ou d'imposer un lock-out, mais les Canadiens ont aussi des droits. Par conséquent, je demande aux députés de défendre les droits des Canadiens et d'adopter le projet de loi.

• (2100)

M. Yvon Godin (Acadie—Bathurst, NPD): Monsieur le Président, la ministre dit aux Canadiens qu'elle ne tient pas à intervenir. Elle soutient que les parties acceptent de négocier sur 94 p. 100 des enjeux. Par contre, les discussions sur le reste achoppent et, pour ces 6 p. 100, le gouvernement va légiférer un retour au travail. C'est ce que dit au fond la ministre.

La ministre dit qu'elle aimerait que l'autre partie collabore avec le gouvernement et ainsi de suite. Plutôt que de négocier une offre finale, pourquoi ne pas donner à l'arbitre le pouvoir de trancher? Laissons l'arbitre faire son travail et assumer la responsabilité. Je pense que c'est la moindre des choses que le gouvernement pourrait faire.

Par ailleurs, si cela ne plaît pas au gouvernement, pourquoi lit-on dans le projet de loi: « Il n'est admis aucun recours ou aucune décision judiciaire »?

Cela prive les Canadiens de leurs droits. Si la loi ne leur convient pas ou qu'ils croient en une mauvaise interprétation, les Canadiens ont le droit fondamental de s'adresser à un tribunal. Ils ont le droit de demander justice tout comme les travailleurs des postes l'ont fait et ils ont eu gain de cause.

Initiatives ministérielles

Cet article figure-t-il dans le projet de loi parce que les travailleurs des postes se sont adressés aux tribunaux et que l'arbitre a été expulsé des négociations?

La ministre du Travail est en train de nous dire qu'elle n'aime pas cela, mais qu'elle doit le faire. Pourquoi va-t-elle aussi loin? Pourquoi les conservateurs détestent-ils autant les travailleurs?

Je le répète...

Le Président: La ministre du Travail a la parole.

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le Président, afin d'aider l'honorable député au sujet des faits, pour 2010-2011, 302 négociations en vue d'une convention collective ont eu lieu, et à 215 reprises, on a demandé l'aide du gouvernement fédéral. Aucun projet de loi forçant le retour au travail n'a été présenté avant aujourd'hui. Je crois que cela en dit long.

En ce qui concerne le moyen d'arbitrage, le choix de l'offre finale est la mesure qui convient lorsque des négociations durent depuis si longtemps tant pour l'AIMTA que pour les pilotes; dans le cas des pilotes, les négociations ont duré 18 mois. Dans les deux cas, les parties se sont entendues sur un accord préliminaire. À notre avis, c'est la méthode qui convient pour mettre fin au conflit, stabiliser les choses et assurer la sécurité.

En ce qui concerne l'article du projet de loi qu'il a cité, le député devrait savoir qu'il a été contesté par le Syndicat des travailleurs et travailleuses des postes, et que le 27 janvier 2012, les tribunaux ont reconnu la constitutionnalité de l'article.

M. Rodger Cuzner (Cape Breton—Canso, Lib.): Monsieur le Président, la ministre sait très bien que la nomination de l'arbitre a été contestée. Nous connaissons la décision du juge dans cette affaire, lui qui devait déterminer si la ministre détenait le pouvoir de nommer un arbitre sans consultation. Je cite:

En l'espèce, l'absence de transparence dans le processus de désignation qui a été suivi par la ministre, le peu d'éléments de preuve et de motifs justificatifs fournis par la ministre, le caractère laconique des communications de la ministre, soulèvent un questionnement sérieux et indiquent que la ministre semble avoir exclu [...] [divers] critères pertinents [...]

La ministre ne craint-elle pas d'obtenir une réponse semblable de la part des tribunaux dans ce cas-ci?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le Président, absolument pas, car il est ressorti clairement de cette même décision que le pouvoir discrétionnaire accordé au ministre pour la nomination d'un arbitre n'était pas remis en question.

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): Monsieur le Président, je me réjouis de voir que la ministre a mis sur pied un processus qui aidera les parties à régler d'une façon ou d'une autre les différends qu'ils sont incapables de surmonter.

Une grève ou un lock-out entraînerait évidemment une interruption de service qui nuirait à l'économie canadienne. Y a-t-il eu arrê de travail par le passé? Le gouvernement est-il intervenu? Avons-nous déjà été témoins de situations où des pertes économiques ont été subies?

• (2105)

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le Président, les pilotes d'Air Canada ont effectivement fait une grève en 1998. Le climat était différent, et la grève a duré 13 jours. On ne leur a pas imposé le retour au travail, ce qui a entraîné une perte d'environ 100 millions de dollars pour l'économie et d'environ 300 millions de dollars pour Air Canada. C'était une autre époque. À cette époque, il y avait aussi deux transporteurs nationaux, de sorte que l'un pouvait se charger des passagers de l'autre.

Il me semble important de souligner que, par comparaison avec General Motors Canada, qui compte 9 000 employés, et Chrysler Canada, qui en compte 11 000, Air Canada en a 26 000. C'est beaucoup plus que les employés des deux constructeurs d'automobiles réunis. Air Canada est aussi trois fois et demie plus grosse que WestJet, avec ses 330 avions.

Sur le simple plan de la capacité, un arrêt de travail à Air Canada ferait en sorte qu'il serait impossible de répondre aux besoins des voyageurs. En fait, cela aurait des conséquences énormes sur l'ensemble de l'économie canadienne.

Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapusking, NDP): Monsieur le Président, j'ai reçu un courriel de M. Dave Laurin, qui est pilote d'Air Canada. Il dit que l'Association des pilotes d'Air Canada n'a pas négocié de convention librement depuis au moins dix ans. Cela fait dix ans qu'elle n'a pas négocié de convention librement.

Le député poursuit en disant que l'employeur tente constamment de pousser les pilotes à exercer des moyens de pression ou à déclencher une grève sauvage afin de pouvoir les emmener en arbitrage. Comme ils l'ont mentionné publiquement, les pilotes ne sont pas intéressés à faire la grève puisqu'ils sentent que cela aurait des répercussions néfastes pour les passagers et les sociétés. Ils veulent seulement une convention équitable.

Je le répète. Ils disent qu'ils veulent une convention équitable. Le député poursuit en disant que la dernière offre qui leur a été faite comprenait une diminution de 10 p. 100 du revenu de pension de retraite, ce qui est honteux; une diminution de 25 p. 100 de la pension d'un employé en service, ce qui est deux fois plus honteux; et une légère augmentation de salaire qui ne compenserait même pas les augmentations du coût de la vie et malgré laquelle leurs salaires seraient encore bien inférieurs à ce qu'ils gagnaient en 2000, lorsqu'ils avaient accepté une réduction salariale comme concession pour aider la société.

Voilà où nous en sommes. Des employés ont renoncé à leurs salaires et ont fait de nombreuses concessions au fil des ans et le gouvernement les empêche unilatéralement de négocier.

J'aimerais poser encore une question. La députée de Vancouver-Sud a parlé des travailleurs moyens, des travailleurs ordinaires. Ne pensez-vous pas que ces travailleurs ont déjà fait suffisamment de concessions? Ne pensez-vous pas qu'ils sont les travailleurs ordinaires du Canada?

Le Président: Je n'ai pas de commentaire à formuler à ce sujet. J'encourage la députée à adresser ses observations à la présidence et non directement à la ministre.

Je donne la parole à la ministre du Travail.

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le Président, en fait, depuis 2003, les deux dernières négociations à Air Canada ont été plutôt difficiles. En 2003, quand elle était sous la protection de la Loi sur la faillite, Air Canada a demandé à ses syndicats de lui venir en aide. En 2009, encore une fois, les négociations ont été difficiles en ce qui concerne les pensions.

Les négociations en cours ont commencé tôt et s'annonçaient prometteuses. Or, elles ont été amorcées il y a maintenant 18 mois. Même si je suis consciente des enjeux qui font l'objet des négociations et que je les comprends, ils ne m'appartiennent pas. Nous ne prenons pas le parti de qui que ce soit à la table de négociation.

Initiatives ministérielles

Cela dit, nous agissons dans l'intérêt de l'ensemble des Canadiens. C'est l'économie qui compte. C'est l'intérêt public qui compte. Ce sont les voyageurs qui comptent. Ce sont là des choses importantes. C'est une très grande organisation, et nous devons nous assurer que la situation n'aura pas de répercussions sur l'économie, surtout à un moment où la reprise est encore fragile.

[Français]

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Monsieur le Président, à entendre la ministre du Travail, on est en train de réinventer le mot « farce » parce que ce qu'elle nous dit aujourd'hui est une *joke*. Si c'est si essentiel que ça, comment se fait-il que la ministre ne change pas la loi et fasse en sorte qu'Air Canada soit un service essentiel et qu'on aille en arbitrage obligatoire?

Cependant, de la façon dont cela fonctionne, elle va en parler avec les patrons d'Air Canada et leur demander comment ils peuvent s'entendre. Les *bad guys* dans cela, ce sont les gens du syndicat.

À un moment donné, il faut être pragmatique. En 2003-2004, il y a eu des sacrifices de 2 milliards de dollars de la part des employés. Pendant ce temps-là, il y a des personnes comme Milton et Brewer qui gagnent 80 millions de dollars. Quant au nouveau président, non seulement il a un salaire de 2 millions de dollars par année, mais il touchera 5 millions de dollars de plus à la fin du mois.

N'est-on pas fondamentalement en train d'organiser une petite *game* pour s'assurer qu'on puisse tuer le syndicat et faire en sorte qu'en définitive, les patrons puissent avoir gain de cause?

À un moment donné, il y a un droit constitutionnel à respecter. Je suis d'accord avec le NPD à ce sujet. C'est un droit constitutionnel de pouvoir négocier.

Pourquoi la ministre est-elle contre la négociation? Si elle ne veut pas de négociation, qu'attend-elle pour établir cela comme étant un service essentiel?

• (2110)

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le Président, dans sa forme actuelle, le Code canadien du travail prévoit que l'on peut faire primer l'intérêt des Canadiens dans des circonstances exceptionnelles. Il s'agit de circonstances exceptionnelles.

Comme je l'ai mentionné dans mon intervention, le Code canadien du travail prévoit le maintien de certaines activités pour assurer la sécurité ou la santé du public.

Ce qui importe aujourd'hui, c'est d'établir une distinction claire entre ce qui se passe à la table de négociation et ce qui arriverait aux Canadiens s'il y avait un arrêt de travail. Nous prenons des mesures à cet égard, et c'est pour cette raison que nous présentons ce soir cette mesure législative. C'est à cause des enjeux économiques liés à l'ensemble des activités d'Air Canada, du nombre de personnes qui travaillent pour cette compagnie, c'est-à-dire 26 000 personnes, et des 250 000 emplois indirects qui y sont liés. Air Canada représente une part importante de notre économie, et nous devons nous assurer qu'elle n'est pas touchée par un arrêt de travail. Nous offrons donc aux parties un processus qui leur permettra de négocier des conventions collectives stables et sûres.

M. Yvon Godin (Acadie—Bathurst, NPD): Monsieur le Président, je demande le consentement unanime de la Chambre pour partager le temps qui m'est accordé avec la députée de Nanaimo—Cowichan

Le Président: Y a-t-il consentement unanime pour que le député d'Acadie—Bathurst partage son temps de parole?

Des voix: D'accord.

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Doit-on comprendre que d'autres partis pourront également partager leur temps de parole?

Le Président: Normalement, un député doit obtenir le consentement unanime pour partager son temps de parole uniquement durant le tour initial. Par la suite, les députés peuvent partager leur temps de parole à leur gré. D'après ma liste, le député de Cap Breton—Canso est le prochain député libéral à avoir la parole. Il va devoir demander le consentement unanime pour partager son temps de parole. C'est à la Chambre de décider. Donne-t-elle donc son consentement unanime?

Des voix: D'accord.

[Français]

M. Yvon Godin (Acadie—Bathurst, NPD): Monsieur le Président, je sens que cela a tellement bien été qu'ils ne veulent pas m'entendre pendant 20 minutes.

Encore une fois, je pense que c'est du déjà vu. Je trouve regrettable qu'encore une fois, ce soit les travailleurs qui paient le prix. La ministre dit qu'elle regrette de faire ces choses et qu'elle n'aime pas se trouver dans cette position.

Je vais commencer ainsi. Les travailleurs et travailleuses d'Air Canada ont fait beaucoup des concessions au cours des 10 dernières années. La ministre dit qu'Air Canada s'est placée sous la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies en 2003, et qu'elle a encore eu des problèmes financiers en 2009. Bref, la compagnie a demandé des concessions aux travailleurs et travailleuses depuis 2003. Or cette même compagnie, à l'époque où elle avait des problèmes financiers, a versé à Robert Milton, l'ancien président de la compagnie, 80 millions de dollars pour partir et s'en aller aux États-Unis. De plus, le nouveau président a touché un montant de 5 millions de dollars. La ministre se range du côté de l'employeur, et je vais expliquer pourquoi elle le fait.

Le droit de se syndiquer, de négocier et de faire la grève est inscrit dans la Charte canadienne des droits et libertés.

J'ai reçu une lettre d'une étude d'avocats qui avait envoyé une lettre au premier ministre. Je ne lirai pas toute la lettre, mais un extrait qui dit:

[Traduction]

La capacité des travailleurs de s'organiser et d'entreprendre des négociations collectives sérieuses avec leur employeur est l'une des pierres angulaires d'une société libre et démocratique. Ce droit, qui mériterait d'être protégé et encouragé quelles que soient les circonstances, doit l'être d'autant plus étant donné qu'il s'agit d'un des droits les plus fondamentaux garantis par la Charte des droits et libertés.

Le droit à la négociation collective a été reconnu par la Cour suprême du Canada en tant que droit protégé par la Charte. De surcroît, la Cour du Banc de la Reine de la Saskatchewan a récemment déclaré que le droit de grève est couvert par la liberté d'association aux termes de la Charte.

En l'occurrence, l'objectif ne semble pas être de prévenir les risques imminents et graves pour la sécurité ou la santé du public, comme l'exige le code, mais bien de s'ingérer dans une négociation collective entreprise aux termes de la loi.

Initiatives ministérielles

• (2115)

[Français]

Quand la ministre se reporte au Conseil canadien des relations industrielles et au Code canadien du travail, ce n'est pas sur l'économie. Ils ne sont pas protégés sur le plan économique, mais au chapitre de la santé et de la sécurité. Malgré cela, la ministre a demandé à la commission de rendre une décision parce que pendant que cette dernière étudie le dossier, le droit de grève est suspendu. Elle a demandé cela pour gagner du temps et pour que son projet de loi soit adopté ce soir. La ministre dit ne pas être contre les travailleurs et ne pas prendre parti pour un côté ou l'autre.

Normalement, quand on négocie une convention collective, s'il y a un tel conflit et qu'on doit aller en arbitrage, on ne présente pas la dernière offre. Lorsqu'on présente l'offre finale, c'est toujours l'employeur qui gagne. Dans le projet de loi, les conservateurs ont même inscrit qu'il faut que l'arbitre tienne compte des compétiteurs qui sont dans la même catégorie qu'Air Canada. Tout au long de la semaine, la ministre a dit qu'Air Canada était la seule dans sa catégorie.

Alors, les comparaisons se feront avec les États-Unis. On va comparer les salaires gagnés au Canada à ceux gagnés aux États-Unis. Comme si ce n'était pas assez que la ministre laisse à l'arbitre le soin de prendre une décision sur la convention collective, elle a inscrit dans le projet de loi ce qu'elle voulait voir ressortir de tout ça. Elle attache les mains de l'arbitre.

Le projet de loi va encore plus loin: « Il n'est admis aucun recours ou aucune décision judiciaire visant: a) soit à contester la nomination de l'arbitre; ». Cela veut dire que si la ministre décide de nommer un de ses amis que le syndicat ne peut pas sentir, ce dernier ne pourra pas contester cette décision. En anglais, on dirait que cette personne est « *biased* », qu'elle est du côté de l'une des parties. Non seulement on enlève des droits aux travailleurs et des travailleuses, mais on enlève aussi aux Canadiens et aux Canadiennes, aux Québécois et aux Québécoises le droit fondamental de se présenter devant une cour de justice pour que justice soit faite.

Prenons l'exemple de Postes Canada. C'est le même gouvernement qui a légiféré pour forcer le retour au travail des travailleurs et des travailleuses. Ces derniers se sont présentés devant la cour et lui ont dit qu'il n'était pas correct que l'arbitre ne soit pas bilingue. À la table de négociation, ils voulaient un arbitre bilingue. Ils ont gagné leur cause et le juge a mis l'arbitre à la porte. C'est pour cette raison que la ministre a présenté un projet de loi pour enlever aux Canadiens et aux Canadiennes le droit de se présenter devant la cour.

Il est à souhaiter que les gens qui nous écoutent ce soir comprennent qu'il ne faut pas laisser le gouvernement s'attaquer à un groupe, comme il l'a fait dans le cas de Postes Canada. Oui, les gens voulaient que leur courrier et leurs colis leur soient livrés par Postes Canada. C'est normal, mais les travailleurs ont aussi des droits. Les 26 000 travailleurs chez Air Canada ont aussi des droits. Les pilotes ont des droits, ainsi que les mécaniciens et les personnes qui mettent les bagages dans l'avion. Ces gens ont tous des droits. Sans aucune gêne, les conservateurs leur ont enlevé un droit fondamental qui est inscrit dans la Charte canadienne des droits et libertés.

Quel audace de la part d'un conservateur de dire que ça lui fait de la peine de faire cela. Le premier ministre dit avoir été partagé sur la question. Je répéterai ce que j'ai dit au début de la semaine: « mon oeil ». Il n'était pas partagé. Les conservateurs ont pris la part des grands employeurs. Ils ont fait la même chose lorsqu'ils ont consenti d'importantes baisses d'impôt aux grandes entreprises, avant de

sabrer dans les services offerts aux Canadiens et aux Canadiennes et de faire passer l'âge de la retraite de 65 à 67 ans. Ils ne voient aucun problème à frapper sur tout le monde.

Je dis aux Canadiens et aux Canadiennes que si on laisse les conservateurs s'en prendre à des groupes ici et là, ils vont finir par s'attaquer à eux aussi. Collectivement, il faut dire à ce gouvernement que ce n'est absolument pas correct de ne pas pouvoir défendre les droits des travailleurs et des travailleuses. Les conservateurs disent qu'on ne prend la part que des travailleurs et des travailleuses. À Air Canada, qui a payé le prix au cours des dix dernières années? Qui n'a pas eu d'augmentation de salaire?

• (2120)

Une dame me disait ce soir que son frère ou son beau-frère était pilote depuis 12 ans et qu'il n'avait jamais eu d'augmentation de salaire, alors que Robert Milton, le président de la compagnie, est parti avec 80 millions de dollars dans ses poches. Voyons donc! Où est la ministre? Où est le gouvernement conservateur?

Si le gouvernement se mêle des négociations comme il le fait, alors qu'il n'y a même pas encore eu de vote de grève — en fait il n'y a rien eu —, en prévenant avant même qu'il y ait négociation que les avions vont continuer de voler et qu'il n'y aura pas de grève, qu'est-ce qu'il pense que ça donne? Ça dit à la compagnie qu'elle peut enlever ce qu'elle veut aux employés et que le gouvernement va être là pour légiférer le retour au travail des travailleurs. C'est incroyable! C'est inacceptable!

Qui va payer le prix, plus tard, de ce gel des salaires et de ces baisses des fonds de pension? Quand le gouvernement dit qu'il fait ça pour l'économie, c'est peut-être vrai à court terme, mais à long terme, quand les gens n'ont plus de pension ou seulement la moitié de leur pension, quand les gens n'ont pas de bon salaire à dépenser dans les petites et moyennes entreprises de leur municipalité, c'est dur pour l'économie.

C'est honteux de voir que le gouvernement se mêle encore des négociations et enlève aux travailleurs un droit fondamental garanti par la Charte canadienne des droits et libertés. On envoie des soldats à la guerre pour instituer des droits démocratiques, et nous, ici, nous les enlevons. On impose même le bâillon à la Chambre des communes. On n'est même pas en mesure de défendre ce projet de loi à la Chambre des communes. Ça va être réglé ce soir, on ne pourra même pas en parler demain. C'est une erreur fondamentale à long terme que ce gouvernement est en train de faire.

[Traduction]

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): Monsieur le Président, il ne fait aucun doute que les employés ont le droit de négocier. Ils devraient le faire, sans pour autant prendre les Canadiens et leur économie en otage. Je sais que le député aime se porter à la défense des dirigeants syndicaux, mais qu'en est-il de notre économie fragile? Ne devrions-nous pas la protéger en évitant toute perte économique induite?

Initiatives ministérielles

Qu'en est-il de la protection des Canadiens innocents coincés à l'étranger? Qu'en est-il de la protection des parties, au-delà du syndicat et de l'employeur, contre les pertes? Le projet de loi propose un processus dont les parties pourront se prévaloir pour parvenir à une conclusion satisfaisante. Il n'est pas simplement question de négociations et de la capacité des parties de les conclure. Le projet de loi propose un processus. Pourquoi le député ne se porte-t-il pas à la défense des Canadiens innocents et des personnes affectées par la situation?

M. Yvon Godin: Monsieur le Président, contrairement au député, j'estime que les travailleurs sont également des Canadiens. Le gouvernement conservateur ne considère pas que les travailleurs sont des Canadiens. Ce sont des Canadiens qui ont des droits.

Le député a dit que je défends les dirigeants syndicaux. Et le gouvernement conservateur, lui, n'accorde-t-il pas de grosses réductions d'impôt à ses amis les grandes sociétés? Les banques canadiennes ont réalisé des profits de 20 milliards de dollars et ont empoché 11 milliards de dollars en bonus, mais les conservateurs refusent d'accorder des réductions d'impôt aux contribuables. Ils ont emprunté de l'argent et plongé le pays dans le déficit pour accorder des réductions d'impôt aux gens qui ont les moyens de s'offrir des bonus, comme le président d'Air Canada, qui est parti après s'être versé 80 millions de dollars. Le dernier n'a que pris 5 millions de dollars.

Vous veillez aux intérêts de vos patrons, les grandes sociétés, et c'est ce que le gouvernement conservateur...

Le Président: Je peux assurer le député que je n'ai rien fait de tout ça. Je le prie d'adresser ses observations à la présidence.

Le député d'Acadie—Bathurst invoque le Règlement.

M. Yvon Godin: Monsieur le Président, ce n'est pas vous qui êtes parti avec les 80 millions de dollars, c'est Robert Milton.

Le Président: Je vous remercie. Croyez-moi, si j'avais 80 millions de dollars, je ne serais probablement pas ici.

Questions et observations. Le député de Cape Breton—Canso a la parole.

• (2125)

M. Rodger Cuzner (Cape Breton—Canso, Lib.): Monsieur le Président, je respecte le fait que mon confrère a déjà été négociateur syndical et qu'il a consacré des années au mouvement syndical. Je sais que ses efforts ont mené à la signature de bien des conventions collectives à la satisfaction des parties patronale et syndicale.

Au cours du débat, des députés du gouvernement ont répété à maintes reprises que le syndicat avait présenté des offres patronales à ses membres, qui les avaient refusées, ce qui justifierait le dépôt du projet de loi de retour au travail. Or, ce faisant, les conservateurs laissent entendre que le vote des membres n'a aucune légitimité. Ils ne manifestent aucun respect pour le droit démocratique de ces membres de voter contre un contrat. Que pense le député de cette position du gouvernement?

M. Yvon Godin: Monsieur le Président, j'aime beaucoup cette question parce que le député a dit que nous prenons toujours pour les dirigeants syndicaux. Or, le gouvernement ne comprend pas ce qu'est un syndicat. Un syndicat appartient à ses membres. L'équipe de négociation du syndicat a le mandat de négocier, mais la loi ne stipule pas que c'est à elle de voter pour le contrat: ce sont les membres qui doivent le faire. Le syndicat appartient aux travailleurs, et l'équipe travaille en leur nom. Le gouvernement est en maudit parce que les membres ont voté contre un contrat qui leur était proposé et désiraient avoir le droit de voter de nouveau. Comme les

membres n'ont pas fait ce que voulait le grand patron, le gouvernement tente de les punir et de forcer leur retour au travail au moyen d'une loi. Voilà ce que fait le gouvernement. Il est tout mélangé par rapport à qui fait quoi et au rôle du syndicat.

[Français]

Mme Françoise Boivin (Gatineau, NPD): Monsieur le Président, pendant que mon collègue s'exprimait à la Chambre, je me suis amusée à poser une question à mes amis sur Facebook. Je leur ai demandé s'ils croyaient, comme le gouvernement, qu'Air Canada était un service essentiel et que l'économie allait s'écrouler parce que cette compagnie était en négociation avec ses employés, en leur précisant qu'il était un peu difficile de trouver un terrain d'entente et qu'il y aurait possiblement une grève ou un lockout. Eh bien, 95 p. 100 d'entre eux m'ont dit qu'en aucune façon il ne croyait cela. Ils ont dit aussi que c'était prendre les Canadiens pour des imbéciles que de croire qu'on ne pouvait pas s'organiser et qu'on ne devrait pas toucher au droit fondamental de s'associer et de pouvoir négocier librement.

La Charte prévoit le droit d'association. Si on retire ce droit de négocier librement avec un rapport de force égal entre les deux parties, employeurs et employés, qu'est-ce qui reste? C'est la question que je pose à mon collègue.

M. Yvon Godin: Monsieur le Président, il ne reste plus rien, mais c'est encore pire que ça. Avant même de présenter son projet de loi, la ministre a avisé à l'avance qu'il n'y aurait pas de grève. Le gouvernement passer ainsi le message à l'employeur de faire ce qu'il veut, qu'il va légiférer pour forcer le retour au travail et imposer le choix d'une des offres finales.

Dans le passé, il a été démontré que l'arbitre choisissait toujours la dernière offre de l'employeur. La ministre a dit que tous les gens qui l'ont appelée étaient contre la grève. Je suis content que la députée de Gatineau nous dise complètement le contraire en donnant ce chiffre de 95 p. 100.

Je suis porte-parole en matière de travail, et ni mon courriel ni mon fax ne sont remplis de messages de gens disant qu'il faudrait légiférer pour forcer le retour au travail. Ce n'est pas arrivé.

[Traduction]

Mme Jean Crowder (Nanaimo—Cowichan, NPD): Monsieur le Président, je remercie le député d'Acadie—Bathurst, qui défend avec énergie les droits des travailleurs du pays, notamment le droit à la négociation collective, à l'assurance-emploi et à bien d'autres choses.

Je le remercie également de soulever une question particulièrement importante. Les gens de l'autre côté prétendent que le NPD reçoit ses ordres des grands patrons syndicaux. Le député d'Acadie—Bathurst a fort justement souligné que le mouvement syndical et les négociations collectives reposent sur des processus démocratiques. Les travailleurs engagés dans des négociations doivent se prononcer sur un règlement donné. Ils élisent leurs dirigeants et participent pleinement au processus. J'estime que la Chambre a encore des choses à apprendre sur la démocratie quand on voit les procédés auxquels recourt sans cesse le gouvernement, qui coupe court au débat, impose la clôture et l'attribution de temps et limite le temps consacré à l'étude des projets de loi par les comités. Nous pourrions certainement apprendre du mouvement syndical.

Initiatives ministérielles

L'autre chose intéressante que les députés d'en face ne cessent de répéter, c'est qu'il s'agit essentiellement d'économie. Un jour, ils viendront nous parler de leur formidable programme qui a permis l'émergence d'une économie forte. Le lendemain, ils parleront de la fragilité de l'économie et de la nécessité de faire taire les travailleurs pour protéger cette économie si fragile. Par contre, quand les députés de l'opposition parlent de la pauvreté des enfants et des familles du pays et du fait qu'un nombre important de travailleurs vivent en deçà du seuil de la pauvreté, il n'est pas question de la fragilité de l'économie et d'un plan pour remédier à ce genre de situation.

Ce dont il est question aujourd'hui, c'est un projet de loi imposant le retour au travail pour mettre fin au conflit opposant Air Canada et ses employés. Je vais faire un retour en arrière. En 2004, Judi et Larry Haiven ont rédigé un article intitulé « Les lois imposant le retour au travail sont une menace à la démocratie ». Je ne lirai pas l'article en entier, mais un paragraphe en particulier explique très bien pourquoi il est important de permettre des négociations collectives libres, ouvertes et transparentes. Voici ce qu'on y lit:

Au milieu du XX^e siècle, le Canada et d'autres pays industrialisés ont adopté des mesures législatives modernes pour encadrer les négociations collectives, parce qu'ils avaient pu constater que, dans certaines situations, les travailleurs se joignent à des syndicats et font la grève que cela soit légal ou non. Même quand les syndicats étaient illégaux et que les grévistes étaient accueillis par des soldats armés de mitraillettes, les travailleurs faisaient la grève. Les gouvernements modernes se sont donc dit qu'il valait mieux légaliser les grèves et officialiser la pratique des négociations collectives, et tolérer ou même encourager des grèves occasionnelles, que de laisser le ressentiment des travailleurs s'accumuler jusqu'à ce qu'il éclate encore plus violemment.

Plusieurs raisons très valables justifiaient qu'on permette aux travailleurs et aux employeurs de négocier sans l'ingérence du gouvernement.

J'aimerais vous lire ce qu'a écrit le Congrès du travail du Canada dans sa lettre du 9 mars 2012. Cette lettre propose d'excellentes questions à la ministre et au gouvernement:

Je vous écris, une fois de plus, pour décrier l'intrusion continue du gouvernement dans le processus de négociation collective à Air Canada, alors que l'entreprise annonçait hier son intention d'imposer un lock-out à ses pilotes dimanche prochain, à minuit.

Encore une fois, c'est l'employeur qui impose le lock-out, comme l'a fait Postes Canada.

L'intrusion continue du gouvernement dans les négociations collectives à Air Canada, une entreprise privée, montre encore une fois aux entreprises que le gouvernement actuel prend carrément le parti de l'employeur, ne sait pas rester neutre et ne respecte pas les libres négociations collectives.

Madame la ministre, quand toutes les unités de négociation d'une entreprise ont, au cours de la dernière année, voté en faveur de la grève ou déclenché une grève, il faut se poser des questions sur la gestion de cette entreprise. De toute évidence, les dirigeants d'Air Canada ont à ce point empoisonné les négociations que les employés n'étaient plus prêts à se sacrifier et ne sont plus prêts à le faire. La décision imposée par le gouvernement, qui force les employés à accepter ce qu'ils n'auront pas pu négocier librement ni confirmer par un vote, pourrait causer des torts irréparables aux relations de travail qui s'établiront entre l'employeur, d'une part, et les employés et les syndicats, d'autre part. Les employés ne se sentiront pas partie prenante et n'éprouveront ni devoir ni responsabilité envers une convention collective qui aura été, à toutes fins pratiques, négociée entre le gouvernement du Canada et Air Canada.

Le gouvernement peut voir dans ces solutions des avantages à court terme, mais elles auront, à long terme, de lourdes conséquences sur le système fédéral des relations de travail, un système bien établi qui a fait ses preuves.

Les arguments présentés par le Congrès du travail du Canada montrent pourquoi il est important de laisser le processus suivre son cours au lieu d'opter pour un succédané de négociation collective qui se joue entre le gouvernement et l'employeur, mais exclut les travailleurs.

● (2130)

Dans un article publié en novembre dernier, il y a une très bonne analyse des politiques du gouvernement conservateur en matière de relations de travail. Je suis certaine que si son auteur, Jim Stanford, l'écrivait aujourd'hui, il ajouterait un autre épisode d'interférence du gouvernement. L'article porte sur la nature unidirectionnelle des trois principes de la ministre du Travail en matière de relations de travail. Dans l'article, M. Stanford écrit:

Dans le domaine des relations de travail, le gouvernement [conservateur] a interprété la primauté du droit plutôt librement. En seulement six mois au pouvoir, le gouvernement conservateur majoritaire est intervenu trois fois pour mettre fin à des arrêts de travail ou pour les empêcher.

Bien entendu, nous sommes maintenant rendus à quatre fois.

L'article se poursuit:

Le premier cas était en juin, lorsque après moins d'une journée de piquetage [la ministre du Travail] a annoncé qu'elle mettrait fin de force à une grève des membres des Travailleurs canadiens de l'automobile chez Air Canada. Les deux parties se sont entendues et ont envoyé un seul point en suspens en arbitrage, les pensions des nouveaux employés. Elle a établi ce que nous pourrions appeler le premier principe [de la ministre du Travail]: le gouvernement peut interdire les grèves même chez les entreprises privées qui ne disposent pas d'un monopole.

Voilà le premier principe.

Plus tard ce mois-là, [la ministre] est intervenue dans le conflit à Postes Canada. C'était la direction (et non le syndicat) qui a mis tout le monde en lock-out et qui a fermé les portes. Cependant, cela a donné à [la ministre] un prétexte suffisant pour adopter une mesure législative forçant les postiers à retourner au travail et à accepter des salaires inférieurs à ceux que la direction avait offerts. Le deuxième principe [de la ministre] était établi: le gouvernement peut imposer explicitement des règlements salariaux.

En octobre, la ministre a repoussé les limites juridiques encore plus loin en faisant appel à la commission du travail afin d'empêcher une grève du SCFP à Air Canada. Elle a prétendu agir ainsi parce qu'elle s'inquiétait pour la santé et la sécurité des voyageurs, ce qui est risible. Le troisième principe [de la ministre] donne carte blanche au gouvernement et lui permet d'empêcher tous les arrêts de travail qu'il veut.

L'article se poursuit ainsi:

Chaque cas montrait la volonté audacieuse du gouvernement d'intervenir dans les relations patronales-syndicales, même dans celles des compagnies privées. Chaque cas changeait les règles du jeu un peu plus. Maintenant, [la ministre] a affirmé qu'elle songeait à modifier le code du travail de façon à ce que l'économie elle-même soit définie comme un service essentiel. Cela codifierait le troisième principe [de la ministre] et donnerait au gouvernement le pouvoir explicite d'arrêter tous les arrêts de travail qu'il considère comme nuisibles.

Bien sûr, cela sera une question de jugement. Imaginez ce qui se produirait si tous les arrêts de travail étaient interdits, à savoir les lock-out ainsi que les grèves. Tous les conflits seraient réglés par arbitrage exécutoire comme c'est actuellement le cas avec les services essentiels, comme les services de police et les services hospitaliers.

M. Stanford affirme également ceci:

Mais les employeurs n'aiment pas cette approche, car ils craignent qu'à l'occasion, l'arbitre prenne parti pour le syndicat. Dans le conflit opposant Air Canada aux TCA, c'est exactement ce que l'arbitre a fait, et l'entreprise a pris la décision bizarre d'appeler devant les tribunaux de la décision « définitive et contraignante » de l'arbitre (mais a sagement abandonné cet appel depuis).

Quand les employeurs ont le haut du pavé, comme c'est le cas de nos jours, sur un marché du travail impitoyable, ils ne se gênent pas pour se montrer féroces, arrêt de travail ou pas. Un autre différend aux proportions épiques a pris fin le mois dernier.

Je répète que l'article a été écrit il y a quelques mois.

Il s'agit du lock-out de 50 semaines à l'usine de la United States Steel Corporation à Hamilton. Les patrons ont acculé le syndicat au pied du mur par des propositions ayant d'importantes conséquences, par exemple la réduction des pensions et d'autres dispositions à long terme. Le coût économique de ce combat âpre et inégal n'a pas ralenti l'entreprise et n'a entraîné aucune intervention de la part des pouvoirs publics.

Initiatives ministérielles

J'estime que la diminution du PIB imputable au lock-out de Hamilton est quatre fois plus importante qu'une semaine d'arrêt complet des activités à Air Canada. Les pertes indirectes attribuables au lock-out ont été encore plus douloureuses. Si le gouvernement avait vraiment voulu protéger la reprise économique, pourquoi n'est-il pas intervenu? Il est vrai que ce sont les lois provinciales sur les relations de travail qui régissent le secteur de l'acier (et non les lois fédérales). Mais Ottawa avait beaucoup de motifs d'intervenir s'il avait voulu, notamment le non-respect exaspérant des engagements relatifs à la production et à l'emploi pris par U.S. Steel lorsqu'elle a acheté l'usine de Stelco.

Évidemment, les députés du NPD ont soulevé cette question aux Communes à plusieurs reprises.

M. Stanford écrit encore ceci:

À Hamilton, où les travailleurs avaient peu de pouvoir, le gouvernement n'a rien fait. On dirait qu'il doit agir énergiquement pour « protéger l'économie » uniquement lorsque les travailleurs ont un certain pouvoir de négociation.

Il ne fait aucun doute que les mesures adoptées par la ministre ont été bien accueillies par certains. Il ne fait aucun doute également que les arrêts de travail causent des ennuis et des interruptions. Mais que le gouvernement soit majoritaire ou non au Parlement ne lui donne pas vraiment l'autorité morale d'enlever des droits aux gens et de fabriquer des lois sur mesure simplement parce qu'une grève pourrait être impopulaire ou gênante.

J'ai lu tout cet article parce que je pense qu'il décrit très bien l'approche actuelle du gouvernement conservateur en matière de relations de travail. Les travailleurs du pays devraient être très inquiets du traitement réservé aux employés d'Air Canada et à d'autres employés.

Monsieur le Président, je vous vois m'indiquer que le temps dont je disposais est terminé. C'est dommage, car j'allais parler de la reprise économique. M. Stanford réfute tout aussi éloquemment l'argument selon lequel le gouvernement serait obligé d'intervenir pour protéger l'économie.

• (2135)

M. Royal Galipeau (Ottawa—Orléans, PCC): Monsieur le Président, je tiens à féliciter la députée de Nanaimo—Cowichan d'avoir gardé son sang-froid pendant qu'elle faisait valoir ses arguments.

Fait intéressant: bien qu'elle vive à Nanaimo—Cowichan et qu'elle y soit très active, elle est aussi très active à Ottawa. On a même l'impression, parfois, qu'elle est présente aux deux endroits en même temps. C'est facile de faire cela parce qu'on peut prendre l'avion. Si on ne le pouvait pas, les gens seraient probablement très inquiets et l'économie en souffrirait également.

La dernière fois qu'il y a eu un arrêt de travail à Air Canada, c'était en 1998. Cet arrêt de travail a duré 13 jours et l'entreprise y a laissé sa peau.

Le 22 février, la juge Louise Otis a déclaré ceci:

Pendant l'élaboration du présent rapport, j'ai appris que les membres du syndicat avaient rejeté l'entente de principe. Cette entente était l'aboutissement d'un processus de négociation équitable et productif dirigé par des négociateurs compétents. Bien qu'ardues et tendues, les négociations ont tout de même été menées de façon rationnelle et professionnelle par les deux parties. Compte tenu de la situation des parties, l'entente de principe est raisonnable et équitable...

• (2140)

Le Président: À l'ordre. Je suis désolé d'interrompre le député, mais il a eu la parole pendant plus d'une minute et demie. Étant donné qu'il ne reste que cinq minutes à la période de questions et d'observations, je dois lui retirer la parole pour que la députée de Nanaimo—Cowichan puisse répondre à son intervention et que nous puissions donner la chance au plus grand nombre possible de députés de poser des questions.

Mme Jean Crowder: Monsieur le Président, le député n'a évidemment pas pu poser sa question, mais en ce qui concerne son observation sur le fait que j'habite dans l'une des circonscriptions les

plus éloignées et que je prends souvent des vols d'Air Canada pour m'en aller dans ma circonscription et revenir à Ottawa, la grève serait certainement un inconvénient pour moi.

Par contre, peu importe les inconvénients, il faut défendre le droit des travailleurs à la négociation collective. Il s'agit d'un principe fondamental sur lequel repose le fonctionnement de notre pays. Nous devons permettre aux travailleurs et à leurs employeurs de régler leurs différends sans ingérence gouvernementale.

[Français]

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Monsieur le Président, je ne me lancerai pas dans une longue diatribe, comme mon collègue d'Ottawa—Orléans, mais j'aurais une question toute simple. Soit on est en faveur d'un service essentiel, soit on ne l'est pas, mais on ne peut pas être entre les deux.

Si le gouvernement ne croit pas du tout à la négociation ouverte et au libre arbitre, la solution ne serait-elle pas alors de faire en sorte que ce soit un service essentiel et qu'il y ait de l'arbitrage obligatoire?

[Traduction]

Mme Jean Crowder: Monsieur le Président, le gouvernement ne cesse évidemment de parler de l'économie, mais il ne parle pas des services essentiels. Il se concentre uniquement sur l'économie pour justifier une mesure législative imposant le retour au travail des travailleurs d'Air Canada.

Or, il existe beaucoup d'arguments solides. Je n'ai pas le temps de décrire tous les arguments de M. Stanford, mais il souligne, après l'adoption de la loi imposant le retour au travail des postiers, que si le gouvernement voulait réellement se pencher sur la fragilité de l'économie, il examinerait un certain nombre d'éléments, dont les taux d'intérêt au Canada et la valeur du huard. Il aurait pu prendre un certain nombre de mesures, mais il n'élabore aucune politique dans ces domaines.

[Français]

M. André Bellavance (Richmond—Arthabaska, BQ): Monsieur le Président, on l'a dit tout à l'heure et on s'en rend compte depuis le conflit avec Postes Canada, ici, il n'y a plus droit à la négociation pour les travailleurs et les travailleuses. C'est clair et net.

Dans son discours, la députée a mentionné que la ministre avait fait affaire avec le Conseil canadien des relations industrielles. Cela non plus ne sert plus à rien. Je veux avoir l'opinion de la députée sur ceci: ce qui s'en vient, c'est que non seulement on n'aura plus droit à la négociation ici, mais on n'aura plus droit non plus à une simple revendication ou à des moyens de pression.

Finalement, avec quel genre de gouvernement fait-t-on affaire maintenant qu'on a enlevé tous les droits à la population, aux travailleurs et aux travailleuses qui ne font qu'exercer leurs droits reconnus par la Constitution? On a maintenant un gouvernement conservateur majoritaire qui est en train de changer toutes les règles.

[Traduction]

Mme Jean Crowder (Nanaimo—Cowichan, NPD): Monsieur le Président, je trouve très intéressant que le gouvernement ait renvoyé cette question au Conseil canadien des relations industrielles et qu'il n'ait même pas attendu de savoir si le conseil estime que cela a ou non des conséquences sur la santé de l'économie. Il a maintenant recours à une loi forçant le retour au travail. Pourquoi n'a-t-il pas tout simplement attendu les conclusions du CCRI?

Initiatives ministérielles

[Français]

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais avoir le consentement unanime de la Chambre pour pouvoir partager mon temps de parole avec le député de Cape Breton —Canso.

[Traduction]

Le Président: Y a-t-il consentement unanime pour que le député de Bourassa partage son temps de parole?

Des voix: D'accord.

Le Président: Il y a consentement.

Le député de Bourassa a la parole.

● (2145)

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le Président, devant autant d'enthousiasme, je sais que les députés ont hâte d'entendre mon collègue qui fait un travail extraordinaire. Vous me permettez d'utiliser mes dix petites minutes et de vous faire souffrir pendant tout ce temps.

C'est un débat extrêmement important, mais hypocrite. En effet, à un moment donné, on croit aux droits ou on n'y croit pas. Au même titre que ce qui s'est passé avec Postes Canada, on a un gouvernement qui a l'air de conclure des marchés en-dessous de la table. Pourquoi? Si on veut laisser le droit à la négociation, il faut laisser une chance à la négociation.

Voici la façon dont je vois cela présentement. Comme par hasard, il y a un lock-out. Après cela, on réfère le dossier au Conseil canadien des relations industrielles, mais on n'attend pas le résultat de celui-ci et, tout à coup, on a un projet de loi pour le retour au travail. Ça, c'est le côté hypocrite.

De l'autre côté, on nous parle de faiblesse de l'économie. Il faut arrêter de faire une dichotomie entre les travailleurs, les patrons, le bon monde et le mauvais monde. Ce sont tous des Canadiens. Il y a aussi des Québécois, mais ce sont tous des citoyens à part entière et ils paient tous des taxes et des impôts. Cependant, à un moment donné, il y a une question de dignité humaine et cela, c'est avant tout respecter les droits constitutionnels. Ou bien on donne des droits ou on n'en donne pas. Cela ne se fait pas à moitié. Donc si on respecte cela, on doit laisser le temps aux parties prenantes à une discussion d'aller jusqu'au bout du processus.

Parfois, un lock-out ou une grève peuvent aller trop loin. Si une grève commence à avoir un impact réel sur l'environnement, à ce moment-là la ministre du Travail peut constater que la situation va trop loin et là, commencer à parler d'un projet de loi. Cependant, elle ne doit pas être là pour prendre parti pour l'un ou pour l'autre,

J'ai déjà été de l'autre côté moi aussi. On en a vécu des situations et on a pris position à ce moment-là. Toutefois, on veut respecter le droit constitutionnel des gens. Quelque chose m'irrite au plus haut point dans ce projet de loi. Les conservateurs se sont fourvoyés la dernière fois avec les travailleurs de Postes Canada, car ces derniers ont gagné en cour quant à la définition même de l'arbitre. Alors là, ils essaient de nous cacher quelque chose et on va, en plus, leur retirer le recours judiciaire. Donc non seulement ces travailleurs sont des citoyens de seconde classe, on va leur enlever leur droit de négociation et, en plus, ils ne pourront pas aller en cour. Ce n'est pas le type de société dans laquelle je veux vivre; ce n'est pas le Canada dans lequel je vis.

Ce débat d'aujourd'hui est aussi un débat de société important sur le rôle de chacun et sur ce que veut dire un droit. De la façon dont on

fonctionne, on tombe dans de la démagogie pure et simple en disant que l'économie est fragile. Comme mes collègues l'ont dit, l'économie va toujours bien quand les conservateurs ont des réponses, mais quand une excuse est nécessaire, là c'est la faute de l'économie. La réalité, c'est qu'on est dans une situation où on veut enlever un pouvoir à une partie.

Les travailleurs ont fait leur part, tout le monde le dit. En 2003-2004, il y a eu des sacrifices importants. Quand ils épargnent 2,1 milliards de dollars, il me semble qu'ils méritent plus de respect que cela. Pendant ce temps-là, évidemment, des gens partent avec le gros lot, avec des ponts dorés, comme Milton et Brewer avec 80 millions de dollars; ce n'est pas mal! Là on a un président qui gagne 2 millions de dollars par année. Il va finir son mois et il aura un bonus de 5 millions de dollars supplémentaire. L'économie est fragile, mais on a de l'argent pour payer cela par exemple. Pour cela, le gouvernement fait la sourde oreille.

Je trouve totalement inacceptable qu'on puisse voter sur ce genre de projet de loi. À un moment donné, on peut dire qu'on va laisser passer le temps, qu'on va prendre une décision et adopter une position. Entretemps le rôle d'une ou d'un ministre du Travail, c'est d'être un arbitre. Travailler pour l'intérêt public n'est pas prendre position pour une partie ou pour une autre, c'est de trancher dans le cas où la situation empire.

J'ai posé des questions tout à l'heure. Alors qu'on arrête d'être hypocrite et qu'on dise qu'Air Canada est un service essentiel. Il y a d'autres compagnies aériennes, mais on n'en parle pas trop. En passant, il y aura une petite passe du côté concurrentiel et compétitif. Alors si c'est un service essentiel, qu'on nous revienne avec un autre projet de loi et à partir de là, on fera les changements qui s'imposent pour un service essentiel. S'il en est ainsi, ils iront directement à la table d'arbitrage et c'est un arbitre qui décidera. Par exemple, qu'ils ne viennent pas nous dire qu'on va imposer des conditions au niveau de l'arbitre. L'arbitre est censé regarder d'un bord et de l'autre.

● (2150)

Il y a ici des avocats en droit du travail. Il y a des gens qui ont de l'expérience, comme ma collègue de Gatineau que j'aime bien par ailleurs. Elle a déjà été libérale. Elle n'a pas seulement que des défauts.

C'est de cette façon que ça doit fonctionner. Il ne faut pas prendre les Canadiens pour des valises. Ils n'ont pas une poignée dans le dos. Ils comprennent. Ma collègue de Gatineau a parlé de Facebook. Je peux parler de Twitter. La boucane sort de la machine du sondage. Les conservateurs vont être bien déçus parce que le sondage est bien mauvais pour le gouvernement parce que les gens pensent que, oui, on doit voter contre ce genre de projet de loi.

Cet après-midi, le syndicat des pilotes a aussi émis un communiqué de presse. Il a dit avoir fait un sondage auprès de 1 009 personnes. Le résultat est que 58 p. 100 des Canadiens disent qu'on ne doit pas adopter une loi de retour au travail et imposer des conditions de travail. De plus, quand il y a un arbitre, il faut lui permettre de faire son travail. On appelle ça le gros bon sens.

Initiatives ministérielles

Je ne comprends pas quelle *game* essaie de jouer le gouvernement. Si on veut être respectueux des droits, ce n'est pas seulement d'être respectueux des travailleurs, c'est d'être respectueux des gens. À force de diviser les gens les uns contre les autres, cela fait le type de pays qu'on a présentement, et c'est pour cette raison que ça ne va pas très bien.

Je demande au gouvernement de reconsidérer sa position. Il est peut-être un peu tard, mais ce n'est pas grave. On va passer les messages et c'est à force de frapper sur le clou qu'il va rentrer. Il faut voter pour le gros bon sens. Il ne faut pas venir me bâdrer avec la question économique, me dire qu'il y a une faiblesse à cet égard et ainsi de suite. Il faut me parler des vraies affaires. On ne parle pas d'économie ici, on parle de droits.

Est-ce que, oui ou non, ils ont pu faire tout en leur pouvoir pour avoir une entente négociée? S'ils n'ont pas rempli toutes les conditions, à ce moment-là, la ministre peut arriver et dire qu'il y a une situation particulière. Entretemps, il faut laisser le processus suivre son cours. C'est une question de droits. C'est une question de respect. C'est le type de société dans laquelle je veux vivre.

[Traduction]

M. Royal Galipeau (Ottawa—Orléans, PCC): Monsieur le Président, quand le dernier intervenant a commencé son exposé, il a menacé de vous faire souffrir pendant 10 minutes. J'espère que vous n'avez pas trop souffert.

[Français]

Pour ce qui est des allusions à M. Milton, je dois dire que je suis tout à fait d'accord avec les propos du député de Bourassa. J'en étais tout aussi scandalisé.

Je voulais terminer la citation de l'honorable juge Louise Otis:

[Traduction]

Compte tenu de la situation de chaque partie, l'entente de principe est raisonnable et équitable. Les négociations ont été menées avec diligence et compétence, mais on est allé au bout du processus. Je ne recommande ni la reprise des négociations ni la nomination d'un médiateur. Dans la situation actuelle, j'estime que l'entente est satisfaisante.

[Français]

J'aimerais demander à l'honorable député de Bourassa de se joindre à nous dans le but de mettre fin à tout ce cafouillage.

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le Président, il y a déjà quelqu'un qui a parlé dans l'honneur et l'enthousiasme et cette affaire a mal fini.

En passant, mon collègue a prononcé à l'anglaise le nom de Louise Otis. C'est pourtant une bonne Québécoise qui a fait une grande carrière juridique et qui a notamment beaucoup aidé en Haïti.

Ce que je veux lui répondre, c'est que George Smith, un ancien directeur des relations de travail à Air Canada, a fait le commentaire suivant. Il ne faut pas que les collègues de l'autre côté applaudissent trop rapidement parce qu'ils vont trouver ça *rough*:

En apparence, le gouvernement fédéral agit dans l'intérêt du Canada, mais son intervention est vraiment désastreuse. Alors qu'une convention collective difficile est en cours de négociation, le gouvernement prend le contrôle de la situation pour dicter les termes de l'entente. On élimine du processus un affrontement qui fait mal à court terme, mais qui permet d'en arriver à un règlement équitable. L'intervention du gouvernement fera en sorte que les conventions collectives ne seront pas concurrentielles.

Est-ce clair? Je pense que je n'ai pas besoin d'en rajouter.

M. Pierre-Luc Dusseault (Sherbrooke, NPD): Monsieur le Président, j'ai posé plus tôt une question à une de mes collègues de l'autre côté de la Chambre. J'aimerais poser à nouveau la même

question à mon collègue du Parti libéral, le troisième parti à la Chambre.

Le gouvernement est encore une fois en train d'opposer deux catégories de personnes au Canada, c'est-à-dire les travailleurs d'Air Canada et les autres travailleurs au Canada. En ce moment, c'est comme si les travailleurs d'Air Canada n'avaient pas tous les mêmes droits que les autres Canadiens au pays. Le gouvernement, avec ce projet de loi, enlève tous ces droits et les met sous ceux des autres Canadiens.

Je me demande s'il pense la même chose que moi et qu'en fait, le projet de loi du gouvernement est en train de montrer deux catégories de Canadiens qui s'opposent maintenant les uns contre les autres.

• (2155)

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le Président, j'avais envie de commencer en répondant à mon collègue de la dernière génération.

C'est clair, ce projet de loi crée deux sortes de citoyens. On est dans une dichotomie crasse: il y a les bons et les méchants, et ceux qui ne sont pas « pour » sont contre. Vu que mon collègue commence en politique, j'espère qu'il ne tombera pas dans ce dogmatisme parce que le deuxième parti, son parti, a parfois tendance à faire preuve d'un dogmatisme de gauche. Or, ici, il s'agit d'un dogmatisme de droite. Ce genre de dogmatisme nuit effectivement à la collectivité. Si on a le cœur à gauche et le portefeuille à droite, on a un sens de l'équilibre. Or le sens d'équilibre nous demande de mettre tout le monde sur le même pied. De plus, un droit, c'est fondamental, et on doit le respecter. C'est dans ce genre de société que lui et moi voulons vivre.

M. Ted Hsu (Kingston et les Îles, Lib.): Monsieur le Président, je veux demander à mon collègue si cette intervention répétée du gouvernement qui élimine le risque d'une partie des négociations crée un aléa moral dans ces négociations.

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le Président, je ne suis pas sûr d'avoir bien entendu. Est-ce l'allié moral?

M. Ted Hsu: L'aléa moral.

L'hon. Denis Coderre: C'est à cause de mon oreille. Je vieillis, et j'entends mal.

Cette approche moraliste crée aujourd'hui une situation où tout le monde est mal à l'aise. Ce malaise est un genre de mouvement qui va nous mener vers des lendemains tragiques, parce que c'est devenu une norme et une façon de faire. Il n'y a plus de ministre du Travail, il y a une ministre qui fait des *deals* avec les patrons pour toutes sortes de fins autres que le respect des droits fondamentaux des travailleurs. C'est encore un triste jour pour notre pays.

[Traduction]

M. Rodger Cuzner (Cape Breton—Canso, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à féliciter mon collègue, le député de Bourassa. Chaque fois qu'il intervient à la Chambre, c'est pour se faire le porte-parole des Canadiens qui sont désavantagés et qui traversent de dures épreuves. Cette fois-ci, il défend le mouvement syndical, dont les droits sont totalement compromis par le gouvernement. Je le remercie d'avoir fait part de ses observations et de se porter continuellement à la défense des Canadiens.

J'aimerais soulever quelques points. Penchons-nous sur l'histoire syndicale d'Air Canada. La compagnie compte cinq syndicats et elle a connu six grèves au cours de son existence. Le taux de succès des négociations patronales-syndicales est très bon. Je crois que les parties sont parfaitement capables de résoudre leurs différends dans le cadre de négociations. L'une de ces grèves a duré trois heures en tout.

Dans ses remarques, la ministre a cité la grève de 1998 et le nombre de journées où les syndiqués se sont rendus sur la ligne de piquetage et où la compagnie aérienne est restée clouée au sol. Le gouvernement de l'époque a adopté une loi pour forcer les syndiqués à reprendre le travail. La ministre nous a parlé des effets dévastateurs de cette grève sur l'économie et sur le pays. En 1998, le taux de chômage avait baissé de 1 p. 100, les taux d'intérêt avaient diminué, le budget était équilibré et on remboursait la dette. Je n'ose le croire.

Revenons à l'intervention du gouvernement conservateur sur l'économie. Un million et demi de Canadiens sont sans emploi. Le chômage s'aggrave, mois après mois, depuis octobre dernier. Les Canadiens supplient le gouvernement de cesser de prendre des mesures pour aider l'économie. Je n'ai jamais vu de situation aussi catastrophique depuis 1998.

Je veux aborder deux points en particulier, notamment la nomination de l'arbitre. J'ai parlé à certaines personnes avant la tenue d'un vote. C'est la période de l'année où débutent les séries éliminatoires des ligues de hockey junior A et junior B dans la majorité des petites collectivités.

En tant qu'ancien entraîneur de hockey junior, je me rappelle comment les entraîneurs, ainsi que les directeurs de la ligue et des équipes, se réunissaient. Nous discutions ensemble des arbitres que nous connaissions et des principaux arbitres que nous voulions retenir pour les séries éliminatoires. Nous parcourions la liste des arbitres, et nous retenions environ trois ou quatre noms. Ce n'est pas nous qui sélectionnions les arbitres pour les séries éliminatoires, mais nous dressions une liste de quelques noms à partir de laquelle la ligue pouvait choisir. Nous avions notre mot à dire. Même dans une ligue de hockey junior B, nous pouvions participer à la décision concernant la nomination des arbitres pour les matchs et les séries éliminatoires.

Dans le cas qui nous occupe, le gouvernement ne permet pas aux intéressés d'avoir leur mot à dire quant à la nomination de l'arbitre. Les parties ne sont même pas consultées. La ministre a carte blanche pour nommer l'arbitre; nous avons vu ce que cela a donné lors de la grève à Postes Canada. Nous nous souvenons tous de ce qui s'est produit.

Je veux parler de cela et lire un extrait de la décision rendue par le juge en ce qui concerne le conflit à Postes Canada et la nomination de l'arbitre. Le juge a écrit que la ministre « voudrait que l'exercice du pouvoir ministériel [...] ne soit assujéti à aucune contrainte, balise ou critère au sujet de la compétence et des qualifications de l'arbitre. » C'est un réquisitoire assez accablant. J'estime que le juge critique sévèrement la ministre.

• (2200)

Le juge poursuit en disant ceci:

Ce n'est pas ce qu'enseigne la jurisprudence et le sens commun, non plus que l'économie de la Loi spéciale et le contexte particulier de relations de travail dans lequel œuvrent les parties à la convention collective.

Le juge a estimé que la nomination faite par la ministre ne convenait pas du tout.

Je termine en citant le juge une dernière fois:

Initiatives ministérielles

En l'espèce, l'absence de transparence dans le processus de désignation qui a été suivi par la Ministre, le peu d'éléments de preuve et de motifs justificatifs fournis par la Ministre, le caractère laconique des communications de la Ministre, soulèvent un questionnement sérieux et indiquent que la Ministre semble avoir exclu de son analyse à titre de critères pertinents...

Les conservateurs estiment que ce dossier a été réglé de façon approprié et ils empruntent exactement la même voie avec la mesure législative dont nous sommes actuellement saisis.

Nous savons que la ministre a déjà été réprimandée pour des mesures antérieures. De toute façon, elle ne devrait pas se mêler de ce dossier, mais pourquoi n'a-t-elle pas au moins présenté une liste d'arbitres qui convient?

Je suis sûr que pour les Canadiens, c'est du déjà vu; ils savent ce qui en résultera. Voilà que cela recommence.

Parlons un peu de l'orientation de l'arbitre. Il y a trois questions.

Les travailleurs ont fait des concessions de 2 milliards de dollars au cours des dix dernières années. J'aimerais que le gouvernement prenne en considération que les travailleurs ont accepté une réduction de salaire il y a dix ans et qu'ils ne gagnent pas le même salaire aujourd'hui qu'il y a dix ans. Demandez à n'importe quel Canadien s'il pense que c'est juste. Je ne pense pas que ce soit le cas.

Il se peut que des gens en veuillent à Air Canada. La compagnie aérienne a peut-être égaré leurs bagages il y a quelques années ou annulé un vol en raison d'une tempête de neige. Cependant, nous ne devrions pas faire payer le prix de ces doléances aux travailleurs d'Air Canada. Les députés qui font la navette entre Ottawa et leur circonscription chaque fin de semaine volent avec Air Canada. Je suis certain qu'ils ont l'assurance d'être en sécurité et d'être respectés en tant que passagers. Je pense que nous avons bien confiance. Or, ces travailleurs ont fait des concessions de 2 milliards de dollars au cours des dix dernières années. Pourquoi n'est-ce pas mentionné dans les directives données à l'arbitre?

La société a liquidé 2 milliards de dollars d'actifs, mais n'a pas jugé bon d'injecter des fonds dans le régime de pension des employés, qui accuse un manque à gagner de 3 milliards de dollars. Nul doute que cela contrarie les employés passés ou actuels d'Air Canada et les rend nerveux.

Un processus d'arbitrage est actuellement en cours dans ma collectivité. L'usine de papier NewPage a fermé ses portes et les conséquences sont désastreuses. En effet, 800 personnes se retrouvent au chômage. Ce sont les retraités qui en pâtissent le plus, car le régime de pension accusait un manque à gagner de 150 millions de dollars. Par conséquent, leurs pensions seront réduites d'environ 40 p. 100.

Pourquoi n'est-il pas question du sous-financement dans le processus d'arbitrage? Si le conflit de travail est renvoyé devant un arbitre, veillons à ce que le problème du sous-financement du régime de pension soit réglé.

Robert Milton et Montie Brewer s'en sont mis plein les poches quand ils ont quitté la société. Ces anciens présidents-directeurs généraux ont reçu de généreuses primes de départ. Compte tenu de l'état actuel du régime de pension, je ne sais pas si les employés toucheront le même genre de prime lorsqu'ils quitteront la société.

Initiatives ministérielles

• (2205)

J'aimerais soulever un dernier point. Il semble que ce soit une question de services essentiels, car ce n'est pas la première fois que cette question est soulevée à la Chambre. La ministre se sert du Conseil canadien des relations industrielles comme d'un pantin. En effet, elle l'a saisi de cette affaire en prétextant des raisons de santé et de sécurité. Je ne sais même pas si la ministre elle-même mordrait à cet hameçon. Si c'était la vraie raison, pourquoi la loi de retour au travail serait-elle nécessaire? Le conseil jugerait qu'il s'agit d'un service essentiel.

Voilà peut-être le débat que nous devrions avoir. En quoi consiste un service essentiel au Canada? Nous devrions déterminer si Air Canada fournit un service essentiel et poursuivre le débat en partant de là.

Quoi qu'il en soit, c'est une mesure législative...

Le Président: Je dois interrompre le député pour permettre les questions et observations.

La députée d'Algoma—Manitoulin—Kapusking a la parole.

Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapusking, NDP): Monsieur le Président, le député a parlé des différents facteurs qui exercent une influence sur l'économie. Le gouvernement maintient que les mesures proposées sont nécessaires pour protéger celle-ci. Toutefois, la dernière offre faite aux travailleurs comportait une réduction de 10 p. 100 des rentes des retraités, une coupe de 25 p. 100 dans le régime de retraite des salariés actifs et une faible augmentation des salaires, qui ne correspondait même pas à la hausse du coût de la vie. Les salaires des travailleurs se trouvent donc bien en deçà de ce qu'ils étaient en 2000.

Le pire dans l'entente proposée précédemment, c'est la création possible d'un transporteur à rabais. Dave Laurin, un pilote d'Air Canada qui vit à Kapuskasing, dans ma circonscription, m'a envoyé la description suivante, que l'on doit à l'un de ses collègues. Disons qu'elle résume on ne peut mieux la situation:

Lorsqu'il discutait du modèle « transporteur à rabais » comme moyen nécessaire pour assurer la viabilité financière, M. Rovinescu a déclaré ouvertement dans un communiqué de presse et dans le forum de discussion des employés que le plan d'affaires de « Jet Star » lui servait d'exemple. C'est ce même modèle qui a entraîné la mise à pied de nombreux pilotes de Qantas et a quasiment provoqué la faillite de ce transporteur à rabais. Résultat: l'entreprise a déplacé ses opérations hors de l'Australie et a embauché des étrangers pour faire le travail auparavant effectué par des Australiens.

Il est question ici de sauver des emplois pour les Canadiens, il s'agit...

• (2210)

Le Président: Je dois interrompre la députée ici, puisqu'elle a eu la parole pour plus d'une minute et demie.

Le député de Cape Breton—Canso a la parole.

M. Rodger Cuzner: Monsieur le Président, j'ai lu la même chose au sujet du nouveau transporteur à rabais dont parlait le PDG. En tant que Canadiens, nous pouvons nous réjouir de ce que notre transporteur national vise un juste milieu: il aspire à être une compagnie aérienne médiocre.

Comme je l'ai dit plus tôt, lorsque les Canadiens voyagent, ils veulent se sentir en sécurité. Lorsque nous voyageons avec Air Canada, nous estimons être respectés et bien servis par le personnel. Malgré tous les soubresauts et toutes les secousses — et l'on sait que les députés, qui voyagent toutes les semaines, en subissent beaucoup —, nous avons toujours l'impression que les employés veulent être au service des personnes qui se trouvent à bord de l'avion ce jour-là. Leurs conditions de travail ne sont pas faciles.

Les intempéries font partie des conditions de vol dans les climats nordiques comme au Canada. Si un vol ne peut pas atterrir à Toronto à cause du mauvais temps, il est fort probable que celui qui établit la correspondance avec Halifax sera retardé lui aussi.

Oui, c'est parfois frustrant. Est-ce la faute des employés? Non. Les employés ont fait leur part pour assurer le succès de la compagnie.

M. Stephen Woodworth (Kitchener-Centre, PCC): Monsieur le Président, les parties en cause ont eu amplement l'occasion de négocier des ententes. En fait, elles en ont négociées et elles les ont soumises pour ratification. Mais celle-ci n'a pas eu lieu.

Tout ce que propose le gouvernement, c'est d'assujettir les parties à l'arbitrage de l'offre finale. L'arbitre s'inspirera des critères sur lesquels se fondent les autres compagnies aériennes, à savoir la compétitivité, la viabilité économique à court et à long terme ainsi que la viabilité du régime de pension de l'employeur. J'aimerais que le député me dise ce qu'il trouve à redire à ce sujet. Il s'agit tout simplement de compétitivité économique et de pérennité du régime. Pourquoi s'y oppose-t-il? En quoi cela lui semble-t-il si déraisonnable?

M. Rodger Cuzner: Monsieur le Président, ce que je trouve déraisonnable et inacceptable, c'est le manque de respect que le gouvernement conservateur témoigne à l'égard du mouvement syndical au Canada. C'est le privilège absolu des syndiqués de ne pas accepter une entente qui leur est présentée par le dirigeant syndical. Ce sont les syndiqués qui détiennent ce pouvoir. Ce ne sont pas les patrons des grandes sociétés. Ce ne sont pas les patrons des grands syndicats. Ceux-ci se contentent de négocier une entente, de la présenter aux syndiqués et, si les syndiqués la rejettent, c'est leur droit démocratique de le faire.

[Français]

L'hon. Denis Lebel (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, PCC): Monsieur le Président, je partagerai le temps dont je dispose avec la députée de Simcoe—Grey.

Je suis heureux d'avoir l'occasion de m'adresser à la Chambre dans le contexte des conflits de travail chez Air Canada. J'aimerais également profiter de cette occasion pour détailler plus largement le rôle que jouent Air Canada et le secteur aérien au sein de notre économie. Le sort de l'industrie du transport aérien est étroitement lié à celui de l'économie, car la demande de services aériens a un rapport direct avec l'activité économique et socioéconomique en général.

C'est pour cette raison que le secteur passe pour être un excellent baromètre de la conjoncture économique. On le sait, l'économie a été sérieusement compromise par la crise financière mondiale que nous avons connue il y a trois ans. Les activités ont ralenti et les transporteurs aériens ont réagi. Les coûts ont été restreints dans la mesure du possible, mais il a néanmoins fallu que ces mêmes transporteurs les assument.

Comme en témoigne la vigueur du dollar canadien, le Canada a été épargné des pires conséquences de la récession grâce à un système financier relativement solide et des mesures de relance budgétaire. Cependant, trois ans après la récession mondiale, la reprise économique est toujours fragile. À vrai dire, l'Association internationale des transporteurs aériens, l'AITA, déclarait l'année dernière que l'industrie aérienne au Canada et en Amérique du Nord avait commencé à retrouver un niveau de rentabilité très modeste, ce qui s'explique dans une large mesure par les efforts de maîtrise des coûts de l'industrie aérienne.

Le sort de cette industrie est lié à celui de l'économie, et à ce jour, l'avenir demeure quelque peu incertain. Cette même association déclarait, le 20 septembre 2011, que la rentabilité des transporteurs aériens internationaux, y compris ceux en Amérique du Nord, devrait diminuer, ce qui, en toute logique, pourrait compromettre à court terme la santé financière de ces mêmes transporteurs.

● (2215)

[Traduction]

Comme nous l'avons constaté au cours des dernières semaines, les indicateurs économiques, les marchés boursiers et les marchés financiers internationaux demeurent fragiles et chancelants.

Selon les prévisions à court terme, les prix et les revenus de l'industrie du transport aérien demeureront incertains parce que les lignes aériennes sont en présence de voyageurs qui ont moins d'argent à dépenser et qui s'attendent de plus en plus à ce qu'il y ait régulièrement des soldes de places. C'est pour cela que, au mieux, les marges de profit dans l'industrie demeureront modestes.

[Français]

J'aimerais maintenant faire part à la Chambre de quelques chiffres éloquentes, qui témoignent de l'importance que revêtent le secteur des transports et le secteur aérien pour notre économie. En 2010, dans son rapport annuel « Les Transports au Canada 2010 », Transports Canada indiquait que l'industrie aérienne employait 91 146 personnes au pays. Le secteur des transports, quant à lui, employait 912 400 personnes. Air Canada employait 23 200 personnes en 2010, soit 25 p. 100 du total de l'industrie aérienne.

En 2010, la contribution au PIB du secteur aérien était de 5 796 000 \$ en dollars de 2002 ou 0,5 p. 100 du PIB du Canada. Un arrêt de travail chez Air Canada poserait problème pour les Canadiens, puisqu'il y a en moyenne plus de 100 000 personnes qui voyagent chaque jour avec Air Canada ou l'un des transporteurs régionaux partenaires.

[Traduction]

Air Canada offre des liaisons entre 155 paires de villes et ce nombre passe à 313 paires de villes si l'on tient compte des transporteurs régionaux associés comme Jazz, Air Georgian, Exploits Valley Air Services, Sky Regional et Central Mountain Air. Par conséquent, une interruption de service d'Air Canada aurait des répercussions dans tout le pays.

Air Canada exploite aussi un grand nombre de vols internationaux vers 42 pays, sur 5 continents, y compris vers des régions qui sont des partenaires économiques importants du Canada.

[Français]

Selon le rapport annuel d'Air Canada de 2010, à titre d'acteur économique important au Canada, Air Canada injecte dans l'économie canadienne des sommes substantielles par l'intermédiaire de ses dépenses d'opérations. À ce titre, la compagnie dépense annuellement près de 1,9 milliard de dollars en traitements, salaires et bénéfices pour ses employés, 961 millions de dollars en frais aéroportuaires et de navigation et près de 677 millions de dollars pour l'entretien de ses aéronefs. Notre industrie aérienne, et en particulier nos transporteurs, sont définis par les caractéristiques uniques du marché canadien: les plaques tournantes multiples, les grandes distances entre des populations clairsemées, les hivers rigoureux qui incitent les gens à prendre des vacances dans le Sud, l'importance d'un réseau aérien dans le Nord, la nature saisonnière des déplacements, le climat et la proximité avec l'un des plus grands marchés du monde, soit les États-Unis.

Initiatives ministérielles

Le contexte unique du Canada devrait être une considération importante. Le climat économique que nous avons connu au cours des trois dernières années a été une dure épreuve pour l'industrie et pour le cadre stratégique aérien du Canada. Même si d'un point de vue technique la récession est terminée, ses retombées se font encore sentir. Tout récemment, le ministre des Finances a reconnu que l'économie demeurerait fragile, ce qui signifie que nous devons demeurer vigilants et prudents.

[Traduction]

Pendant la récession, les lignes aériennes ont fait preuve de prudence et ont limité ou réduit l'excédent de capacité afin de ne pas inonder le marché de services aériens, ce qui aurait déclenché une guerre des prix et, au bout du compte, contribué à déstabiliser davantage l'industrie.

Lorsque l'on examine les variables spécifiques, il est important de comprendre que l'industrie du transport aérien subit des fluctuations saisonnières. Par exemple, la plus grande partie du revenu des transporteurs aériens au Canada, et par conséquent du revenu de leurs partenaires, est générée pendant le printemps et l'été. Les revenus réalisés pendant ces saisons compensent largement les coûts élevés qui sont caractéristiques de cette industrie. Le carburant est un élément important dans cette industrie et il représente l'une des charges opérationnelles les plus importantes et les plus instables.

● (2220)

[Français]

La réalité de l'industrie du secteur aérien est caractérisée par les coûts élevés et les faibles marges de profits, même dans les meilleures conditions. Toutefois, lorsque ces services sont réduits, interrompus ou supprimés, les partenaires qui travaillent avec les transporteurs, les collectivités et les consommateurs desservis en ressentent l'impact.

Un conflit de travail qui perdurerait chez Air Canada n'augurerait rien de bon pour la compagnie, ses partenaires d'affaire, ses employés, les Canadiens et les Canadiennes qui voyagent à bord de ses vols et, par extension, notre économie. Alors que la confiance des consommateurs reprend peu à peu dans le secteur aérien, un arrêt de travail prolongé chez Air Canada pourrait affecter de façon significative la reprise vers la rentabilité de l'entreprise. Ces mêmes consommateurs pourraient également se retrouver bloqués dans plusieurs aéroports du pays ainsi qu'à l'étranger en attente d'une solution de déplacement en remplacement de leur vol qui normalement aurait été opéré par Air Canada. Des annulations de vols engendrent des coûts substantiels, tant pour la compagnie que pour les passagers, qui doivent alors considérer des plans de voyage alternatifs pouvant s'avérer très coûteux.

En conclusion, le gouvernement adopte une approche responsable et mesurée en prenant les dispositions nécessaires pour s'assurer que le plus grand transporteur aérien au pays poursuit ses opérations tout en encourageant les parties à continuer leurs négociations afin qu'une entente équitable pour les deux parties soit trouvée dans les meilleurs délais. C'est pourquoi j'appuie toute initiative par le gouvernement qui vise à contrer un arrêt de travail chez Air Canada.

Mme Charmaine Borg (Terrebonne—Blainville, NPD): Monsieur le Président, au cours de la fin de semaine, j'ai rencontré un employé d'Air Canada qui se dit tanné parce qu'il ne peut pas acheter une nouvelle voiture, parce qu'il ne peut pas acheter une nouvelle maison et parce qu'il ne fait pas assez d'argent pour bien vivre.

Initiatives ministérielles

La ministre du Travail dit que toute la communauté et tout le pays profiteront de ce projet de loi de reprise des services aériens. Qu'a à dire le ministre à ces travailleurs qui sont tannés de ne pas faire assez d'argent pour bien vivre?

L'hon. Denis Lebel: Monsieur le Président, on ne parlera pas d'un cas isolé. Je ne pense pas que les employés d'Air Canada soient les moins bien payés au pays. Cela dit, tout travailleur mérite le salaire qu'il gagne, et je le reconnais.

Je travaille aussi à Ottawa et, comme plusieurs députés de la Chambre, je voyage en avion toutes les semaines pour retourner chez moi. Il me faut deux vols, parce qu'il n'y a pas de vol direct vers ma région. Toutes les semaines, je rencontre des travailleurs de compagnies aériennes comme Air Canada, Air Canada Express et Jazz, et tout ce que veulent toutes ces personnes, c'est bien faire leur travail et offrir des services.

Quand deux syndicats, celui des pilotes et celui des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, négocient déjà depuis 18 mois pour arriver à une convention collective mais qu'ils n'arrivent pas à une entente; quand les deux comités de négociation recommandent d'accepter les offres proposées par le comité de négociation mais que cette recommandation est refusé par les travailleurs; alors notre gouvernement comprend qu'on n'est pas près d'en venir à une entente, et il prend les décisions nécessaires pour arriver à protéger l'économie canadienne.

M. Marc Garneau (Westmount—Ville-Marie, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais poser une question très simple à mon collègue le ministre. Ce gouvernement considère-t-il que le transport aérien de passagers est un service essentiel? La façon dont il a traité ce dossier durant la dernière année semble indiquer que, sans le dire, il considère ce service comme étant essentiel. Est-ce qu'il l'est, oui ou non?

L'hon. Denis Lebel: Monsieur le Président, en 2010-2011, 302 négociations collectives de compétence fédérale se sont déroulées au Canada, et il n'y a eu aucun projet de loi. Rien n'a été apporté. Nous voulons favoriser, et nous le voudrions toujours, un règlement de gré à gré entre la partie syndicale et la partie patronale dans toute discussion et dans tout conflit de travail. Bien sûr, le transport aérien est un élément très important de l'ensemble de notre économie. Je tiens à rappeler à mon confrère libéral qu'ils ont utilisé à plusieurs reprises des lois semblables lorsqu'ils étaient au gouvernement.

• (2225)

M. Royal Galipeau (Ottawa—Orléans, PCC): Monsieur le Président, j'aimerais, avec votre permission, poser une question au ministre. D'après lui, quel serait l'impact d'un arrêt de travail à Air Canada sur l'économie fragile du Canada? Peut-il nous expliquer pourquoi nous devons hâter l'approbation de ce projet de loi aujourd'hui?

L'hon. Denis Lebel: Monsieur le Président, la ministre du Travail faisait référence tout à l'heure à 26 000 employés chez Air Canada et autant qui dépendent de l'économie d'Air Canada par l'entremise d'autres compagnies. En effet, dans les avions, il y a de la nourriture et des services, et puis il y a l'entretien des avions. On parle de milliers de travailleurs qu'on empêcherait de travailler. On parle d'un impact économique direct très important chaque semaine. Le budget d'Air Canada était de 1,7 milliard de dollars l'année dernière, et les retombées directes hebdomadaires sont de 22,4 millions de dollars.

J'entendais aujourd'hui un député du NPД dire que 22,4 millions de dollars n'étaient pas importants comme économie. Nous, nous considérons que c'est très important. C'est vraiment direct.

Présentement, le syndicat a fait un choix. Pourquoi présenter des mesures comme celle-là à la période où plus de 1 million de Canadiens sont en période de relâche scolaire? On a fait un choix: on a choisi la population canadienne. On espère encore ce soir que le syndicat et la partie patronale s'entendent.

[Traduction]

Mme Kellie Leitch (secrétaire parlementaire de la ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences et de la ministre du Travail, PCC): Monsieur le Président, j'espère que j'aiderai aujourd'hui les députés présents à la Chambre à comprendre pourquoi le gouvernement du Canada est intervenu dans les deux plus récents conflits de travail à Air Canada, qui risquaient de causer une interruption des services aériens. Depuis la déréglementation du marché canadien des services aériens, au cours des années 1980, six arrêts de travail ont touché Air Canada. L'histoire nous a enseigné que ces arrêts de travail ont eu d'importantes répercussions économiques et ont perturbé la vie des Canadiens, des passagers et des entreprises.

Encore une fois, nous sommes confrontés à la perspective d'un arrêt de travail à Air Canada, et une fois de plus, cette situation pourrait causer des ravages économiques et perturber la vie des Canadiens. Les parents de ma circonscription, Simcoe—Grey, qui partent en vacances pendant le congé de mars, sont inquiets et préoccupés par cette incertitude et par cet arrêt de travail. Comme on dit, ceux qui n'apprennent pas de leurs erreurs risquent de les répéter. Puisque la reprise économique demeure fragile au pays, le gouvernement du Canada doit prendre les mesures nécessaires pour protéger l'économie et les services aériens. Jusqu'à maintenant, les nouvelles sont encourageantes en ce qui concerne l'emploi au Canada. Nous avons récupéré tous les emplois perdus pendant la récession, en plus d'en créer de nouveaux. Voulons-nous vraiment risquer de mettre en péril notre économie?

En fait, les arrêts de travail peuvent être très coûteux, surtout s'ils touchent un joueur de premier plan de l'industrie comme Air Canada. Il est possible qu'ils se répercutent sur d'autres secteurs, comme l'industrie touristique, l'alimentation, les voyages, la fabrication, les relations publiques et le marketing. On estime qu'en cas d'arrêt de travail, les pertes pour l'ensemble des secteurs de l'économie canadienne pourraient facilement se chiffrer à environ 22,4 millions de dollars par semaine.

Il faut aussi tenir compte des répercussions sur les emplois. Air Canada est un gros employeur: il compte près de 26 000 travailleurs à temps plein à la grandeur du pays. De plus, quelque 250 000 personnes occupent des emplois qui sont liés indirectement à Air Canada. Un arrêt de travail toucherait donc un très grand nombre d'employés et leurs familles. Un arrêt de travail qui mettrait en cause la moitié des employés d'Air Canada, soit environ 3 000 pilotes et 8 200 machinistes, bagagistes, techniciens, mécaniciens et employés de soutien, pour un nombre total de plus de 11 000 employés, causerait des perturbations majeures et interromprait les services aériens. Le transporteur risquerait de perdre beaucoup trop d'argent au titre des transactions commerciales et de la productivité. Les éléments du système des services aériens sont interdépendants. Si un élément est affaibli, tous les autres en ressentent les effets.

Initiatives ministérielles

On ne devrait donc pas se surprendre si des pertes d'emplois chez Air Canada entraînaient des pertes d'emplois chez les partenaires et les fournisseurs d'Air Canada. Selon Transports Canada, plus de la moitié des revenus des aéroports sont attribuables à Air Canada et à ses activités connexes. Il est donc logique qu'un ralentissement des activités chez Air Canada nuise aux aéroports canadiens et aux tiers fournisseurs d'Air Canada. Les entreprises canadiennes pourraient de nouveau subir les contrecoups de cette situation alors qu'elles commencent à peine à se remettre des effets du récent ralentissement économique.

Pourquoi sommes-nous ici? Évidemment, il serait préférable de laisser Air Canada et ses employés, représentés par l'Association des pilotes d'Air Canada et l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, discuter ensemble afin d'en arriver à une entente. Bien entendu, ce serait préférable d'agir ainsi, mais que se passe-t-il lorsque les parties n'arrivent pas à régler leurs différends ensemble? Que se passe-t-il lorsque les syndiqués rejettent les ententes de principe?

Que faire après avoir épuisé toutes les possibilités, comme les négociations directes, la conciliation et la médiation, sans qu'il y ait de solution en vue? Je vais dire à la Chambre ce que nous faisons. Nous faisons ce que recommande la ministre du Travail. Nous prenons des mesures. Nous agissons pour les Canadiens et dans l'intérêt de l'économie canadienne. Nous mettons fin à toute l'incertitude et aux doutes actuels et nous veillons au maintien des services de transport aérien. Nous présentons une mesure législative comme le projet de loi C-33, Loi prévoyant le maintien et la reprise des services aériens.

Cela fera bientôt un an que la convention collective des deux syndicats a expiré. Où en sommes-nous aujourd'hui? Le 22 février, 8 200 membres de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale ont voté à 65,6 p. 100 en faveur du rejet de l'entente de principe qui avait été négociée avec Air Canada avec l'aide d'un conciliateur nommé par le Service fédéral de médiation et de conciliation. Peu après, on annonçait que 78 p. 100 de ces syndiqués avaient voté en faveur de la grève. Le syndicat a annoncé qu'il avait l'intention de déclencher une grève légale le 12 mars 2012. Quant à l'Association des pilotes d'Air Canada, elle a recommandé à ses 3 000 membres de rejeter l'offre la plus récente d'Air Canada et, le 8 mars, Air Canada a annoncé son intention de mettre tous les syndiqués en lock-out le 12 mars 2012.

• (2230)

L'année a été mouvementée pour Air Canada au chapitre des relations de travail. Les députés se rappelleront qu'en juin 2011, l'entreprise a ratifié une convention collective de quatre ans avec ses agents — Ventes et Service à la clientèle, mais seulement après trois jours de conflit de travail et la présentation d'un projet de loi de retour au travail. En octobre dernier, elle a conclu un accord avec ses agents de bord, mais uniquement après que la ministre du Travail a renvoyé le dossier au Conseil canadien des relations industrielles et que les parties ont accepté d'aller en arbitrage. Toutefois, en février, il y a eu une éclaircie lorsque la société a ratifié des conventions collectives avec deux sections locales des TCA-Canada et l'unité de négociation de la Canadian Airline Dispatchers Association.

Le Code canadien du travail reconnaît les principes de la liberté syndicale et de la pratique des libres négociations collectives. Il donne aux parties à un conflit de travail de nombreux moyens de conclure un accord, avec ou sans l'aide du gouvernement fédéral.

Le gouvernement du Canada respecte le droit des syndicats à la grève et celui des employeurs au lock-out. Lorsqu'un arrêt de travail

est susceptible de miner l'économie nationale, le Parlement doit toutefois réagir dans l'intérêt public.

Les enjeux revêtent actuellement une importance toute particulière étant donné la fragilité de la reprise économique mondiale. Chaque journée d'activité commerciale perdue pourrait se répercuter sur le chiffre d'affaires d'une entreprise à peine solvable depuis dix ans. La viabilité d'Air Canada a beaucoup d'importance pour bien des personnes qu'elle sert habituellement. Certains de ces clients n'ont pas facilement accès à une autre compagnie aérienne et même s'ils réussissent à obtenir un siège auprès d'un autre transporteur, ils risquent de subir de longs retards ou de devoir assumer des dépenses additionnelles. Des centaines de milliers de voyageurs excédés pourraient voir leur vie perturbée. Au cours de la relâche de mars, une période fort achalandée, plus d'un million de personnes devraient voler sur les ailes d'Air Canada, autant de Canadiens et de familles canadiennes dont le voyage serait perturbé ou annulé.

Voilà pourquoi il nous faut la collaboration du Parlement. Nous avons le devoir de trouver un juste milieu entre les droits et les intérêts des employeurs et des syndicats et ceux de la population canadienne dans son ensemble. Lorsqu'on prend en considération les besoins de 33 millions de Canadiens, la nécessité d'une loi est évidente.

Il n'y a pas vraiment matière à débat. Nous devons agir dans l'intérêt de tous les Canadiens et de l'économie du pays. J'exhorte tous les partis à adopter rapidement le projet de loi afin que nous puissions rétablir la paix syndicale et retrouver le chemin de la reprise économique.

M. Yvon Godin (Acadie—Bathurst, NPD): Monsieur le Président, dans son allocution, la députée a dit que tout a été fait, que les parties ont négocié pendant un an, qu'elles ont eu recours à l'arbitrage, à des services de conciliation et tout le reste.

Le gouvernement affirme maintenant ne pas avoir le choix, mais la Charte des droits donne à ces travailleurs le droit de tenir un vote, y compris un vote de grève, comme à tout autre travailleur canadien. Le gouvernement conservateur les dépouille de leurs droits.

Le ministre de la Sécurité publique se dit pour le respect de la loi. Ne parle-t-on pas justement d'une loi canadienne? Si le gouvernement se préoccupe autant de l'économie, comment explique-t-il sa conduite lorsque Caterpillar a fermé ses portes à London, en Ontario, et a quitté le pays avec des fonds publics? Il n'a pas levé le petit doigt pour aider l'économie de London.

• (2235)

Mme Kellie Leitch: Monsieur le Président, je le répète, la meilleure solution sera celle que les parties auront trouvée ensemble. Malgré des séances de négociations fort intensives au cours des dernières semaines, les parties n'ont pas réussi à conclure une entente.

Voilà pourquoi vendredi dernier — afin de protéger l'économie —, nous avons donné avis d'une mesure législative en cas d'arrêt de travail. Le gouvernement s'inquiète vivement de la possibilité qu'un arrêt de travail à Air Canada nuise à la reprise économique fragile du Canada. Voilà pourquoi nous avons pris des mesures et allons de l'avant.

L'hon. Bob Rae (Toronto-Centre, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux d'avoir l'occasion de dire quelques mots et de poser une question à la députée.

Initiatives ministérielles

Ce que je trouve contradictoire dans la position du gouvernement concernant Air Canada, c'est ceci: d'une part, le gouvernement, c'est-à-dire le ministre des Finances et tous les autres députés, dit que l'économie canadienne se porte bien, que tout va pour le mieux, que le Canada fait figure d'exemple, que nous sommes en tête des pays du G7, du G8, du G20...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Le député de Toronto-Centre aimerait sûrement que ses collègues attendent qu'il ait terminé de poser la question avant d'applaudir. Le député de Toronto-Centre a la parole.

L'hon. Bob Rae: Monsieur le Président, de toute évidence, l'ironie semble être une notion inconnue du parti d'en face, car d'un côté, il dit ce que je viens de dire, et de l'autre, il dit qu'il est impossible que l'économie résiste à un arrêt de travail à Air Canada.

Je pose à la secrétaire parlementaire cette question simple: si Air Canada offre un service essentiel, ce que le gouvernement est en train de dire, pourquoi ne pas le déclarer service essentiel et donner aux travailleurs le droit équivalent de faire la grève plutôt que d'y aller au pied levé et d'imposer des mesures? Le gouvernement bafoue les relations de travail et les négociations collectives et il n'a rien pour les remplacer.

Mme Kellie Leitch: Monsieur le Président, tout ce que je peux dire, c'est que nous agissons dans le meilleur intérêt des Canadiens, du public canadien. Le gouvernement conservateur a reçu un mandat fort pour se concentrer sur l'économie. C'est exactement ce que nous faisons. Si nous empêchons un arrêt de travail à Air Canada, les employeurs et les familles du pays pourront continuer à se déplacer en avion, les marchandises pourront continuer à être expédiés d'un bout à l'autre du pays et les entreprises pourront continuer à prospérer.

J'invite le député d'en face à nous appuyer dans notre effort pour bâtir l'économie du pays.

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, les éléments fondamentaux du droit du travail au pays sont bien compris: le syndicat a le droit de faire la grève, la direction a le droit d'imposer un lock-out et les deux parties doivent parvenir à s'entendre.

Si le gouvernement adopte systématiquement une loi imposant le retour au travail chaque fois qu'il y a menace de conflit, n'affaiblirons-nous pas les relations patronales-syndicales au point de les détruire irrémédiablement et de faire du tort à l'économie?

Mme Kellie Leitch: Monsieur le Président, comme je l'ai dit plus tôt, la meilleure solution est celle à laquelle les parties arriveront d'elles-mêmes.

Malgré des négociations serrées, ces parties ne sont pas parvenues à s'entendre. C'est pourquoi nous prenons des mesures pour défendre l'intérêt du public canadien, gérer notre économie et nous concentrer sur cette priorité, contrairement à ce que l'opposition veut faire.

• (2240)

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Monsieur le Président, j'ai été négociateur pour des syndicats pendant 33 ans, et je sais que la mesure prise par les conservateurs a rompu l'équilibre qui avait été établi il y a longtemps par les hommes et les femmes qui ont élaboré les lois en matière de droit du travail. Les pays naissants de l'Europe de l'Est ont pris exemple sur les lois canadiennes en droit du travail lorsqu'ils sont devenus des démocraties parce que ces lois étaient considérées comme des modèles partout dans le monde.

Le genre de mesures adoptées par les conservateurs rompt avec ce modèle. Lorsqu'une des parties peut se tourner vers son maître — le gouvernement en l'occurrence — et lui demander d'intervenir et de prendre position dans le différend, cela nuit au maintien de l'équilibre dans les relations de travail au Canada. Les députés d'en face peuvent bien protester, mais c'est exactement ce qui se passe.

Nous avons brisé l'équilibre dans les relations de travail et nous ne pourrions plus jamais retourner en arrière, surtout en ce qui a trait aux entreprises de compétence fédérale. Mais il ne faut pas se leurrer: les provinces regardent comment nous gérons la situation. Les employeurs et les employés au sein des services ambulanciers, de police et d'incendie — qui sont tous des services essentiels — prendront des notes parce que le gouvernement a décidé qu'il pouvait ajouter dans la loi une disposition qui oblige un éventuel arbitre à favoriser une partie au détriment de l'autre. Cette pratique avantage uniquement l'employeur et laisse en plan les employés; ce n'est pas équitable. Nous courons le risque de tirer un trait sur des décennies de pratiques, de précédents et de jurisprudence avec ce qui semble être une loi très simple présentée par les conservateurs.

Non content d'avoir décidé de prendre parti, le gouvernement n'a même pas laissé la négociation se poursuivre jusqu'au bout. Pendant les années où j'ai travaillé comme négociateur syndical, j'ai vu à de nombreuses reprises les parties se servir de l'échéance du déclenchement de la grève comme mécanisme pour obtenir un accord. Dans les dossiers auxquels j'ai personnellement travaillé, nous sommes probablement arrivés à la onzième heure, voire à 11 h 59, au moins deux douzaines de fois. Il n'est pas surprenant que, dans la législation canadienne, minuit soit l'heure à laquelle une grève peut commencer, car c'est l'heure où les gens sont le plus susceptibles de conclure un accord. Il est peu probable qu'ils s'entendent trois jours avant la date prévue dans l'avis de grève, et nous sommes rendus à cette étape dans ce dossier. Il est probable qu'ils concluent un accord à minuit. C'est à ce moment-là qu'ils y parviennent. C'est l'heure où les deux parties mettent cartes sur table et décident qu'il ne vaut pas la peine de faire la grève. C'est exactement ce qui se produit 99 fois sur 100. Mais le gouvernement et la ministre n'ont pas laissé les négociations se dérouler jusqu'à la fin. C'est honteux. Le gouvernement sabote ainsi le modèle canadien des relations de travail que nous avons exporté dans le reste du monde avec tant d'enthousiasme.

Quant à la prétention qu'Air Canada est un cas spécial et qu'elle fournit des services essentiels, la ministre dit que cette entreprise est de plus grande taille que GM et Chrysler et que nous ne légiférons pas pour mettre fin aux conflits de travail dans ces entreprises. La ministre a oublié de nous dire que GM a perdu beaucoup de plumes depuis que son parti est au pouvoir. Ce constructeur a fermé quatre usines. Rien d'étonnant à ce qu'il soit petit. C'est que les emplois disparaissent au Canada. La stratégie de création d'emplois du gouvernement est une stratégie d'abandon de l'emploi. Il n'est pas intervenu chez EMD ou Stelco lorsque des emplois sont disparus du pays. Il est honteux que le gouvernement abandonne des travailleurs, puis se range dans le camp d'une bande de dirigeants d'une entreprise canadienne qui ont décidé qu'ils avaient besoin de cette convention collective et qui sont prêts à mettre en péril les vacances scolaires du printemps, quelles que soient les conséquences d'un pareil arrêt de travail. Dans le cas des pilotes, ce n'est pas le syndicat qui a menacé de provoquer un arrêt de travail, mais bien l'employeur. C'est l'employeur qui agit délibérément ainsi pour inviter le gouvernement à intervenir. N'ayez aucun doute, c'est exactement ce qui est en train de se passer.

● (2245)

Il y a une autre chose que le gouvernement oublie dans le cas présent, et c'est ce dont a parlé ma collègue de Nanaimo—Cowichan, c'est-à-dire le ressentiment des travailleurs. Ces travailleurs ont fait d'énormes concessions il y a neuf ans, quand Air Canada était en difficulté. Ces travailleurs n'ont rien demandé depuis et n'ont fait presque aucun gain.

Il s'agit de travailleurs très importants. Ce sont eux qui font en sorte que les appareils peuvent voler, tant sur le plan mécanique que physique. Je ne voudrais certainement pas me trouver à bord de l'un de ces avions si ces travailleurs en veulent au gouvernement et sont contrariés par les choix qu'ils ont été forcés de faire. Je ne crois pas que l'un d'entre eux ferait quelque chose de stupide, loin de là, mais je ne crois pas non plus que le gouvernement prend une bonne décision en provoquant les travailleurs de notre pays.

Le Président: Comme il est 22 h 46, conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, je dois interrompre les délibérations et mettre aux voix sur-le-champ la motion nécessaire pour terminer l'étude à l'étape de la deuxième lecture du projet de loi dont la Chambre est saisie.

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

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

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

Des voix: Oui.

Le Président: Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

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

Et cinq députés ou plus s'étant levés:

Le Président: Convoquez les députés.

● (2255)

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

(Vote n° 159)

POUR

Députés

Ablonczy	Adams
Adler	Aglukkaq
Albas	Alexander
Allen (Tobique—Mactaquac)	Allison
Ambler	Ambrose
Anders	Anderson
Armstrong	Ashfield
Aspin	Baird
Bateman	Benoit
Bezan	Blaney
Bloch	Boughen
Braid	Breitkreuz
Brown (Leeds—Grenville)	Brown (Newmarket—Aurora)
Brown (Barrie)	Bruinooge
Butt	Calandra
Calkins	Cannan
Carmichael	Carrie
Chisu	Chong
Clarke	Clement
Daniel	Davidson
Dechert	Del Mastro
Devolin	Dreeschen
Duncan (Vancouver Island North)	Dykstra
Fantino	Fast
Finlay (Delta—Richmond East)	Finley (Haldimand—Norfolk)
Flaherty	Galipeau

Gallant
Glover
Goodyear
Gourde
Harper
Hawn
Hiebert
Hoback
Holder
Jean
Keddy (South Shore—St. Margaret's)
Kent
Komarnicki
Lake
Lebel
Leitch
Leung
Lukiwski
MacKay (Central Nova)
Mayes
McLeod
Menzies
Miller
Moore (Fundy Royal)
Norlock
Obhrai
Opitz
Penashue
Preston
Rajotte
Reid
Richards
Rickford
Saxton
Seeback
Shiplely
Smith
Sorenson
Storseth
Sweet
Toet
Trost
Tweed
Valcourt
Van Loan
Wallace
Warkentin
Weston (Saint John)
Williamson
Woodworth
Young (Oakville)
Zimmer — 155

Initiatives ministérielles

Gill
Goguen
Gosal
Grewal
Harris (Cariboo—Prince George)
Hayes
Hillyer
Hoepfner
James
Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)
Kenney (Calgary Southeast)
Kerr
Kramp (Prince Edward—Hastings)
Lauzon
Leef
Lemieux
Lobb
Lunney
MacKenzie
McColeman
Menegakis
Merrifield
Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)
Nicholson
O'Connor
Oda
Payne
Poillievre
Raitt
Rathgeber
Rempel
Richardson
Ritz
Schellenberger
Shea
Shory
Sopuck
Stanton
Strahl
Tilson
Toews
Truppe
Uppal
Van Kesteren
Vellacott
Warawa
Watson
Wilks
Wong
Yelich
Young (Vancouver South)

CONTRE

Députés

Andrews
Aubin
Bellavance
Blanchette
Boivin
Boulerice
Brahmi
Brosseau
Caron
Cash
Chicoine
Choquette
Christopherson
Coderre
Côté
Crowder
Davies (Vancouver Kingsway)
Day
Dionne Labelle
Doré Lefebvre
Dusseau

Initiatives ministérielles

Easter	Eyking
Foote	Fortin
Freeman	Fry
Garneau	Garrison
Genest	Genest-Jourdain
Giguère	Godin
Goodale	Gravelle
Grogulé	Harris (Scarborough Southwest)
Harris (St. John's East)	Hsu
Hughes	Hyer
Jacob	Karygiannis
Kellway	Lamoureux
Lapointe	Larose
Latendresse	LeBlanc (Beauséjour)
LeBlanc (LaSalle—Émard)	Leslie
Liu	MacAulay
Mai	Marston
Masse	Mathysen
May	McCallum
Michaud	Moore (Abitibi—Témiscamingue)
Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine)	Morin (Laurentides—Labelle)
Morin (Saint-Hyacinthe—Bagot)	Murray
Nantel	Nicholls
Nunez-Melo	Pacetti
Papillon	Patry
Péclet	Perreault
Pilon	Plamondon
Quach	Rae
Ravignat	Raynault
Regan	Rousseau
Saganash	Sandhu
Scarpaleggia	Sellah
Sgro	Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Wind- sor)
Sims (Newton—North Delta)	Sitsabaiesan
St-Denis	Stewart
Sullivan	Thibeault
Tremblay	Turnel
Valeriotte — 117	

PAIRÉS

Aucun

Le Président: Je déclare la motion adoptée. En conséquence, le projet de loi est renvoyé au comité plénier. Je quitte maintenant le fauteuil afin que la Chambre se forme en comité plénier.

(Le projet de loi est lu pour la deuxième fois et la Chambre se forme en comité plénier sous la présidence de M. Barry Devolin.)

● (2300)

Le vice-président: La Chambre étudie en comité plénier le projet de loi C-33.

[Français]

J'aimerais débiter cette séance de comité plénier par une brève déclaration concernant la manière dont les délibérations vont se dérouler. Les règles du débat en comité plénier sont les suivantes:

[Traduction]

Les députés ne pourront prendre la parole plus de 20 minutes à la fois. Les discours doivent porter uniquement sur la disposition à l'étude. Il n'y aura pas de période officielle de questions et d'observations. Les députés peuvent utiliser leur temps de parole pour faire valoir leur point de vue ou pour poser des questions. Les réponses seront comptabilisées dans leur temps de parole. Les députés peuvent prendre la parole plus d'une fois. Enfin, les députés n'ont pas besoin d'être à leur place pour se voir accorder le droit de parole.

[Français]

La Chambre va maintenant passer à l'étude du projet de loi article par article. L'honorable ministre du Travail a la parole.

(L'article 2)

[Traduction]

La ministre du Travail a la parole.

L'hon. Lisa Raitt (ministre du Travail, PCC): Monsieur le président, dans le cadre de ce débat sur l'adoption d'une mesure législative visant à éviter un arrêt de travail, il y a eu des objections prévisibles. La première est que nous abusons de nos pouvoirs et que nous empiétons sur les droits à la négociation collective.

Des voix: Oh, oh!

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, la deuxième objection est que le problème que nous tentons de régler n'est pas tellement grave.

J'aimerais dire à mes collègues, y compris ceux qui ont commencé à applaudir, que ces arguments ne tiennent simplement pas debout.

J'aimerais expliquer à mes collègues que, depuis 1984, il y a eu 35 arrêts de travail dans l'industrie du transport aérien, et six d'entre eux touchaient Air Canada. Nous avons donc une bonne idée des dommages qui peuvent être causés par un arrêt de travail.

Certains de ces arrêts de travail ont eu des conséquences néfastes sur l'économie et ont perturbé grandement la vie des Canadiens. Nous sommes confrontés encore une fois à la perspective d'un arrêt de travail à Air Canada, et une fois de plus, cette situation pourrait avoir une incidence sur les Canadiens.

Le gouvernement a cité des statistiques sur les dommages économiques qu'un arrêt de travail pourrait causer et sur les effets désastreux qu'il aurait sur notre reprise économique fragile. Le gouvernement a comme mandat de maintenir notre reprise économique et d'agir dans les intérêts des Canadiens. C'est pour cela que nous sommes ici.

Comme je l'ai déjà expliqué...

Le vice-président: À l'ordre, s'il vous plaît. Le député d'Acadie—Bathurst invoque le Règlement.

M. Yvon Godin: Monsieur le président, vous avez dit que les discours doivent porter uniquement sur la disposition à l'étude. Je ne vois pas en quoi ce commentaire porte sur la disposition à proprement parler.

Des voix: Oh, oh!

Le vice-président: Le député d'Acadie—Bathurst invoque la règle de la pertinence. Je rappelle à tous les députés qu'au commencement du débat, dans ce cas, sur l'article 2, la pratique veut qu'on laisse une certaine liberté aux députés pour leurs allocutions.

La ministre du Travail a la parole.

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, comme je l'ai expliqué en détail auparavant et maintenant encore, le gouvernement a suivi toutes les règles et pris toutes les mesures prévues dans le Code canadien du travail tout en aidant les parties dans ces deux conflits avec Air Canada. Comme l'historique de ces deux conflits le montre clairement, dans chaque cas, les parties ont eu amplement le temps de s'entendre avec l'aide des médiateurs et des conciliateurs professionnels que j'ai nommés, mais aucune entente n'est intervenue.

En effet, les conflits durent depuis près d'un an et c'est bien long. L'incertitude qui entoure ces conventions a déjà eu un effet négatif sur Air Canada et je suis certaine qu'elle est aussi une grande source de stress pour les syndiqués.

Le Code canadien du travail reconnaît les principes de la liberté d'association et des négociations collectives libres et donne aux parties dans un conflit de travail maintes façons et maintes possibilités pour s'entendre, avec ou sans l'aide du gouvernement fédéral. Nous, au gouvernement, respectons le droit de grève des syndicats et le droit des employeurs d'imposer un lock-out, même que nous préférons ne pas intervenir dans ces questions à moins que ce soit absolument nécessaire, mais ce cas est particulier: lorsqu'un arrêt de travail peut avoir des répercussions sur l'économie nationale, le Parlement doit réagir dans l'intérêt public.

Pensez par exemple aux conséquences que cela aurait sur l'emploi. Air Canada est un gros employeur. En novembre 2001, l'entreprise comptait 26 000 employés, dont 23 000 à temps plein. Si l'entreprise est déficitaire, ces emplois pourraient être en péril. Cela pourrait aussi entraîner la perte de 250 000 emplois chez les partenaires et les fournisseurs d'Air Canada.

D'après Transports Canada, toute baisse d'activité à Air Canada nuit aux aéroports canadiens et aux tiers fournisseurs de l'entreprise. Les différentes composantes du système de transport aérien sont toutes interreliées: l'affaiblissement d'un élément rend les autres vulnérables.

Depuis quelque temps, la situation de l'emploi au Canada est encourageante. Nous avons récupéré tous les emplois qui avaient disparu pendant la récession et nous en avons créé de nouveaux. Il faut donc nous demander si nous voulons vraiment prendre le risque de mettre notre économie et ces emplois en péril. Par ailleurs, en cas d'arrêt de travail, il pourrait être difficile de remplacer les services d'Air Canada. Bon nombre de clients d'Air Canada n'ont tout simplement pas accès à un autre transporteur aérien. Dans certaines régions, Air Canada est la seule compagnie aérienne. Dans d'autres régions, elle constitue même le seul moyen de transport efficace. Ce sont donc des milliers de voyageurs qui risqueraient d'être frustrés, de subir des contretemps, d'être incommodés ou, dans certains cas, de se retrouver dans une situation très difficile.

Le gouvernement n'est pas insensible aux préoccupations des employés d'Air Canada. Nous avons appuyé les parties pendant les négociations collectives et nous les avons encouragées à trouver un terrain d'entente. Nous leur avons proposé des processus et des recommandations, et nous leur avons fourni des médiateurs et des conciliateurs. Nous espérons que les parties pourraient en venir à des ententes que tous jugeraient acceptables, mais il n'en a malheureusement pas été ainsi.

Nous avons toujours affirmé qu'en cas de différend, la meilleure solution est celle que les parties trouvent ensemble. Mais dans ce cas-ci, les parties n'y sont pas parvenues. J'ai utilisé tous les outils que le Code canadien du travail met à notre disposition, et nous n'avons plus d'autre recours que celui de demander aux députés d'appuyer ce projet de loi. Bien que la question des arrêts de travail touche les intérêts des employeurs et des syndicats, ce sont les besoins de 33 millions de Canadiens qui doivent l'emporter.

Pour protéger notre économie, nous avons besoin d'assurer une paix syndicale dans les industries essentielles comme le transport aérien. J'espère que l'opposition saura reconnaître la nécessité de ce projet de loi et se joindre à nous pour qu'il soit adopté rapidement.

• (2305)

[Français]

M. Yvon Godin (Acadie—Bathurst, NPD): Monsieur le Président, comme je l'ai dit précédemment, c'est du déjà-vu. Cela démontre comment le gouvernement conservateur se fout complètement des travailleurs et des travailleuses. C'est comme si les

Initiatives ministérielles

travailleurs et les travailleuses au Canada n'étaient pas des Canadiens et des Canadiennes. Pourtant, en vertu de la Charte des droits de la personne, ils ont le droit à la négociation et le droit à la grève.

La ministre, pour sa part, continue de dire que cela fait un an qu'ils sont en négociation, qu'il y avait eu des ententes entre les parties, mais que cela a été refusé par les membres. On répète que les dirigeants des syndicats décident de tout. Toutefois, dans ce cas-ci, ce sont les membres qui ont le droit de vote. Ce sont les membres qui ont le droit de faire la grève. C'est un droit fondamental pour les travailleurs et les travailleuses.

Le gouvernement dit qu'il se base sur l'économie. Où était ce gouvernement à London, en Ontario, quand Caterpillar, après avoir reçu de l'argent du gouvernement, a décidé de faire un lock-out pour envoyer les gens chez eux et s'en aller ailleurs. Cette compagnie avait eu de l'argent de la part du gouvernement. On a demandé au gouvernement d'intervenir dans ce conflit, mais il ne l'a pas fait.

Le syndicat et la compagnie devrait en venir à un accord. Il faudrait un arbitre. Dans ce cas-ci, le projet de loi ne donne même pas la chance aux travailleurs et à la compagnie de choisir eux-mêmes un arbitre. Que fait le gouvernement? C'est lui qui le choisit.

De plus, dans ce projet de loi, il inclut une disposition qui dit qu'on ne peut même pas aller devant la cour pour contester la décision du gouvernement.

On se rappelle, par exemple, que le syndicat des travailleurs de Postes Canada était allé devant la cour et que le juge avait décidé que l'arbitre ne pouvait statuer dans le conflit. Le syndicat avait contesté le fait que l'arbitre n'était pas bilingue.

Je sais que ce gouvernement n'est pas très fort en matière de bilinguisme. On le sait. Il a, de toute évidence, été insulté que le syndicat soit allé devant la cour et ait gagné sa cause.

Dans ce projet de loi, le gouvernement a donc fait de sorte d'enlever un droit fondamental. Non seulement il enlève aux travailleurs et aux travailleuses le droit de négocier librement et leur droit de grève, mais il enlève aussi aux citoyens le droit d'aller devant la cour. Pourtant, c'est un droit fondamental en vertu de la Constitution.

Je suis certain que si c'est porté devant la cour, il n'y a pas un juge qui va accepter la constitutionnalité de ce projet de loi.

En parlant d'une offre finale, on sait que chaque fois qu'un projet de loi est venu avec une offre finale, ce sont les compagnies qui en ont bénéficié.

Parlons de la compagnie Air Canada que le gouvernement aime protéger. C'est la même compagnie qui, en 2003, après s'être mise sous la protection de la Loi sur la faillite et de l'insolvabilité, a donné 80 millions de dollars à son président. C'est la même compagnie dont le nouveau président vient de recevoir 5 millions de dollars.

Aux travailleurs, aux hommes et aux femmes qui se lèvent chaque matin pour travailler et fournir le transport aérien, on offre des gels de salaires pour dix ans et on baisse leurs pensions. À cet égard, le gouvernement conservateur n'est pas là pour les aider. Il dit qu'il travaille dans les meilleurs intérêts des Canadiens et des Canadiennes. En disant cela, c'est comme si ces travailleurs n'étaient pas des Canadiens et des Canadiennes. C'est un manque complet de respect pour le monde des travailleurs.

Initiatives ministérielles

Par la suite, il vient nous accuser de défendre les travailleurs et les travailleuses. Nous défendons un droit fondamental des Canadiens. Nos parents, nos grands-parents et nos arrière-grands-parents ont été obligés de se battre dans la rue pour avoir le droit de négocier une convention collective. Comme le disait un collègue, pour avoir une paix industrielle, on a permis le droit de grève. Toutefois, cela a été enlevé par ce gouvernement conservateur.

De plus, ce même gouvernement impose un bâillon à la Chambre des communes. En plus de bafouer les droits des travailleurs et des travailleuses, ce gouvernement enlève même aux parlementaires le droit d'être en mesure de proposer des amendements. Est-ce normal?

● (2310)

Le projet de loi est devant la Chambre des communes, là où il devrait y avoir des débats démocratiques. Pourtant, le gouvernement nous bâillonne. Dans quelques heures, on va voter et ce sera fini. Le gouvernement n'est même pas capable d'accepter un amendement.

Je me rappelle l'époque où le Parti réformiste du Canada était ici, et je peux dire que les conservateurs n'auraient jamais accepté une telle chose. Les gens de l'autre côté de la Chambre peuvent bien rire! Ils ne sont pas corrects, ils ne sont pas honnêtes.

Les agissements du gouvernement ne sont pas honnêtes. Ce que l'opposition aimerait voir, ce sont des amendements en vertu desquels, par exemple, les deux parties pourraient nommer un médiateur sans que l'offre finale soit présentée. L'arbitre aurait le pouvoir de décider, avec les deux parties, ce que serait la convention collective.

Il faut au moins donner ça aux travailleurs et aux travailleuses, mais les conservateurs n'en sont pas capables. Retirer aux travailleurs le droit fondamental de se présenter devant la cour, il n'y a que les conservateurs pour le faire.

Les conservateurs disent qu'on prend la part des employés et des syndicats. Or c'est ce même gouvernement qui a octroyé des baisses d'impôt aux grandes entreprises et aux banques, qui ont fait un profit de 20 milliards de dollars. Le président s'est même octroyé 11 milliards de dollars de bonus. C'est de ce côté que se situent les conservateurs. Ce ne sont pas les gens ordinaires qui ont droit à ce traitement. C'est ce même gouvernement qui veut faire passer l'âge d'accès aux pensions de 65 à 67 ans, et c'est ce même gouvernement qui fesse sur les personnes âgées et sur les pauvres.

On aimerait proposer des amendements et on souhaite que le gouvernement nous laisse le faire avant de passer au vote. Au moins, ce serait un peu plus démocratique. Pour l'instant, il n'y a plus du tout de démocratie. Ça fait 17 ou 18 fois que le gouvernement nous bâillonne et nous empêche de parler au nom de nos concitoyens. On a été élu par les citoyens de façon démocratique. On n'est pas tous des *robocall*! On est ici pour représenter nos concitoyens.

Ce gouvernement nous enlève nos droits fondamentaux liés à la démocratie. Il les enlève aux travailleurs et au Parlement. Il ne croit pas à la démocratie. Que le premier ministre se lève et qu'il rende aux gens le droit à la démocratie plutôt que s'attaquer aux plus petits, aux plus démunis comme il le fait.

C'est là que sont rendus les travailleurs. Ils ne sont même pas capables d'obtenir une hausse de salaire et de défendre leur fonds de pension. À long terme, ce sera un coup dur pour l'économie. Mais non, les conservateurs ne se sont occupés que d'Air Canada et de Postes Canada, et on a vu comme ils l'ont fait. Ils forcent les gens à l'ouvrage. Il y a 26 000 Canadiens qui perdront un droit fondamental inscrit à la Charte canadienne des droits et libertés.

Le message que je veux envoyer aux Canadiens et aux Canadiennes est le suivant. L'an passé, c'était les postiers, aujourd'hui, ce sont les travailleurs d'Air Canada et demain ce sera peut-être eux. Il faut bien y penser, car ça va être leur tour.

On a besoin d'un gouvernement digne de gouverner, or celui-ci ne l'est pas.

● (2315)

[Traduction]

M. Rodger Cuzner (Cape Breton—Canso, Lib.): Monsieur le Président, plus tôt dans le débat j'ai lu à la Chambre un extrait de la décision du juge qui a tranché dans le cas de Postes Canada; je pourrais le lire à nouveau pour ceux qui n'étaient pas là la première fois. Il y est question de la nomination d'un arbitre par la ministre. Loin de moi l'idée de remettre en question le pouvoir de la ministre de nommer un arbitre. Cependant, elle s'y est prise d'une drôle de façon. Je relis donc aux députés ce passage de la décision du juge, qui a dit que la ministre:

[...] voudrait que l'exercice du pouvoir ministériel [...] ne soit assujéti à aucune contrainte, balise ou critère au sujet de la compétence et des qualifications de l'arbitre.

Plus loin, il dit:

[...] n'est pas ce qu'enseigne la jurisprudence et le sens commun, non plus que l'économie de la Loi spéciale et le contexte particulier de relations de travail dans lequel oeuvrent les parties à la convention collective.

Et enfin:

En l'espèce, l'absence de transparence dans le processus de désignation qui a été suivi par la ministre, le peu d'éléments de preuve et de motifs justificatifs fournis par la ministre, le caractère laconique des communications de la ministre, soulèvent un questionnement sérieux et indiquent que la ministre semble avoir exclu de son analyse [certains] critères pertinents [...]

Il me semble que la ministre s'est fait remettre à sa place.

J'ai porté cette décision à son attention, précisant que je ne remettais aucunement en question son pouvoir de nomination. Cependant, dans sa réponse à ces observations du juge, que je lui ai présentées, elle a affirmé que le pouvoir discrétionnaire accordé au ministre pour la nomination d'un arbitre n'avait pas été remis en question.

J'estime que nous devrions placer la barre très haut. La ministre a fait allusion aux possibilités de destitution. Bill Clinton a parlé de destitution. Est-ce vraiment la norme que le gouvernement du Canada veut fixer concernant la nomination des arbitres? Pourquoi ne pas faire participer les parties concernées à l'élaboration d'une liste de candidats possibles afin que le processus soit... C'est regrettable mais, à l'heure actuelle, nous voulons la meilleure résolution possible pour les travailleurs, malgré les circonstances peu idéales. Pourquoi les parties à l'arbitrage ne contribuent-elles pas à l'élaboration d'une liste des candidats qui pourraient éventuellement être nommés au poste d'arbitre?

Initiatives ministérielles

Si la ministre veut imposer des conditions, elle devrait faire en sorte qu'un certain nombre d'entre elles avantagent les employés, et non seulement l'employeur. On pourrait peut-être tenir compte du fait que ces employés n'ont pas eu d'augmentation de salaire. Ils ont accepté une diminution de salaire il y a 10 ans, ce qui aura permis au final à l'entreprise d'économiser 2 milliards de dollars. Ne pourrait-on pas en tenir compte lors de du processus d'arbitrage? Peut-être faudrait-il considérer que, des 2 milliards de dollars d'actifs que l'entreprise a vendus, pas un sou n'a été versé dans le régime de pension, qui est pourtant sous-capitalisé à hauteur de 3 milliards de dollars?

Ce ne sont pas seulement les employés actuels d'Air Canada qui seront pénalisés par cette mesure, mais aussi les gens qui y ont passé toute leur carrière.

Les conservateurs auraient pu accorder un certain nombre de concessions. Ils auraient pu baliser la rémunération des chefs de direction. Nous savons que le dernier chef a reçu une indemnité de départ de 80 millions de dollars et que le chef actuel obtiendra une prime de 5 millions de dollars à la fin du mois simplement parce qu'il est resté en poste pendant trois ans. Les chefs sont certainement bien rémunérés, alors que les employés, eux, doivent encore subir les contrecoups des réductions de salaire qu'ils ont acceptées collectivement dans l'espoir de sauver l'entreprise.

Il ne faut pas se leurrer. Air Canada a toujours su trouver un moyen pour régler ses différends en matière de relations de travail. Air Canada compte cinq syndicats, et il n'y a eu que six grèves dans toute l'histoire de l'entreprise. L'une de ces grèves n'a duré que trois heures.

Le ministre a parlé de la grève de 1998 et des conséquences dévastatrices qu'elle avait eues pour les Canadiens et l'économie du Canada.

• (2320)

Les conséquences ont été désastreuses. Le taux de chômage a baissé d'un point. Les taux d'intérêt ont également baissé. Les comptes ont été équilibrés et le déficit a pu être considérablement amorti. Les conséquences ont vraiment été désastreuses. Voilà ce qui s'est produit en 1998.

Quel est le noeud de la question? C'est de savoir si le gouvernement va décréter qu'Air Canada fournit un service essentiel. Je suppose que c'est le noeud de la question. La ministre en a saisi le CCRI. C'est la deuxième fois qu'elle renvoie un tel cas au CCRI. À mon avis, personne ne croit que c'est une question de santé et de sécurité des Canadiens. Je ne sais même pas si la ministre elle-même mordrait à cet hameçon.

Si la ministre croit vraiment qu'Air Canada fournit un service essentiel, elle devrait avoir la certitude que le CCRI le reconnaîtrait et interdirait l'arrêt de travail. Si elle en était réellement convaincue, elle aurait la certitude qu'il l'interdirait. La ministre aurait déposé un projet de loi sur les services essentiels, décrétant qu'Air Canada est un service essentiel.

Jouons cartes sur table. Arrêtons de nous acharner sur les syndicats et de nous en prendre au mouvement syndical du Canada. Appelons un chat un chat. Si le gouvernement a l'intention de décréter qu'il s'agit d'un service essentiel, qu'il présente une mesure législative en ce sens.

[Français]

M. André Bellavance (Richmond—Arthabaska, BQ): Monsieur le Président, voilà un gouvernement conservateur qui, en 2008, ne reconnaissait même pas qu'il y avait une crise économique à

l'horizon. Déjà, les Américains étaient aux prises avec une crise économique, et nous, ici, étions supposément à l'abri. Aujourd'hui, on prétend que le moindre moyen de pression ou la moindre revendication va mettre à mal toute l'économie du Canada. C'est ce que dit ce gouvernement aujourd'hui, en 2012, mais les gens ne sont pas dupes. Ils savent très bien que ce gouvernement veut casser les syndicats et le droit à la revendication et aux négociations. C'est un droit qui est reconnu dans la Constitution. Ce gouvernement envoie un message bien clair à la population et aux entreprises sous réglementation fédérale: nul besoin de négocier avec leurs employés ou de faire des concessions, car il sera toujours là avec son bazooka pour tuer une mouche, qu'il imposera une loi spéciale et qu'elles n'ont pas à s'inquiéter, une épée de Damoclès sera toujours au-dessus de la tête des employés.

C'est ce qui s'est fait dans le cas de Postes Canada. Il y a eu quelques moyens de pression, qui ont commencé par des grèves tournantes. Du côté du gouvernement, on disait que l'économie serait mise à mal par ces grèves tournantes, mais celles-ci avaient justement pour but de ne pas nuire à l'économie et à la population. Pendant une courte période de temps, il y a eu une interruption de service, puis le service reprenait. Il y avait alors une interruption du service dans une autre région. C'était la façon qu'avaient trouvée les employés de ne pas trop nuire à la population, sachant qu'ils avaient le droit de revendiquer et d'utiliser certains moyens de pression.

Le gouvernement a tout arrêté en imposant une loi spéciale. Il a même annoncé à l'avance à la Société canadienne des postes qu'il y aurait une loi spéciale, ce qui ne l'a pas incitée à négocier avec ses employés. Pour Air Canada, ça a été la même chose. Au mois de juin, déjà, la ministre évoquait la possibilité d'imposer une loi spéciale. Et là, on dit que les négociations sont dans un cul-de-sac, qu'il y a des possibilités de lockout et de grève. L'idée de demander l'opinion du Conseil canadien des relations industrielles n'était pas mauvaise, à ce moment-ci, mais la ministre n'a même pas attendu cette opinion. À quoi sert le Conseil canadien des relations industrielles? Il ne sert strictement à rien maintenant. Il n'y a d'ailleurs plus rien qui serve à quelque chose, avec ce gouvernement. Tout ce que le gouvernement est en train de faire, c'est démontrer qu'il a une main de fer dans un gant de fer.

Il n'est plus question d'avoir des droits dans ce Canada-ci, ni au Québec. Pour le gouvernement, c'est « *my way or no way* ». Les employeurs l'ont compris. Ils ont compris qu'il n'était plus question de faire des concessions et de négocier parce que le gouvernement imposera simplement une loi spéciale et même des conditions. Dans le cas de Postes Canada, on a offert des conditions salariales inférieures à ce qu'avait offert la Société canadienne des postes à ses employés. Air Canada est en train de subir le même sort. Ses employés acceptent de faire des concessions depuis 12 ans. Ils n'ont eu aucune augmentation salariale et certains ont vu leur fonds de pension diminuer. Ce gouvernement n'a pas de coeur. Il a dit qu'il imposerait des conditions en pensant que la population allait le suivre.

Depuis qu'il a été élu majoritaire, le gouvernement prétend avoir reçu un chèque en blanc et qu'il peut faire tout ce qu'il veut, quand il le veut, et imposer ses lois. La population est en train de se rendre compte que ce qui se passe est inacceptable. Il y a des soulèvements un peu partout. Les gens vont sortir dans la rue et le gouvernement en subira les conséquences. Mais pour l'instant, malheureusement, ce sont les travailleurs et les travailleuses qui sont pénalisés par cette situation.

Initiatives ministérielles

On sera toujours là. Ce que je demande à la ministre, c'est de faire ce qu'il faut, c'est-à-dire favoriser la négociation, et non imposer ses conditions et le bâillon. Au Parlement, on est capables de le subir, même si c'est inacceptable et qu'on représente une population, mais ces travailleurs et travailleuses ont des droits. Or ça ne veut rien dire. Ce gouvernement devrait changer d'attitude.

• (2325)

[Traduction]

M. Mike Lake (secrétaire parlementaire du ministre de l'Industrie, PCC): Monsieur le président, la plupart des députés ont probablement fait du porte à porte durant la dernière campagne électorale. Quoiqu'il en soit, les députés de ce côté-ci de la Chambre en ont fait. En fait, les ministériels étaient dans leurs circonscriptions durant la période des élections. Lorsque nous avons fait du porte à porte — et dans le cadre des tables rondes que nous avons tenues lors de séances de discussion ouverte depuis —, nos électeurs nous ont dit que l'économie est leur principale préoccupation.

Le vice-président: Le député de Bourassa invoque le Règlement.

• (2330)

[Français]

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Monsieur le président, je comprends que l'article 2 est adopté et que la latitude a pris le bord. Ce qu'il dit n'est pas pertinent. Il devrait s'en tenir directement au projet de loi.

[Traduction]

Le vice-président: Le député soulève une question pertinente. L'article 2 est toujours à l'étude et je suis certain que le secrétaire parlementaire en parlera sous peu.

M. Mike Lake: Monsieur le président, de ce côté-ci de la Chambre, nous estimons que les points de vue de nos électeurs sont pertinents. Dans le cadre de la dernière campagne électorale — ainsi que des tables rondes et des séances de discussion ouverte que nous avons tenues depuis — nos électeurs nous ont dit que l'économie est leur principale priorité.

Quelles seraient les conséquences d'un arrêt de travail chez Air Canada sur la reprise économique fragile?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, je remercie le député de sa question, car elle porte sur l'objet même du projet de loi, qui donne la priorité à l'intérêt des Canadiens.

Comme nous l'avons dit aux Canadiens lors de la dernière campagne électorale, nous sommes le parti qui tient compte de l'économie, qui se préoccupe de la reprise économique et qui comprend quels les moyens il faut prendre pour que l'économie continue de prospérer. C'est pour cette raison que nous avons été élus, que nous siégeons à la Chambre et que nous sommes saisis de cette mesure législative.

M. Mike Lake: Monsieur le président, le présent débat est actuellement diffusé d'un bout à l'autre du pays sur la chaîne CPAC. Bien des Canadiens qui zappent d'une chaîne à l'autre et qui tombent sur le présent débat se demandent probablement pourquoi la Chambre siège toujours à cette heure tardive. Ils veulent peut-être savoir ce qui se passe. C'est un élément essentiel que doivent comprendre les Canadiens.

La ministre du Travail pourrait-elle expliquer pourquoi il est nécessaire d'adopter rapidement le projet de loi?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, nous considérons qu'il est urgent d'intervenir dans ce dossier. Les faits sont très simples. Un

arrêt de travail à Air Canada aurait des conséquences sérieuses sur l'économie du pays, sur les voyageurs et sur les entreprises.

Comme je l'ai indiqué dans mes observations, les 26 000 employés d'Air Canada et 250 000 employés d'entreprises associées à ce transporteur se retrouveraient sans travail. C'est pourquoi nous devons agir rapidement. Nous devons faire en sorte qu'il n'y ait pas d'arrêt de travail.

M. Mike Lake: Monsieur le président, il est intéressant d'entendre les partis de l'opposition dire qu'un arrêt de travail maintenant n'aurait absolument aucun effet sur l'économie. Les députés de l'opposition l'affirment sans cesse.

J'aimerais que nous parlions du transport des marchandises. La ministre pourrait-elle nous dire quels seraient les effets d'un arrêt de travail sur le transport aérien des marchandises au pays et quels pourraient être les effets sur l'économie canadienne?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, le député soulève une excellente question.

Le transport aérien des marchandises est un maillon crucial des chaînes d'approvisionnement mondiales, en particulier dans le cas des produits périssables et des produits pharmaceutiques. Il est important de souligner qu'Air Canada transporte chaque année des marchandises d'une valeur d'environ 466 millions de dollars. Cela constitue 22 p. 100 de la capacité de transport au Canada et 49 p. 100 de la capacité de transport entre le Canada et l'étranger.

Ce transport est extrêmement important pour les chaînes d'approvisionnement mondiales et pour les chaînes d'approvisionnement au pays. C'est pourquoi il est important que nous agissions rapidement. Je demande à l'opposition de se joindre à nous pour que la Chambre adopte ce projet de loi.

M. Mike Lake: Monsieur le président, permettez-moi de faire un retour sur ma vie antérieure. Avant d'être député, j'ai travaillé pendant 11 ans pour le club de hockey des Oilers d'Edmonton. Pendant mes quatre dernières années là-bas, j'étais gestionnaire des comptes nationaux. Mon travail consistait en très grande partie à vendre de la publicité pour les Oilers, et cette publicité constituait une partie très importante des recettes des Oilers.

Bon nombre de mes clients se trouvaient à Toronto, alors que j'habitais à Edmonton. Mon travail consistait en bonne partie à me rendre à Toronto en avion pour parler avec mes clients, pour leur faire des exposés, pour leur montrer ce que nous faisons et pour leur expliquer pourquoi il était important qu'ils achètent aux Oilers d'Edmonton de la publicité pour leurs produits. C'est un travail essentiel pour générer des revenus.

La ministre pourrait-elle nous parler de l'importance des déplacements des gens d'affaires pour maintenir la vigueur de l'économie canadienne?

• (2335)

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, je suis heureuse d'avoir l'occasion de rappeler à la Chambre à quel point les vastes services aériens d'Air Canada sont importants. La compagnie dessert 59 petites et grandes villes canadiennes ainsi que 59 destinations aux États-Unis et 60 ailleurs à l'étranger, notamment en Europe, au Moyen-Orient, en Asie, en Australie, dans les Caraïbes, au Mexique et en Amérique du Sud.

Initiatives ministérielles

Si l'on inclut Air Canada Express, qui serait également touchée par l'arrêt de travail, cela fait plus de 80 destinations au Canada et aux États-Unis, en plus des vols reliant les grands centres en dehors des périodes de pointe. Quotidiennement, cela représente quelque 800 vols — et plus de 1 100 si l'on tient compte de ceux assurés par Air Canada —, qui sont tous extrêmement importants pour les voyageurs et pour les entreprises au Canada.

M. Mike Lake: Monsieur le président, j'aimerais que nous revenions sur le processus. Pour la gouverne des Canadiens qui suivent le débat à la télévision et qui se demandent quel processus a été suivi, quel est le rôle qu'a joué Travail Canada dans les négociations d'une nouvelle négociation collective entre toutes les parties?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, depuis que j'ai été nommée ministre en janvier 2010, nous traitons avec six unités de négociation à Air Canada. Les représentants de Travail Canada n'ont ménagé aucun effort pour amener chacune d'elles à conclure des ententes, notamment en offrant des services de médiation ou de conciliation. Dans deux des cas, nous avons même exceptionnellement fait appel à des conciliateurs de l'externe pour dénouer l'impasse. Nous consacrons beaucoup de temps, d'argent et d'efforts à ces négociations parce que, en toute honnêteté, nous préférierions éviter de nous retrouver dans une impasse et d'avoir à empiéter sur le temps précieux de la Chambre pour faire adopter un projet de loi à titre de mesure extraordinaire.

En fait, intervenir dès le début du processus est la voie que nous devrions suivre. Je suis très fière de tous les efforts que nous avons investis dans ce dossier. Malheureusement, ils n'ont pas porté fruit dans deux des cas, et c'est pourquoi nous passons aux actes aujourd'hui.

M. Mike Lake: Monsieur le président, dans le cas de ces deux arrêts de travail éventuels, la ministre a renvoyé une question concernant la santé et la sécurité au Conseil canadien des relations industrielles, le CCRI. Pourquoi la ministre du Travail considère-t-elle que le gouvernement doit agir maintenant?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, nous avons demandé au Conseil canadien des relations industrielles de déterminer s'il fallait assurer la poursuite des opérations pendant un arrêt de travail. Bref, les parties à la table n'ont pas analysé quelles seraient les répercussions sur l'intérêt public au titre de la santé et de la sécurité.

Comme nous l'avons toujours dit, nous agissons dans l'intérêt public. Il ne s'agit pas seulement de voyages et d'économie, mais aussi de santé et de sécurité. Bien franchement, il y a des collectivités qui seraient privées de services. Il y a 15 collectivités qui n'auraient effectivement plus accès à aucun service s'il y avait un arrêt de travail chez Air Canada. Il s'agit de collectivités qui auraient besoin d'un autre transporteur aérien, ce qui leur manque, surtout pour le transport de passagers, de marchandises et de produits pharmaceutiques ou périssables.

M. Mike Lake: Monsieur le président, le tourisme occupe lui aussi une place importante au sein de l'économie canadienne. Le congé scolaire de mars approche à grands pas. C'est une période pendant laquelle les familles canadiennes voyagent d'un bout à l'autre du pays pour visiter des membres de leur famille, à moins que ce ne soit pour visiter les grandes destinations touristiques du Canada en ce merveilleux temps de l'année.

La ministre pourrait-elle nous en dire davantage sur les répercussions d'un arrêt de travail sur le tourisme au Canada?

● (2340)

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, pour ce qui est de l'importance des transporteurs aériens, j'ai déjà mentionné le nombre de vols quotidiens exploités par Air Canada, notamment dans le cadre de son affiliation avec Air Canada Express. Nous pouvons aussi citer des exemples d'un peu partout dans le monde.

En octobre 2011, les appareils de la société australienne Qantas ont été cloués au sol. Le gouvernement australien a renvoyé l'affaire à la commission Fair Work Australia, qui ressemble beaucoup à notre CCRI. Dans un pays dont la configuration géographique est très semblable à la nôtre, dont la taille du transporteur aérien est très semblable au nôtre et dont le réseau de plaques tournantes est très semblable au nôtre, cette commission a conclu que les répercussions économiques sur l'industrie touristique seraient énormes. Elle a ordonné au transporteur aérien de reprendre ses activités, de mettre un terme à ses mesures visant à contrer la grève des pilotes et à annuler sa décision d'interrompre ses activités.

Il s'agissait d'une situation très semblable à celle que nous vivons ici aujourd'hui, à savoir qu'un arrêt de travail pourrait survenir en raison d'un lock-out décrété par la direction ou d'une grève déclenchée par les employés. Il faut prendre cette affaire au sérieux, et c'est pourquoi nous agissons maintenant.

M. Mike Lake: Monsieur le président, l'autre côté soutient que personne ne sera touché par cette situation. Or, on estime qu'un arrêt de travail à Air Canada toucherait 70 000 passagers par jour. Le nombre de passagers touchés augmenterait chaque jour, tant et aussi longtemps que durerait l'arrêt de travail.

J'aimerais savoir ce que la ministre pense des commentaires de l'opposition, qui soutient que personne ne sera touché par cet arrêt de travail et qu'il n'aura absolument aucun effet sur l'économie canadienne.

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le Président, si l'on exclut Air Canada Express, Air Canada transporte environ 103 000 passagers en moyenne par jour, ce qui fait facilement un million de passagers. C'est beaucoup de monde qui voyage en avion pour le plaisir ou pour affaires. Chacune de ces personnes aurait à prendre des dispositions.

La réalité, c'est que même si WestJet est un transporteur aérien formidable, même si Porter l'est aussi, et même si les services qu'ils offrent sont extraordinaires, Air Canada est une entreprise 3,7 fois plus grosse que son plus proche concurrent intérieur, WestJet. Les autres transporteurs n'ont pas la capacité voulue pour transporter les passagers qui seraient victimes de l'arrêt de travail.

Un arrêt de travail aurait un effet immédiat. Les voyageurs seraient immobilisés. On parlerait dans les journaux de personnes et de familles coincées loin de chez elles. C'est pourquoi nous agissons dans le meilleur intérêt du public canadien, sans nous ranger du côté de l'une ou l'autre partie, contrairement à l'opposition qui, elle, prend la part des syndicats.

M. Mike Lake: Monsieur le Président, je regarde les témoignages des personnes qui ont comparu devant le Comité sénatorial permanent des transports et des communications le 26 octobre 2011. Le capitaine Paul Strachan, président de l'Association des pilotes d'Air Canada, y était. Le sénateur Merchant lui avait alors posé la question suivante: « Ces derniers temps, le public voyageur a commencé à se demander si Air Canada est un service essentiel. Vous qui représentez l'industrie aérienne, que répondez-vous? » M. Strachan a répondu: « Je pense que la compagnie est essentielle pour ce pays. À l'heure où nous parlons, elle est absolument essentielle. Elle est un pilier de notre économie. C'est un actif national. »

Initiatives ministérielles

La ministre nous ferait-elle part de ses commentaires sur cette déclaration?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, nous sommes d'accord avec ce que le capitaine Strachan a dit lors de sa comparution devant le comité sénatorial. Cette déclaration du président de l'Association des pilotes d'Air Canada a attiré notre attention parce qu'elle décrivait clairement le rôle de celle-ci.

C'est pourquoi nous avons été très inquiets et très déçus quand nous avons demandé aux membres de cette association de ne pas tenir un vote de grève, car ils reconnaissaient eux-mêmes qu'ils jouent un rôle essentiel dans la reprise. Nous leur avons suggéré d'avoir recours à des services d'arbitrage fondé sur les intérêts pour régler leur conflit avec la compagnie, mais ils ont refusé, et cela même s'ils croyaient jouer un rôle essentiel dans l'économie et même s'ils savaient quelles seraient les répercussions d'une grève. La compagnie avait accepté de recourir à ce processus, mais les membres ont refusé et choisi plutôt de tenir un vote de grève.

Pour moi, cela était très révélateur de ce qui allait se produire. Si les parties ne parviennent pas à s'entendre, il est important que nous intervenions maintenant. Nous devons faire en sorte qu'il n'y ait pas d'arrêt de travail.

• (2345)

M. Mike Lake: Monsieur le président, une question nous vient à l'esprit lorsque nous songeons à cette situation. Y a-t-il eu d'autres grèves à Air Canada par le passé et, le cas échéant, le gouvernement est-il intervenu en présentant un projet de loi forçant le retour au travail dans l'industrie du transport aérien?

Il y a eu d'autres grèves à Air Canada par le passé. En juin 2011, les agents de la billetterie et du service à la clientèle d'Air Canada ont fait la grève pendant trois jours. Les députés se souviendront peut-être que le gouvernement avait alors présenté le projet de loi C-5, Loi prévoyant la reprise et le maintien des services aériens, pour mettre fin à la grève. Cependant, le projet de loi C-5 n'a pas été adopté, car les parties ont signé une nouvelle convention collective qui sera en vigueur jusqu'au 28 février 2015.

Ma question à l'intention de la ministre est la suivante: y a-t-il eu d'autres grèves en plus de celles-ci par le passé, et dans ce cas, le gouvernement est-il intervenu?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, comme je l'ai dit au début de mon intervention, il y a effectivement eu 35 arrêts de travail dans l'industrie du transport aérien depuis 1984, dont six à Air Canada.

L'arrêt de travail dont il a été question précédemment est celui de 1998, lorsque les pilotes ont fait la grève durant 13 jours. Cette grève a coûté 300 millions de dollars à Air Canada selon les médias. Elle a fait perdre 133 millions de dollars à l'économie canadienne.

Je demanderais à l'opposition ce que les pilotes ont obtenu précisément en retour pour ces 13 jours où ils ont tenu l'espace aérien du pays en otage. Cela valait-il vraiment la perte de 133 millions de dollars pour notre économie? J'en doute.

M. Mike Lake: Monsieur le président, le député de Kenora me rappelle qu'Air Canada dessert également de vastes régions du pays, certaines d'ailleurs où ne se rend aucun autre transporteur aérien.

La ministre peut-elle commenter l'importance que revêt le service d'Air Canada dans les régions éloignées du Canada, comme la magnifique circonscription qu'est Kenora?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le Président, tout ce que je peux dire, c'est que s'il y avait un arrêt de travail au cours de cette période,

au cours de la relâche de mars, les villes suivantes de la Colombie-Britannique ne seraient plus desservies pour les vols intérieurs: Castlegar, Nanaimo, Penticton et Sandspit. En Ontario, ce serait Kingston et Sarnia; en Alberta, Lethbridge et Medicine Hat; à Terre-Neuve, Gander; en Nouvelle-Écosse, Sydney; au Nouveau-Brunswick, Saint John, Bathurst et Fredericton; et au Québec, Gaspé et les Îles-de-la-Madeleine.

Air Canada représente par ailleurs 70 p. 100 des places assises sur les vols intérieurs aux aéroports suivants: Kamloops et Prince Rupert en Colombie-Britannique; Baie-Comeau, Montréal et Rouyn-Noranda au Québec; et Moncton au Nouveau-Brunswick.

M. Mike Lake: Monsieur le président, le processus m'intéresse. Nous avons parlé plus tôt du rôle joué par Travail Canada. Je crois qu'il est important que les Canadiens qui nous regardent à la maison comprennent le rôle que joue la ministre du Travail dans ces relations de travail.

La ministre peut-elle nous donner des précisions sur le rôle qu'elle joue dans ce processus? Les Canadiens aimeraient sûrement le savoir.

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, je serai heureuse de faire le point sur le processus.

Le contrat de travail des machinistes, qui sont représentés par l'Association internationale des machinistes et des travailleuses de l'aérospatiale, est échu. En mars 2011, nous avons reçu un avis de négociation, et en décembre 2011, un avis de différend. En décembre 2011, Mme Louise Otis a été nommée commissaire-conciliatrice. Le processus de conciliation a porté ses fruits. Mme Otis a pu conclure une entente à la table de négociation. Malheureusement, dans ce cas, l'entente n'a pas été signée par les membres du syndicat. Cependant, la commissaire-conciliatrice a indiqué dans le rapport de conciliation qu'elle nous a présenté qu'à son avis, il s'agissait d'une entente très juste et raisonnable, que les négociations avaient été ardues, que les parties étaient compétentes et qu'elles étaient parvenues à une entente, et qu'en fait, il n'était pas nécessaire d'entreprendre de nouvelles négociations, car les parties s'étaient rendues au bout du processus.

En dépit de cela, nous avons dépêché un agent des services de conciliation auprès des parties pour les aider à retourner à la table de négociation et à conclure une entente, et elles pouvaient encore le faire. Malheureusement, cela s'est terminé par un avis de grève de la part du syndicat. Voilà pourquoi nous avons présenté ici une mesure législative à la Chambre. Toutefois, il appartient encore aux parties de conclure leurs propres négociations et leur propre entente. C'est exactement ce qu'elles devraient être en train de faire. Elles devraient être en train de discuter pour éviter cette mesure, une mesure avec laquelle elles devront composer à défaut de parvenir à un accord.

• (2350)

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le président, j'ai quelques questions à poser, mais je préférerais examiner le projet de loi C-33 et déterminer comment nous en sommes arrivés là.

La secrétaire parlementaire a parlé des électeurs. J'ai aussi des électeurs, dont un grand nombre qui travaillent chez Air Canada. Je sais qu'ils sont travailleurs. Je sais qu'ils ont accepté bien des concessions pour aider leur employeur, deux milliards de dollars en concessions salariales au cours des dix dernières années.

Initiatives ministérielles

Je leur suis reconnaissante à tous, car il se trouve que je voyage avec Air Canada pour me déplacer entre mon lieu de résidence, en Colombie-Britannique, et Ottawa. J'admets à la Chambre que j'ai une peur bleue de prendre l'avion. Pour moi, c'est comme pour la plupart des gens aller chez le dentiste. Je ne me sens relativement à l'aise qu'avec Air Canada. Je suis rassurée par son bilan de sécurité, le travail des mécaniciens et le travail des pilotes. J'aimerais saluer leur travail et exprimer ma déception à la ministre du Travail du fait que nous ne leur permettons pas de se prévaloir de leur droit de négociation collective d'une manière juste.

Le projet de loi a beau ne pas être volumineux, il est percutant. En présentant de telles mesures législatives, je pense qu'on cherche à miner le droit à la négociation collective au Canada. Je suis sûr que les fonctionnaires suivent le débat qui se déroule en ce moment. Le gouvernement a de plus en plus tendance à miner les droits des travailleurs au Canada, comme l'a illustré le projet de loi de retour au travail visant la Société canadienne des postes.

À propos des dispositions mêmes du projet de loi, je ne pense jamais avoir vu des articles comme les articles 4 et 19. Les projets de loi de retour au travail portent habituellement sur une situation d'arrêt de travail. En l'occurrence, il semble qu'on ait présenté un projet de loi en prévision d'un éventuel arrêt de travail. L'article 4 porte sur les services aériens. L'article 19, sur les pilotes. Dans ces deux articles du projet de loi qu'on nous demande d'adopter ce soir, on tient pour acquis que si la loi entre en vigueur avant une grève ou un lock-out, il y aura un gel. Le droit de lock-out et le droit de grève seraient suspendus.

Cela me semble inhabituel comparativement aux projets de loi de retour au travail dont la Chambre a été saisie durant la 41^e législature; c'est inhabituel dans les relations de travail en général. L'interdiction anticipée de toute grève éventuelle mine les relations de travail. Lorsque la direction d'une entreprise sait qu'un projet de loi de retour au travail a été présenté, elle a tendance à ne pas participer aussi activement qu'elle le devrait à la négociation collective et à faire des compromis.

J'accepte ce qu'a dit la ministre du Travail comme quoi, au terme d'un processus de conciliation présidé par un juge très respecté, les travailleurs ont rejeté l'entente proposée. C'est leur droit. Ne pourrions-nous donc pas nous prévaloir de ces mêmes mécanismes pour poursuivre les négociations et donner aux travailleurs la chance d'exercer leur droit à la négociation collective libre et juste, de rejeter ou d'accepter les modalités d'une entente qui touche à tous les aspects de leur vie professionnelle?

L'article 11, la disposition sur le choix de l'offre finale, m'inquiète aussi beaucoup. Je me demande comment on en est arrivé à quelque chose de si totalement arbitraire. Le député de Cap Breton—Canso a déjà cité les motifs de la décision du juge, où celui-ci exprime son opinion à propos des décisions arbitrales prises par le passé concernant Postes Canada et que la Chambre a dû adopter malgré elle en juin dernier. Et voilà qu'on nous propose la même chose à nouveau.

Même en cette heure tardive, ne pourrions-nous pas apporter un amendement à cette mesure législative afin de veiller à la défense des droits normaux en matière de négociation collective en ce qui concerne le choix d'un arbitre?

Le secrétaire parlementaire a mentionné qu'il a déjà travaillé pour une équipe de hockey dans sa vie antérieure. Personnellement, j'ai pratiqué le droit du travail à Halifax dans un merveilleux cabinet qui s'appelait alors Kitz, Matheson, Green & Maclsaac. C'était le seul grand cabinet d'avocats établi au centre-ville qui faisait du droit du

travail du côté syndical. Nous avons négocié de nombreuses conventions et fait beaucoup d'arbitrage. Le choix de l'arbitre était toujours la première étape. Le syndicat et la direction de l'entreprise présentaient tous deux une liste de noms. Il y avait ensuite un processus de sélection. En général, des compromis étaient faits de part et d'autre pour choisir le bon arbitre.

• (2355)

Dans le cas présent, on passe très rapidement aux approches les plus strictes et les plus draconiennes en matière d'arbitrage. L'arbitre fait le choix de l'offre finale et sa décision est exécutoire. En outre, ni le syndicat ni la direction n'auront leur mot à dire dans le choix de l'arbitre.

J'aimerais demander à la ministre du Travail si elle peut répondre à la question suivante. Même à un moment aussi avancé du processus devant le comité plénier, la ministre serait-elle prête à envisager un amendement qui permettrait au syndicat et à la direction de présenter chacun une liste d'arbitres avant que le choix ne soit fait?

Je ne suis pas certaine que la ministre a entendu ma question. Accepterait-elle un amendement qui permettrait à la direction et au syndicat de présenter une liste de noms d'arbitres acceptables pour remplacer l'actuel article 11?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, je peux dire que, dans la procédure que nous avons suivie dans le cas de Postes Canada et du Syndicat des travailleurs et travailleuses des postes, nous avons effectivement consulté les deux parties quand est venu le temps de nommer un arbitre. Nous leur avons demandé leur avis non pas une, mais bien deux fois, et je ne vois pas pourquoi nous ne procéderions pas de la même façon dans le cas présent. Cependant, il n'est pas nécessaire d'apporter d'amendement au projet de loi pour exercer ce pouvoir discrétionnaire.

Mme Elizabeth May: Monsieur le président, je souhaite remercier la ministre du Travail d'admettre qu'il s'agit d'un processus valable, mais le fait qu'elle refuse tout amendement me sidère. Nous sommes présentement en comité plénier. Je suis convaincue que de nombreux députés auraient des changements à proposer qui s'inscrivent dans l'esprit du projet de loi. Nous savons tous que les députés des rangs conservateurs veilleront à ce que le projet de loi soit adopté et qu'ils assisteront au caucus le même jour puisque le débat durera sûrement jusqu'aux petites heures du matin.

Étant donné que nous connaissons tous l'issue, inévitable, de ce débat, pourquoi la ministre ne reconsidère-t-elle pas sa décision en vue de permettre des amendements, étant donné que, comme elle le disait à l'instant, elle préférerait que les parties suggèrent des arbitres? Puisqu'elle a le pouvoir de le faire, pourquoi ne pas s'assurer qu'il en sera ainsi?

Selon le texte de la clause 11, il n'y a rien qui suggère que la ministre offrira ces options aux employeurs et aux syndicats.

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, j'ai bien entendu la députée répéter sa requête, mais la réponse demeure non. Nous n'accepterons aucun amendement à ce projet de loi.

Le vice-président: Comme il est 23 h 59, conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, je dois interrompre les délibérations et mettre aux voix sur-le-champ toutes les questions nécessaires pour terminer l'étape de l'étude en comité du projet de loi.

L'article 2 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Initiatives ministérielles

Des voix: Non.

Le vice-président: Que tous ceux qui sont en faveur de l'article 2 veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

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

Des voix: Non.

• (2405)

Le vice-président: À mon avis, les oui l'emportent. Je déclare l'article adopté.

(L'article 2 est adopté.)

(155 pour et 121 contre)

(Article 3)

Le vice-président: L'article 3 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le vice-président: Que tous ceux qui sont en faveur de l'article 3 veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

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

Des voix: Non.

• (2410)

Le vice-président: À mon avis, les oui l'emportent. Je déclare l'article 3 adopté.

(L'article 3 est adopté.)

(153 pour et 125 contre)

(Article 4)

Le vice-président: L'article 4 est-il adopté?

Le député de Saint-Léonard—Saint-Michel invoque le Règlement.

M. Massimo Pacetti: Monsieur le président, accepteriez-vous que les articles restants, de 4 à 38, fassent l'objet d'un seul vote? Ce serait beaucoup plus rapide. Il n'y a pas de vote par appel nominal. Les votes ne seront pas comptabilisés dans notre relevé de vote, et, à mon avis, la majorité des parlementaires sont ici pour cette raison. Aussi, pourquoi ne pas voter en une seule fois? Je vous demande conseil, monsieur le président.

Le vice-président: Le député de Saint-Léonard—Saint-Michel propose de réunir tous les votes en un seul. Pour que nous puissions procéder ainsi, il me faut le consentement unanime de la Chambre. Y a-t-il consentement unanime?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

• (2415)

[Français]

Le vice-président: Je déclare l'article 4 adopté.

(L'article 4 est adopté.)

(Pour: 154; contre: 125)

[Traduction]

(Article 5)

Le vice-président: L'article 5 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le vice-président: Que tous ceux qui sont en faveur de l'article 5 veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

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

Des voix: Non.

[Français]

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

Je déclare l'article 5 adopté.

(L'article 5 est adopté.)

(Pour: 156; contre: 125)

[Traduction]

Le vice-président: Le député de Scarborough—Agincourt invoque le Règlement.

• (2420)

L'hon. Jim Karygiannis: Monsieur le président, nous pourrions y passer la nuit et adopter les 38 articles un par un, car je sais que les députés du NPD aiment bien se lever et s'applaudir. Toutefois, je suis certain que si vous le demandiez, vous constateriez qu'il y a — du moins peut-être, pour réaliser des économies et enfin éteindre les lumières de cette enceinte — consentement unanime pour que le vote s'applique à tous les articles.

Je sais que c'est fort satisfaisant d'applaudir comme un phoque bien dressé, mais pourquoi ne pas économiser un peu d'argent.

[Français]

M. Yvon Godin: Monsieur le Président, si les libéraux sont fatigués, on peut leur donner la permission de s'en aller chez eux.

[Traduction]

L'hon. Jim Karygiannis: Monsieur le président, ce n'est pas parce que je veux m'en aller chez moi. Je propose d'économiser en éteignant les lumières, n'en déplaie aux députés du NPD.

Le vice-président: À l'ordre, s'il vous plaît.

La Chambre a entendu la proposition du député de Scarborough—Agincourt. A-t-il le consentement unanime de la Chambre?

Des voix: Non.

Le vice-président: Les députés qui souhaitent invoquer le Règlement de façon légitime sont invités à le faire, sinon nous allons poursuivre.

Le député d'Acadie—Bathurst a la parole.

M. Yvon Godin: Monsieur le président, nous pourrions éteindre quelques lumières et réaliser des économies.

Initiatives ministérielles

(Article 6)

Le vice-président: L'article 6 est-il adopté?

Des voix: Oui

Des voix: Non

Le vice-président: Que tous ceux qui sont en faveur de l'article 6 veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui

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

Des voix: Non.

• (2425)

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

Je déclare l'article 6 adopté.

(L'article 6 est adopté.)

(154 pour et 126 contre)

(Article 7)

Le vice-président: L'article 7 est-il adopté?

Que tous ceux qui sont en faveur de l'article 7 veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui

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

Des voix: Non.

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

Je déclare l'article 7 adopté.

(L'article 7 est adopté.)

(154 pour et 128 contre)

(Article 8)

Le vice-président: L'article 8 est-il adopté?

Que tous ceux qui sont en faveur de l'article 8 veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui

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

Des voix: Non.

• (2430)

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

Je déclare l'article 8 adopté.

(L'article 8 est adopté.)

(154 pour et 124 contre)

(Article 9)

Le vice-président: L'article 9 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'article 9 est adopté.)

(Article 10)

Le vice-président: L'article 10 est-il adopté?

Que tous ceux qui sont en faveur de l'article 10 veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

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

Des voix: Non.

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

Je déclare l'article 10 adopté.

(L'article 10 est adopté.)

(154 pour et 125 contre)

• (2435)

Mme Chris Charlton: Monsieur le président, je crois que vous constaterez qu'il y a consentement unanime pour appliquer le résultat du vote sur l'article précédent à tous les articles suivants, les néo-démocrates votant non.

L'hon. Gordon O'Connor: Monsieur le président, les conservateurs sont d'accord et votent oui.

Mme Judy Foote: Monsieur le président, les libéraux sont d'accord et votent non.

[Français]

M. André Bellavance: Monsieur le Président, le Bloc québécois est d'accord et vote contre.

Mme Elizabeth May: Monsieur le Président, le Parti vert est d'accord et vote non.

• (2440)

[Traduction]

Le vice-président: Je déclare les autres articles adoptés.

(Les articles 11 à 38 sont adoptés.)

(154 pour et 125 contre)

Le vice-président: Dois-je quitter le fauteuil et faire rapport du projet de loi à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Le vice-président: Monsieur le Président, le comité plénier a étudié le projet de loi C-33 et m'a enjoint d'en faire rapport sans amendement.

(Rapport est fait du projet de loi.)

L'hon. Lisa Raitt (ministre du Travail, PCC) propose que le projet de loi soit agréé.

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

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

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

Des voix: Oui.

Le Président: Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

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

Initiatives ministérielles

Et cinq députés ou plus s'étant levés:

● (2445)

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

(Vote n° 160)

POUR

Députés

Ablonczy	Adams
Adler	Aglukkaq
Albas	Alexander
Allen (Tobique—Mactaquac)	Allison
Ambler	Ambrose
Anders	Anderson
Armstrong	Ashfield
Aspin	Baird
Bateman	Benoit
Bezan	Blaney
Block	Boughen
Braid	Breitkreuz
Brown (Leeds—Grenville)	Brown (Newmarket—Aurora)
Brown (Barrie)	Bruinooge
Butt	Calandra
Calkins	Cannan
Carmichael	Carrie
Chisu	Chong
Clarke	Clement
Daniel	Davidson
Dechert	Del Mastro
Devolin	Dreeschen
Duncan (Vancouver Island North)	Dykstra
Fantino	Fast
Findlay (Delta—Richmond East)	Finley (Haldimand—Norfolk)
Flaherty	Galipeau
Gallant	Gill
Glover	Goguen
Goodyear	Gosal
Gourde	Grewal
Harper	Harris (Cariboo—Prince George)
Hawn	Hayes
Hiebert	Hillyer
Hoback	Hoepfner
Holder	James
Jean	Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)
Keddy (South Shore—St. Margaret's)	Kenny (Calgary Southeast)
Kent	Kerr
Komarnicki	Kramp (Prince Edward—Hastings)
Lake	Lauzon
Lebel	Leef
Leitch	Lemieux
Leung	Lobb
Lukiwski	Lunney
MacKay (Central Nova)	MacKenzie
Mayes	McColeman
McLeod	Menegakis
Menzies	Merrifield
Miller	Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)
Moore (Fundy Royal)	Nicholson
Norlock	O'Connor
Obhrai	Oda
Opitz	Payne
Penashue	Poilievre
Preston	Raïtt
Rajotte	Rathgeber
Reid	Rempel
Richards	Richardson
Rickford	Ritz
Saxton	Schellenberger
Seeback	Shea
Shipley	Shory
Smith	Sopuck
Sorenson	Stanton
Storseth	Strahl
Sweet	Tilson
Toet	Toews
Trost	Truppe
Tweed	Uppal
Van Kesteren	Van Loan
Vellacott	Wallace
Warawa	Warkentin
Watson	Weston (Saint John)
Wilks	Williamson
Wong	Woodworth
Yelich	Young (Oakville)
Young (Vancouver South)	Zimmer — 154

CONTRE

Députés

Allen (Welland)	Andrews
Atamanenko	Aubin
Ayala	Bélanger
Bellavance	Bennett
Benskin	Bevington
Blanchette	Blanchette-Lamothe
Boivin	Borg
Boulerice	Boutin-Sweet
Brison	Brosseau
Byrne	Caron
Casey	Cash
Charlton	Chicoine
Chisholm	Choquette
Chow	Christopherson
Cleary	Coderre
Comartin	Côté
Cotler	Crowder
Cuzner	Davies (Vancouver Kingsway)
Davies (Vancouver East)	Day
Dion	Dionne Labelle
Donnelly	Doré Lefebvre
Dubé	Duncan (Edmonton—Strathcona)
Dusseault	Easter
Eyking	Foote
Fortin	Freeman
Fry	Garneau
Garrison	Genest-Jourdain
Giguère	Godin
Goodale	Gravelle
Grogulé	Harris (Scarborough Southwest)
Harris (St. John's East)	Hsu
Hughes	Hyer
Jacob	Julian
Karygiannis	Kellway
Lamoureux	Lapointe
Larose	Latendresse
Laverdière	LeBlanc (Beauséjour)
LeBlanc (LaSalle—Énard)	Leslie
Liu	MacAulay
Mai	Marston
Masse	Mathysen
May	McCallum
Michaud	Moore (Abitibi—Témiscamingue)
Morin (Chicoutimi—Le Fjord)	Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine)
Morin (Laurentides—Labelle)	Morin (Saint-Hyacinthe—Bagot)
Murray	Nantel
Nicholls	Nunez-Melo
Pacetti	Papillon
Patry	Péclet
Perreault	Pilon
Quach	Rae
Rafferty	Ravignat
Raynault	Regan
Rousseau	Saganash
Sandhu	Scarpaleggia
Sellah	Sgro
Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor)	
Sims (Newton—North Delta)	
Sitsabaiesan	St-Denis
Stewart	Sullivan
Thibeault	Toone
Tremblay	Tumel
Valeriote — 123	

PAIRÉS

Aucun

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

Quand le projet de loi sera-t-il lu pour la troisième fois? Avec la permission de la Chambre, maintenant?

Initiatives ministérielles

Des voix: D'accord.

L'hon. Lisa Raitt propose que le projet de loi soit lu pour la troisième fois et adopté.

— Monsieur le Président, étant donné l'heure, je serai brève.

Chaque année, en mars, de nombreuses familles canadiennes prennent des vacances après un long hiver. Des milliers de personnes attendent ce voyage avec impatience, peu importe la destination qu'elles ont choisie. C'est pendant cette période que les transporteurs aériens et les entreprises touristiques du Canada, qui contribuent grandement à l'économie nationale, font une bonne partie de leur chiffre d'affaires annuel.

Cette année, les voyageurs et les entreprises surveillent de près le double risque d'un arrêt de travail à Air Canada. Un arrêt de travail aurait de lourdes conséquences pour l'économie canadienne. Un arrêt de travail pendant la semaine de relâche de mars serait dévastateur pour Air Canada.

Aujourd'hui, nous sommes aux prises avec deux conflits de travail qui pourraient entraîner des arrêts de travail. Le premier conflit oppose Air Canada à ses pilotes, représentés par l'Association des pilotes d'Air Canada. Le second oppose Air Canada à son personnel d'entretien technique et de soutien opérationnel — ce qui comprend les mécaniciens, les bagagistes et les agents du fret d'Air Canada —, représenté par l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale.

Le gouvernement du Canada n'a pas ménagé les efforts pour aider les trois parties à chaque étape, dans le but de conclure un accord et d'éviter un arrêt de travail. Les parties négocient depuis plus d'un an. Nous leur avons fourni des services de conciliation et de médiation. Les parties ont conclu des ententes de principe qui ont été par la suite rejetées par les membres. Elles ont donc pu exercer leur droit à la négociation collective sans intervention du gouvernement jusqu'à maintenant.

Les parties ont eu toutes les occasions voulues pour conclure elles-mêmes un accord, mais elles n'y sont pas arrivées. Puisqu'aucun accord ne semble imminent et que des arrêts de travail sont proposés, le gouvernement du Canada doit agir dès maintenant pour que les vols d'Air Canada ne soient pas interrompus.

Un arrêt de travail serait gênant pour les voyageurs, nuirait aux activités des entreprises canadiennes et constituerait un danger pour la santé et la sécurité de la population. Les enjeux sont beaucoup trop importants pour qu'on laisse pareille chose se produire.

J'exhorte tous les partis à voter pour que nous adoptions ce projet de loi et qu'Air Canada poursuive ses activités.

• (2450)

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, en réalité, le NPD n'est pas prêt à cette heure-ci pour le débat sur le projet de loi dont nous sommes saisis. Nous sommes donc ravis de reprendre le flambeau.

Je peux assurer à tous les députés que le Parti libéral est très inquiet des mesures que prend le gouvernement et de la façon dont il gère le dossier du travail. Nous n'avons qu'à nous rappeler ce qui s'est passé il y a moins de 12 mois lorsque les employés de Postes Canada se sont retrouvés dans une situation similaire. Quand je pense à la manière dont le gouvernement a traité les employés de Postes Canada, je n'arrive pas à comprendre pourquoi le gouvernement en veut autant au travailleur ordinaire.

La ministre a dit qu'elle se préoccupait de la population et de l'économie. Je dois dire que les libéraux se préoccupent aussi des Canadiens et reconnaissent que l'économie est fragile à certains

égards. Par contre, les libéraux adhèrent au principe de la libre négociation collective. Or, le gouvernement a souvent démontré qu'il s'oppose à ce principe. À titre d'exemple, je suggère à la ministre du Travail de réfléchir aux moyens qu'elle a employés et qui ont nui aux employés de Postes Canada.

Les députés se souviendront qu'une entente avait été négociée au mois de janvier. Elle prévoyait une augmentation salariale pour les travailleurs de Postes Canada. Les négociateurs syndicaux et patronaux s'étaient entendus à ce propos. Qu'a fait la ministre? Elle a présenté un projet de loi de retour au travail et a annulé un point sur lequel les parties s'étaient entendues.

N'hésitant pas à se surpasser, la ministre présente maintenant ce projet de loi. Celui-ci est unique en son genre. Un député a dit plus tôt que c'est la première fois qu'on présente un projet de loi comme celui-là, qui entrera en vigueur sans qu'on ait réellement permis au processus de libres négociations collectives de suivre son cours.

J'aimerais faire part à la ministre de certains points. Je peux lui dire pourquoi les employés d'Air Canada ne font confiance ni à elle ni au gouvernement, et pourquoi ils sont convaincus que le gouvernement ne se soucie pas des employés.

Il y avait des bases de maintenance et de révision à Montréal, à Winnipeg et à Mississauga. Au titre de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, ces bases devaient demeurer ouvertes. La ministre s'en souviendra. Du moins elle le devrait, puisque c'était inscrit dans la loi qui devait s'appliquer. Si la ministre lit cette loi en particulier — et je me demande si elle l'a fait — elle découvrira que ses emplois étaient censés être garantis.

Le premier ministre et la ministre du Travail n'ont rien fait lorsque Air Canada s'est mise à supprimer ces emplois. Il s'agissait d'emplois précieux et importants pour l'économie de Montréal, de Mississauga et de Winnipeg. Le gouvernement a permis à l'entreprise de refiler ces emplois au secteur privé. Au final, si nous discutons avec ces anciens travailleurs d'Air Canada, que la ministre aurait dû défendre et protéger, ils diront que le gouvernement n'a absolument rien fait pour protéger leurs intérêts, et ce, même s'il avait l'obligation juridique de le faire.

Les députés du Parti libéral sont intervenus et ont présenté des doléances au gouvernement à cet égard. Ils ont aussi posé des questions au premier ministre. Le gouvernement n'a absolument rien fait. Il est resté les bras croisés.

Faut-il maintenant se surprendre que les travailleurs d'Air Canada ne fassent plus confiance au gouvernement et à la ministre du Travail? La ministre du Travail n'a pas défendu les travailleurs; c'est bien connu. C'est la raison pour laquelle, quand nous examinons les mesures législatives et les mécanismes qui ont été mis en place, nous constatons qu'ils ne protégeront pas les intérêts des travailleurs.

Initiatives ministérielles

Les travailleurs soupçonnent, à juste titre, que le gouvernement ne se soucie pas le moins du monde de l'issue des négociations collectives. Le gouvernement tient plus à son programme réformiste de droite. Il ne reconnaît pas l'importance de la libre négociation collective, ce qui a eu des répercussions très profondes.

● (2455)

Aujourd'hui, dans cette enceinte, le gouvernement s'en prend une fois de plus à un syndicat qui, au fil des ans, a effectué un travail formidable de protection des intérêts de ses membres. Il est malheureux que le gouvernement ne s'en soit pas rendu compte. Il me semble vraiment étonnant que le gouvernement ait plutôt décidé de qualifier à mots couverts Air Canada de service essentiel et de brandir cette idée comme argument.

En fait, à écouter ce que disent la ministre du Travail et les autres députés conservateurs, on pourrait croire que le gouvernement avait l'intention de désigner officiellement ce service comme un service essentiel. Mais le gouvernement n'a pas eu le courage d'admettre que c'était la conséquence logique de son propos.

Le gouvernement n'est pas prêt à reconnaître qu'il s'agit d'un service essentiel. Il emploie plutôt des moyens détournés. Il affirme que c'est à cause de l'économie et ne fait pas confiance aux employés pour négocier. Selon lui, les employés feraient la grève et causeraient des préjudices importants. C'est par l'argument économique que le gouvernement justifie la nécessité d'adopter ce projet de loi.

Nous devrions jeter un coup d'oeil au mécanisme établi et lire le projet de loi. Nous venons de terminer d'adopter certains articles de manière très intéressante, je dois dire.

J'espère qu'un jour, les néo-démocrates pourront m'expliquer ce qu'était leur stratégie. Je ne la comprends pas. Je sais que je suis député depuis 20 ans seulement, mais je n'ai tout de même jamais rien vu de tel auparavant.

Je peux dire qu'un seul parti dans cette enceinte s'est constamment battu pour les travailleurs, et ce n'est pas le Nouveau Parti démocratique. Que ce soit dans le dossier de Postes Canada ou dans la comédie à laquelle nous venons d'assister, le NPD a littéralement reculé sur le principe. Cela dit, nous continuerons d'exiger du gouvernement qu'il prenne les mesures nécessaires pour protéger les travailleurs, à Air Canada ou dans n'importe quelle autre entreprise.

Je pense que les Canadiens doivent savoir que le débat d'aujourd'hui aurait dû porter sur la question des services essentiels. Je mets au défi le gouvernement de jouer cartes sur table et de nous dire pourquoi il pense qu'Air Canada est un service essentiel et, si c'est bien ce qu'il pense, de le déclarer officiellement.

Il existe des circonstances et des situations spéciales qui, une fois qu'un service a été déclaré essentiel, doivent être prises en considération lorsqu'on négocie ou qu'on négocie un contrat de travail. C'est une question d'équité et de justice, des principes auxquels le gouvernement, et en particulier la ministre du Travail, ne semble pas adhérer, qu'il s'agisse d'Air Canada ou des travailleurs des postes.

Nous attachons de l'importance aux inquiétudes des Canadiens et nous défendrons et protégerons les intérêts des employés d'Air Canada. Nous considérons ces emplois comme importants pour l'économie du Canada.

Nous constatons qu'à de nombreuses reprises, le gouvernement ne s'est pas acquitté de sa responsabilité de défendre les travailleurs d'Air Canada. Je mets au défi la ministre du Travail d'agir comme

l'exigent ses fonctions et de commencer à prendre le parti des travailleurs.

● (2500)

[Français]

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): Monsieur le Président, je vous remercie de me laisser parler de ce projet de loi spéciale.

Il y a maintenant neuf mois, je faisais mon deuxième discours à la Chambre des communes pour défendre un droit fondamental au Canada, celui de discuter d'une convention collective. On entend ici encore les mêmes débats. C'est la deuxième fois qu'il faut s'opposer au gouvernement toute la nuit, jusqu'aux petites heures du matin, pour des droits essentiels au Canada, des droits dont tous les Canadiens devraient pouvoir jouir.

Les employés d'Air Canada n'ont pas négocié leur convention collective depuis 10 ans, et ils font des concessions depuis 10 ans. Pendant ce temps, Robert Milton, l'ancien président d'Air Canada, gagnait 80 millions de dollars. Le président actuel va bientôt avoir un bonus de 5 millions de dollars pour l'emploi qu'il occupe, et les cadres se sont octroyés une augmentation de salaire. Les employés d'Air Canada, et c'est normal, veulent une convention collective et améliorer leurs conditions de travail. Ils veulent discuter, or on le leur interdit sous prétexte qu'il pourrait y avoir une grève.

Le droit de négocier une convention collective est un droit fondamental ici, et les conservateurs le bafouent encore une fois. De plus, pendant ce débat, les conservateurs ont bafoué les Canadiens en leur racontant toutes sortes d'histoires. Plus tôt, dans les débats d'aujourd'hui, on a eu à plusieurs reprises l'impression que les conservateurs parlaient d'un service essentiel. Mon collègue libéral vient de dire que c'était peut-être l'enjeu de ce débat, mais Air Canada n'est pas un service essentiel.

Le Conseil canadien des relations industrielles n'a jamais statué que prendre l'avion était un service essentiel. On est tous d'accord pour dire que c'est important et qu'on veut pouvoir voyager d'un endroit à l'autre au Canada, mais ce n'est pas un service essentiel. Il convient donc de se demander si le respect du droit à une convention collective et du droit de négociation des travailleurs, qui ont fait des concessions pendant 10 ans, est plus important que les gens qui voudraient voyager. J'entends les conservateurs nous parler d'arguments économiques. Évidemment, l'industrie aérienne amène de l'argent au Canada, mais toutes sortes d'autres choses amènent aussi de l'argent pour lesquelles les conservateurs n'ont rien fait.

Dans le dossier du pont Champlain, ça a été extrêmement long avant d'avoir une annonce, or cela faisait perdre de l'argent à Montréal. Il faut donc savoir où mettre nos priorités. Il est fondamental de pouvoir négocier avant d'invoquer l'argument du service essentiel.

Les conservateurs ont essayé de bafouer les Canadiens une deuxième fois aujourd'hui, lorsque la ministre du Travail a affirmé que des endroits comme Bathurst allaient être privés de tout service aérien. Or ce n'est pas vrai puisque Bathurst n'est pas desservi par Air Canada, mais par Jazz. J'aimerais que la ministre du Travail fasse ses devoirs et sache dans quelles régions Air Canada est l'unique compagnie de transport.

Initiatives ministérielles

Il est faux de dire que les gens de Bathurst — on voit de quelle circonscription elle s'est servie en plus — ne pourront pas utiliser l'avion, ce n'est même pas vrai. Ils sont desservis par Jazz, qui n'est pas en grève, car ses employés, eux, ont eu le droit de négocier leur convention collective.

Pour le moment, au Canada, 94 p. 100 des conventions collectives sont réglées sans problème. Il n'y en a donc que 6 p. 100 qui soient un peu plus tumultueuses. Mais en ce qui concerne ces dernières, on a affaire à un gouvernement qui impose des lois spéciales de retour au travail. Notre pays est quand même chanceux: seulement 6 p. 100 de nos conventions collectives ne se règlent pas facilement. Or on veut imposer une loi spéciale de retour au travail et empêcher la négociation de ces conventions collectives. On prive ces personnes de leur droit fondamental. Je le répète, pouvoir se rassembler et discuter ensemble de ce que sera le futur de ces employés est un droit fondamental.

Ce n'est pas à nous de parler de leurs revendications, mais c'est à nous de les défendre, de nous lever pour dire que ces gens ont attendu pendant 10 ans et qu'ils discutent depuis un an. Bien sûr, on aimerait que ça aille bien et que les deux parties s'entendent, mais ce n'est pas une raison pour adopter une loi spéciale de retour au travail.

• (2505)

La majorité conservatrice qu'on a devant nous se sert de cette majorité acquise grâce à moins de 40 p. 100 des Canadiens pour pouvoir museler les Canadiens. Les conservateurs musellent les scientifiques, on l'a vu à plusieurs reprises. Maintenant, ils vont dire à des travailleurs qu'ils n'ont pas le droit de parler, pas le droit de discuter. C'est inadmissible au Canada. On va se battre dans des pays pour que leurs habitants aient accès à la démocratie. Par contre, ici, on a un système démocratique qui fonctionne, on l'a vu dans 94 p. 100 des cas, et on a un gouvernement qui dit qu'il va adopter une loi spéciale pour imposer le retour au travail. Il va empêcher les travailleurs de discuter, il va les empêcher d'utiliser un processus démocratique pour qu'ils arrivent à leurs fins.

À plusieurs reprises, on a vu que les conservateurs ont peur du débat. Ils coupent dans le temps de parole que nous avons. C'est arrivé souvent, 19 fois d'après mon collègue. De la même manière, ici, ils suppriment le droit de négocier. C'est un gouvernement qui ne veut pas de débat. Même aujourd'hui, lors de l'étude de leur projet de loi, les conservateurs mentionnaient qu'à chaque étape, on ne devrait avoir qu'un seul orateur et que celui-ci n'aurait pas droit à des questions. Ce n'est pas sain. On parle d'un projet de loi qui affecte tous les Canadiens et Canadiennes et tous mes collègues qui veulent parler sur ce sujet ne peuvent même pas le faire parce que les conservateurs les en empêchent.

Lundi matin, j'étais dans ma circonscription. Je me dirigeais vers Ottawa et je savais que les employés d'Air Canada faisait une manifestation festive. Ce n'était pas encore une grève, mais ils se rassemblaient quand même à l'aéroport de Dorval. Je suis allée les voir pour savoir ce qui se passait et quelles étaient leurs préoccupations. J'ai constaté qu'il y avait davantage que leurs revendications. Ils me disaient avoir peur que le ministère amène cette loi spéciale. Ils avaient peur de ne pas pouvoir négocier de bonne foi avec leur employeur. C'est intolérable.

Je suis déçue parce que cela fera bientôt un an que je suis élue et le premier sujet dont j'ai parlé à la Chambre était la démocratie. Je suis arrivée ici pleine d'espoir en vue de pouvoir travailler avec un gouvernement qui disait vouloir travailler pour les Canadiens et les Canadiennes. Au bout de cette année, je réalise qu'on n'a pas avancé

avec un gouvernement qui dit qu'il ne permettra pas à des travailleurs de négocier une convention collective avec leur employeur.

Des voix: Oh, oh!

• (2510)

Mme Anne-Marie Day: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement.

[Traduction]

Le président suppléant (M. Barry Devolin): La députée a invoqué le Règlement relativement au bruit qui règne à la Chambre. Il reste une minute à la députée de Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, alors je prie tous les députés de lui témoigner le respect voulu.

La députée de Notre-Dame-de-Grâce—Lachine a la parole.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Monsieur le Président, je remercie ma collègue de son intervention. Cela prouve aussi le dédain des conservateurs pour ce que l'opposition a à dire. On ne s'attend pas vraiment à d'autres choses de leur part.

Comme il me reste une minute, je vais réitérer notre position très franche par rapport au fait qu'on s'oppose à cette tendance conservatrice de vouloir éliminer les syndicats, à vouloir éliminer les droits des syndiqués, les droits des Canadiens et Canadiennes qui se regroupent pour discuter, pour négocier une entente collective, pour avoir de meilleures conditions d'emploi. On va vers une situation très difficile. Les Canadiens ont peur de leur avenir. À ce moment de notre histoire, il est primordial qu'Air Canada décide enfin de donner une voix aux travailleurs pour que ceux-ci puissent négocier en toute liberté.

[Traduction]

M. Deepak Obhrai (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires étrangères, PCC): Monsieur le Président, je sais qu'il est très tard et que tout le monde voudrait rentrer à la maison, mais il est question d'un dossier très important, et c'est pourquoi nous siégeons jusqu'aux petites heures.

Je suis depuis longtemps un ardent partisan d'Air Canada, comme en témoignent les deux millions de milles aériens que j'aurai bientôt parcourus sur ses ailes. Tout au long de ces deux millions de milles aériens, les pilotes, les travailleurs et la direction faisaient de l'excellent travail pour asseoir la réputation d'Air Canada en tant que transporteur aérien. Air Canada s'est forgé une réputation fort enviable, ce qui n'a pas empêché la situation actuelle de se produire. Les syndicats veulent déclencher une grève et la direction veut interrompre les activités parce qu'ils n'arrivent pas à s'entendre. C'est ce qui force le gouvernement à passer à l'action.

À mes collègues d'en face, dont la plupart sont nouvellement élus, n'ont jamais emprunté Air Canada et ne comprennent pas l'importance de ce transporteur aérien pour notre pays parce qu'ils sont perdus dans leur utopie, je cite ce qu'a dit le pilote en chef: « C'est un actif national. » Puisqu'il s'agit d'un actif national, agissons de façon responsable afin qu'il profite à tous les Canadiens et non seulement aux quelques autres...

Des voix: Oh, oh!

Initiatives ministérielles

Le président suppléant (M. Barry Devolin): À l'ordre. Le secrétaire parlementaire a la parole.

M. Deepak Obhrai: Monsieur le Président, je souhaite la bienvenue à mes nouveaux collègues d'en face à la Chambre des communes. Lorsqu'ils se rendront compte de l'importance de ce transporteur aérien, ils nous tireront leur chapeau et reconnaîtront que ce qui compte le plus, ce sont les droits de tous les Canadiens, et non pas seulement ceux du syndicat. Nous convenons tous que les négociations collectives comptent parmi les meilleurs outils qui soient pour assurer la paix dans le monde du travail. Personne ne conteste cela.

Ce sur quoi on ne s'entend pas, par contre, c'est sur la nécessité d'adopter une position responsable. Sous la direction de la ministre du Travail, le gouvernement a adopté une position responsable afin de faire en sorte que tous les Canadiens puissent jouir des services de ce transporteur aérien, parce que c'est un actif national. Si c'est un actif national, préservons-le. Je continuerai de soutenir cette compagnie aérienne...

• (2515)

M. Yvon Godin: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Si c'est un actif national, pourquoi le gouvernement de Brian Mulroney l'a-t-il vendu?

Le président suppléant (M. Barry Devolin): Ce n'est pas un recours au Règlement. Le secrétaire parlementaire a la parole.

M. Deepak Obhrai: Monsieur le Président, cette question n'était pas pertinente. C'est le pilote en chef d'Air Canada qui a dit que cette entreprise était un actif national.

Pourquoi le gouvernement propose-t-il d'agir dès aujourd'hui et pourquoi avons-nous passé tout ce temps ici? Bien que nous croyions tous en l'importance des négociations collectives, comme la ministre et mes collègues l'ont dit, c'est pour des raisons économiques. Les Canadiens nous ont élus pour que nous guidions l'économie du pays après la récession, grâce au plan de relance économique et au prochain budget. Les Canadiens veulent préserver la solidité économique du pays, et par conséquent celle des compagnies aériennes.

Pourquoi ce problème touche-t-il seulement Air Canada et non les autres transporteurs aériens tels que WestJet ou Porter? Il est temps que l'industrie du transport aérien offre un bon service à tous les Canadiens, afin qu'ils puissent en profiter au lieu d'être pris dans les disputes entre les dirigeants et les employés. Cela doit cesser.

Nous félicitons tous la ministre du Travail et le premier ministre de faire le nécessaire et de veiller en priorité aux intérêts des Canadiens et à l'économie. C'est ce que nous faisons ici ce soir, et c'est ce que nous continuerons de faire.

J'aimerais dire à mes collègues d'en face, y compris ceux à l'autre extrémité de la Chambre qui semblent profondément endormis, de se réveiller. À une époque, ces députés étaient censés former le gouvernement. Ils ne sont plus à la tête du pays parce que nous avons pris leur place.

Sous le leadership du premier ministre, le gouvernement répondra aux besoins de tous les Canadiens. C'est ce que nous faisons ce soir.

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

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Barry Devolin): Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

Le président suppléant (M. Barry Devolin): Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Barry Devolin): À mon avis, les oui l'emportent.

Et cinq députés ou plus s'étant levés:

Le président suppléant (M. Barry Devolin): Convoquez les députés.

Après l'appel de la sonnerie:

• (2525)

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

(Vote n° 161)

POUR

Députés

Ablonczy	Adams
Adler	Aglukkaq
Albas	Alexander
Allen (Tobique—Mactaquac)	Allison
Ambler	Ambrose
Anders	Anderson
Armstrong	Ashfield
Aspin	Baird
Bateman	Benoit
Bezan	Blaney
Block	Boughen
Braid	Breitkreuz
Brown (Leeds—Grenville)	Brown (Newmarket—Aurora)
Brown (Barrie)	Bruinooge
Butt	Calandra
Calkins	Cannan
Carmichael	Carrie
Chisu	Chong
Clarke	Clement
Daniel	Davidson
Dechert	Del Mastro
Devolin	Dreeshen
Duncan (Vancouver Island North)	Dykstra
Fantino	Fast
Findlay (Delta—Richmond East)	Finley (Haldimand—Norfolk)
Flaherty	Galipeau
Gallant	Gill
Glover	Goguen
Goodyear	Gosal
Gourde	Grewal
Harper	Harris (Cariboo—Prince George)
Hawn	Hayes
Hiebert	Hillyer
Hoback	Hoepfner
Holder	James
Jean	Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)
Keddy (South Shore—St. Margaret's)	Kenney (Calgary Southeast)
Kent	Kerr
Komarnicki	Kramp (Prince Edward—Hastings)
Lake	Lauzon
Lebel	Leaf
Leitch	Lemieux
Leung	Lobb
Lukiwski	Lunney
MacKay (Central Nova)	MacKenzie
Mayes	McColeman
McLeod	Menegakis
Menzies	Merrifield
Miller	Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)
Moore (Fundy Royal)	Nicholson
Norlock	O'Connor
Obhrai	Oda
Opitz	Payne
Penashue	Poilievre

Initiatives ministérielles

Preston
Rajotte
Reid
Richards
Rickford
Saxton
Seeback
Shipley
Smith
Sorenson
Storseth
Sweet
Toet
Trost
Tweed
Valcourt
Van Loan
Wallace
Warkentin
Weston (Saint John)
Williamson
Woodworth
Young (Oakville)
Zimmer— 155

Raitt
Rathgeber
Rempel
Richardson
Ritz
Schellenberger
Shea
Shory
Sopuck
Stanton
Strahl
Tilson
Toews
Truppe
Uppal
Van Kesteren
Vellacott
Warawa
Watson
Wilks
Wong
Yelich
Young (Vancouver South)

Gravelle
Harris (Scarborough Southwest)
Hsu
Hyer
Julian
Kellway
Lapointe
Latendresse
LeBlanc (Beauséjour)
Leslie
MacAulay
Marston
Mathysen
McCallum
Moore (Abitibi—Témiscamingue)
Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine)
Morin (Saint-Hyacinthe—Bagot)
Nantel
Nunez-Melo
Papillon
Péclet
Pilon
Rae
Ravignat
Regan
Saganash
Scarpaleggia
Sgro
sor)
Sims (Newton—North Delta)
St-Denis
Sullivan
Toone
Turmel

Groguhé
Harris (St. John's East)
Hughes
Jacob
Karygiannis
Lamoureux
Larose
Laverdière
LeBlanc (LaSalle—Émard)
Liu
Mai
Masse
May
Michaud
Morin (Chicoutimi—Le Fjord)
Morin (Laurentides—Labelle)
Murray
Nicholls
Pacetti
Patry
Perreault
Quach
Rafferty
Raynault
Rousseau
Sandhu
Sellah
Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Wind-
sor)
Sitsabaiesan
Stewart
Thibeault
Tremblay
Valeriot— 124

CONTRE

Députés

Allen (Welland)
Atamanenko
Ayala
Bellavance
Benskin
Blanchette
Boivin
Boulerice
Brahmi
Brosseau
Caron
Cash
Chicoine
Choquette
Christopherson
Coderre
Côté
Crowder
Davies (Vancouver Kingsway)
Day
Dionne Labelle
Doré Lefebvre
Duncan (Edmonton—Strathcona)
Easter
Foote
Freeman
Garneau
Genest-Jourdain
Godin

Andrews
Aubin
Bélanger
Bennett
Bevington
Blanchette-Lamothe
Borg
Boutin-Sweet
Brisson
Byrne
Casey
Charlton
Chisholm
Chow
Cleary
Comartin
Cotler
Cuzner
Davies (Vancouver East)
Dion
Donnelly
Dubé
Dusseault
Eyking
Fortin
Fry
Garrison
Giguère
Goodale

Aucun

PAIRÉS

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

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

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

Que la Chambre s'ajourne maintenant.

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

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

Le Président: La Chambre s'ajourne à plus tard aujourd'hui, à 14 heures, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 1 h 29.)

TABLE DES MATIÈRES

Le mardi 13 mars 2012

AFFAIRES COURANTES		Mme Duncan (Edmonton—Strathcona).....	6169
Réponse du gouvernement à des pétitions		M. Rousseau.....	6169
M. Lukiwski.....	6153	M. Sullivan.....	6169
Les comités de la Chambre		M. Nicholls.....	6170
L'environnement et le développement durable		Mme Hughes.....	6171
M. Warawa.....	6153	M. Rousseau.....	6171
L'agriculture et l'agroalimentaire		M. Sullivan.....	6171
M. Miller.....	6153	M. Lemieux.....	6173
Pétitions		Mme Hughes.....	6173
La pauvreté		Mme Duncan (Edmonton—Strathcona).....	6173
M. Cannan.....	6153	M. Toet.....	6173
La Loi sur l'importation des boissons enivrantes		Motion.....	6176
M. Cannan.....	6153	M. Sullivan.....	6176
Electro-Motive Diesel		M. Lamoureux.....	6177
Mme Mathysen.....	6153	Mme Hughes.....	6177
Les pensions		M. Sullivan.....	6177
Mme Mathysen.....	6153	M. Davies (Vancouver Kingsway).....	6177
La prévention du suicide		M. Sullivan.....	6179
M. Albrecht.....	6154	M. Choquette.....	6179
L'environnement		Mme Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine).....	6180
Mme May.....	6154	M. Adler.....	6180
Les droits de la personne		M. Nicholls.....	6182
Mme Sitsabaiesan.....	6154	M. Lamoureux.....	6182
La République des Îles Fidji		M. Menegakis.....	6182
M. Davies (Vancouver Kingsway).....	6154	M. Sullivan.....	6183
Questions transformées en ordres de dépôt de documents		Mme May.....	6183
M. Lukiwski.....	6154	M. Rousseau.....	6183
Initiatives parlementaires		Mme Duncan (Edmonton—Strathcona).....	6183
Le Président.....	6155	M. Sullivan.....	6185
		Mme May.....	6185
		Mme Leslie.....	6185
		Mme Duncan (Edmonton—Strathcona).....	6185
		M. Choquette.....	6185
INITIATIVES MINISTÉRIELLES			
Loi améliorant la sécurité ferroviaire		DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS	
M. Lebel.....	6155	Madeleine Parent	
Projet de loi S-4. Deuxième lecture.....	6155	M. Plamondon.....	6186
M. Garrison.....	6158	Le curling	
M. McCallum.....	6159	Mme Block.....	6186
Mme May.....	6159	Le Zaphod Beeblebrox	
Mme Duncan (Edmonton—Strathcona).....	6159	M. Cash.....	6186
M. McCallum.....	6159	Le Championnat provincial de basket-ball	
M. Marston.....	6160	M. Armstrong.....	6186
M. Davies (Vancouver Kingsway).....	6160	La Semaine canadienne de la sécurité en milieu agricole	
Mme Chow.....	6160	M. Easter.....	6187
M. Wallace.....	6162	Le service des incendies de Toronto	
M. McCallum.....	6163	Mme James.....	6187
M. Hyer.....	6163	Madeleine Parent	
M. Rousseau.....	6163	Mme Sellah.....	6187
M. Coderre.....	6163	Nick Zoricic	
Mme Duncan (Edmonton—Strathcona).....	6165	Mme Leitch.....	6187
M. McCallum.....	6165	La foire commerciale Brand India	
Mme Hughes.....	6165	M. Shory.....	6187
M. Lamoureux.....	6166		
M. Poilievre.....	6166		
M. Marston.....	6169		
M. Tweed.....	6169		

Eddy Proulx	
M. Nicholls.....	6188
Les Jeux d'hiver de l'Arctique de 2012	
M. Leef.....	6188
Les Affaires Autochtones	
M. Ravignat.....	6188
La justice	
M. Goguen.....	6188
Les langues officielles	
M. Bélanger.....	6189
La 41^e élection générale	
M. Bezan.....	6189
Le Nouveau Parti démocratique du Canada	
M. Aubin.....	6189
La 41^e élection générale	
Mme Gallant.....	6189

QUESTIONS ORALES

La 41^e élection générale	
Mme Turmel.....	6189
M. Harper.....	6190
Mme Turmel.....	6190
M. Harper.....	6190
Mme Turmel.....	6190
M. Harper.....	6190
M. Angus.....	6190
M. Del Mastro.....	6190
M. Angus.....	6190
M. Del Mastro.....	6190
M. Rae.....	6190
M. Harper.....	6191
M. Rae.....	6191
M. Harper.....	6191
M. Rae.....	6191
M. Harper.....	6191
Élections Canada	
M. Boulerice.....	6191
M. Poilievre.....	6191
M. Boulerice.....	6191
M. Poilievre.....	6191
La 41^e élection générale	
Mme Charlton.....	6192
M. Del Mastro.....	6192
M. Christopherson.....	6192
M. Uppal.....	6192
La Santé	
Mme Davies (Vancouver-Est).....	6192
Mme Aglukkaq.....	6192
Mme Davies (Vancouver-Est).....	6192
Mme Aglukkaq.....	6192
Mme Quach.....	6192
Mme Aglukkaq.....	6193
Air Canada	
M. Godin.....	6193
Mme Raitt.....	6193
M. Godin.....	6193

Mme Raitt.....	6193
La 41^e élection générale	
Mme Foote.....	6193
M. Van Loan.....	6193
La santé	
Mme Fry.....	6193
Mme Aglukkaq.....	6193
M. Regan.....	6194
Mme Aglukkaq.....	6194
L'agriculture et l'agroalimentaire	
M. Allen (Welland).....	6194
M. Ritz.....	6194
M. Caron.....	6194
M. Ritz.....	6194
Le droit d'auteur	
M. Cash.....	6194
M. Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam).....	6194
M. Nantel.....	6194
M. Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam).....	6195
La Syrie	
M. Allison.....	6195
M. Baird.....	6195
La défense nationale	
Mme Moore (Abitibi—Témiscamingue).....	6195
M. Fantino.....	6195
M. Kellway.....	6195
M. Fantino.....	6195
Les pêches et les océans	
M. Donnelly.....	6195
M. Ashfield.....	6195
M. Toone.....	6195
M. Ashfield.....	6196
L'agriculture et l'agroalimentaire	
M. Goodale.....	6196
M. Ritz.....	6196
La défense nationale	
M. McKay.....	6196
M. Fantino.....	6196
Les affaires étrangères	
Mme Laverdière.....	6196
M. Baird.....	6196
Mme Laverdière.....	6196
M. Baird.....	6196
Le sport	
M. Brown (Barrie).....	6197
M. Gosal.....	6197
Le patrimoine canadien	
M. Gameau.....	6197
M. Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam).....	6197
Les institutions financières	
M. Thibeault.....	6197
Mme Glover.....	6197
Les affaires intergouvernementales	
M. Williamson.....	6197
M. Penashue.....	6197

Les nominations gouvernementales	
M. Lapointe	6198
M. Gourde	6198

Les affaires étrangères	
Mme May	6198
M. Baird	6198

Recours au Règlement	
Le Comité permanent de l'accès à l'information, de la protection des renseignements personnels et de l'éthique	
M. Andrews	6198
M. Van Loan	6198
M. Del Mastro	6199
Le Président	6199
Question orales	
M. Del Mastro	6199

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Mesure législative sur les services aériens	
Motion portant que le débat ne soit plus ajourné	
M. Van Loan	6199
Motion	6199
M. Comartin	6199
Mme Raitt	6199
M. Lamoureux	6200
M. Bellavance	6200
Mme Charlton	6200
Mme Murray	6200
Mme Leitch	6201
M. Boulerice	6201
M. Cuzner	6201
M. Godin	6202
M. Komarnicki	6202
Mme Day	6202
M. Allen (Welland)	6203
Mme Raitt	6203
Mme Murray	6203
Mme Raitt	6203
Adoption de la motion	6205
L'affaire du gouvernement n° 10	
Motion	6205
M. Bevington	6205
M. Easter	6206
M. Zimmer	6206
M. Toone	6206
M. Cuzner	6206

LA SANCTION ROYALE

Le président suppléant (M. Barry Devolin)	6207
---	------

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Mesure législative sur les services aériens	
Affaires émanant du gouvernement n° 10	
Motion	6207
M. Gourde	6207
M. Stewart	6208
M. Easter	6208
M. Armstrong	6209
Mme Day	6210

M. Cuzner	6210
M. Albas	6211
Mme Davies (Vancouver-Est)	6211
M. Del Mastro	6212
M. Easter	6213
M. Martin	6213

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

La Loi de l'impôt sur le revenu	
Projet de loi C-377. Deuxième lecture	6213
M. Cuzner	6213
M. Patry	6214
Mme Charlton	6216
M. Chisholm	6217
M. Martin	6218
M. Martin	6219
M. Ravignat	6220
M. Hiebert	6220
Report du vote sur la motion	6221

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Mesure législative sur les services aériens	
Initiative ministérielle n° 10	
Motion	6221
M. Martin	6222
M. Easter	6223
Mme Pécelet	6223
M. Rickford	6223
Mme Pécelet	6225
M. Easter	6225
Mme Young (Vancouver-Sud)	6225
M. Dusseault	6227
M. Lamoureux	6227
M. Hayes	6227
Mme Liu	6228
Mme Brown (Newmarket—Aurora)	6229
M. Ravignat	6229
M. Lamoureux	6229
Mme Sellah	6229
M. Ravignat	6230
M. Breitreuz	6231
M. Plamondon	6231
M. Lamoureux	6231
M. Warkentin	6231
M. Chisholm	6233
La motion est adoptée	6234

Loi sur la protection des services aériens

Mme Raitt	6234
Projet de loi C-33. Deuxième lecture	6234
M. Godin	6236
M. Cuzner	6237
M. Komarnicki	6237
Mme Hughes	6237
M. Coderre	6238
M. Godin	6238
M. Komarnicki	6239
M. Cuzner	6240
Mme Boivin	6240

Mme Crowder	6240	Article 3	6260
M. Galipeau	6242	Adoption de l'article 3	6260
M. Coderre	6242	Article 4	6260
M. Bellavance	6242	Adoption de l'article 4	6260
Mme Crowder	6242	(Article 5)	6260
M. Coderre	6243	Adoption de l'article 5	6260
M. Galipeau	6244	M. Karygiannis	6260
M. Dusseault	6244	Article 6	6261
M. Hsu	6244	Adoption de l'article 6	6261
M. Cuzner	6244	Article 7	6261
Mme Hughes	6246	Adoption de l'article 7	6261
M. Woodworth	6246	Article 8	6261
M. Lebel	6246	Adoption de l'article 8	6261
Mme Borg	6247	Article 9	6261
M. Garneau	6248	Adoption de l'article 9	6261
M. Galipeau	6248	Article 10	6261
Mme Leitch	6248	Adoption de l'article 10	6261
M. Godin	6249	Adoption des article 11 à 38	6261
M. Rae	6249	Rapport du projet de loi	6261
Mme May	6250	Mme Raitt	6261
M. Sullivan	6250	Motion d'adoption	6261
Adoption de la motion	6252	Adoption de la motion	6262
Deuxième lecture du projet de loi, formation en comité plénier sous la présidence de M. Barry Devolin	6252	Mme Raitt	6263
Article 2	6252	Troisième lecture	6263
Mme Raitt	6252	M. Lamoureux	6263
M. Godin	6253	Mme Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine)	6264
M. Cuzner	6254	M. Obhrai	6265
M. Bellavance	6255	Adoption de la motion	6267
M. Lake	6256	Troisième lecture et adoption du projet de loi	6267
M. Coderre	6256	M. O'Connor	6267
Mme May	6258	Motion	6267
Adoption de l'article 2	6260	Adoption de la motion	6267

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>