



CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 141 • NUMÉRO 175 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le mercredi 20 juin 2007

—
Présidence de l'honorable Peter Milliken

TABLE DES MATIÈRES

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

RECTIFICATIF

Dans le hansard du 19 juin 2007, à la page 10834, dans la colonne de droite, immédiatement avant la prise 1550, le texte suivant devrait apparaître :

Le Président: Au nom de tous les députés, j'aimerais remercier le député de Toronto-Centre de son travail à la Chambre. Comme Président, j'ai été heureux de collaborer avec le député lorsqu'il assumait le rôle de ministre ou de chef de l'opposition.

Je le remercie de ses commentaires sur le respect durant la période des questions et dans les échanges entre députés. J'espère que les députés vont réfléchir à ces observations d'ici demain afin que la période des questions se déroule avec la courtoisie à laquelle nous devrions tous nous attendre.

Je remercie le député de Toronto-Centre de son amitié au fil des ans. Je lui souhaite, à lui ainsi qu'à sa femme Cathy, mes meilleurs vœux à l'occasion de sa retraite.

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

CHAMBRE DES COMMUNES

Le mercredi 20 juin 2007

La séance est ouverte à 14 heures

Prière

• (1405)

[Traduction]

Le Président: Comme nous avons l'habitude de le faire le mercredi, nous allons maintenant chanter l'hymne national, qui sera entonné par le député de Yukon.

[Les députés chantent l'hymne national]

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Français]

LES PRODUCTEURS LAITIERS DU CANADA

M. Jacques Gourde (Lotbinière—Chutes-de-la-Chaudière, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux d'annoncer que les Producteurs laitiers du Canada accueillent favorablement les modifications aux normes de composition du fromage proposées par le nouveau gouvernement du Canada.

La plupart des pays dont les fromages ont une excellente réputation ont des normes très rigoureuses. Le gouvernement conservateur a assumé sa responsabilité de veiller à ce que les normes d'identité pour le fromage maintiennent la confiance des consommateurs et protègent la réputation du Canada comme producteur de fromage de qualité.

Cet appui témoigne encore une fois du fait que les libéraux ne voulaient rien faire et que le Bloc ne le pourra jamais. Depuis 16 mois, notre gouvernement agit pour vrai et tient sa parole, dans ce dossier comme dans les autres.

En terminant, j'aimerais inviter tous mes collègues à goûter au fromage Le Lotbinière qui est un exemple de fromage de qualité et qui est disponible dans tous les supermarchés du Québec. Le Lotbinière est une création des maîtres fromagers Bergeron, un fleuron de l'économie de Saint-Antoine-de-Tilly. Il est idéal avec des fruits lors d'un pique-nique, ou approprié pour une fondue ou une raclette.

* * *

[Traduction]

LE RELAIS POUR LA VIE

M. Anthony Rota (Nipissing—Timiskaming, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour féliciter ceux qui ont aidé à organiser le Relais pour la vie, événement annuel qui a eu lieu

la fin de semaine dernière à North Bay, en Ontario, ainsi que ceux qui y ont participé.

Cette activité de financement, à laquelle plus de 225 survivants du cancer ont participé, a aussi permis de commémorer la mort d'amis et de proches qui ont succombé au cancer.

Le thème de cette année était « Le cancer ne dort jamais ». Ceux qui ont pris part au relais nocturne ne se reposeront pas tant qu'on n'aura pas trouvé comment guérir le cancer. Chaque pas franchi au cours du relais nous a rapprochés de ce but.

Le Relais pour la vie a lieu dans diverses collectivités dans l'ensemble du Canada et représente une façon de célébrer la vie, de se souvenir d'êtres chers et de rendre hommage aux familles et aux soignants qui aident les patients atteints du cancer pendant les moments difficiles. De la part de tous les survivants, je les remercie. Sans leur aide, nous ne serions pas là.

* * *

[Français]

LE MASSIF DE LA PETITE-RIVIÈRE-SAINT-FRANÇOIS

M. Michel Guimond (Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord, BQ): Monsieur le Président, la région de Charlevoix est dans l'attente de près de 30 millions de dollars sur cinq ans promis par Ottawa qui permettront la réalisation d'un projet majeur: le développement du Massif de la Petite-Rivière-Saint-François par le promoteur Daniel Gauthier. Ce projet ne peut pas entreprendre la première phase de réalisation des travaux puisque le milieu charlevoisien est toujours en attente des millions promis.

Le développement du massif se fera par la réfection de la voie ferrée entre la Gare du Palais et Pointe-au-Pic, et l'aménagement d'un hôtel de 150 chambres, d'une salle multifonctionnelle ainsi que d'un marché public pour les produits du terroir. Ce projet, qui a reçu l'appui du milieu, ne peut pas mourir avant d'avoir vu le jour, et ce, parce que le gouvernement fédéral n'a pas voulu signer une entente dans les temps requis. Sans la signature de cette entente, le promoteur ne peut pas commencer les travaux de réalisation puisqu'il ne serait plus admissible aux subventions disponibles.

Ce projet d'envergure qui devrait créer 600 emplois permanents est capital pour le développement économique de la région. J'en appelle au ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec afin qu'il respecte sa parole donnée. Pourquoi le gouvernement conservateur est-il plus rapide à trouver de l'argent pour de l'équipement militaire qu'à aider un projet créateur d'emplois qui vise le rayonnement international de Charlevoix?

Déclarations de députés

[Traduction]

LES FEMMES AUTOCHTONES

Mme Jean Crowder (Nanaimo—Cowichan, NPD): Monsieur le Président, Sharon McIvor a eu gain de cause devant la Cour suprême, en Colombie-Britannique, en soutenant qu'il était injuste que le gouvernement fédéral décide arbitrairement que les femmes ne pouvaient pas transmettre le statut d'Indien à leurs enfants. Cette décision longtemps attendue met fin à des décennies de discrimination à l'endroit des femmes des Premières nations.

En plus de rendre difficile l'accès aux programmes offerts aux Indiens inscrits, le projet de loi C-31 a eu des effets dans la collectivité, où des enfants pouvaient être acceptés ou rejetés, selon leur statut.

Le gouvernement sait qu'il perdra cette cause s'il ne change pas de cap. C'est ce qu'indiquent ses propres documents internes. Cependant, le ministre a déclaré aux médias que ce jugement pourrait ne pas suffire et qu'il songeait à dépenser encore de l'argent des contribuables pour porter cette décision en appel auprès d'une instance supérieure, le ministre même qui répète que les conservateurs s'efforcent de faire respecter les droits de la personne auprès des Premières nations.

Les droits de la personne sont inaliénables et Sharon McIvor en a fait la preuve tout au long de sa lutte pour que ces droits soient reconnus.

Le ministre devrait accepter cette décision et commencer à opérer les changements nécessaires dans son ministère pour faire face à l'afflux de personnes qui demandent le statut d'Indien.

* * *

● (1410)

LA RECHERCHE SUR LES CELLULES SOUCHES

M. James Lunney (Nanaimo—Alberni, PCC): Monsieur le Président, on a beaucoup parlé à la Chambre de la recherche sur les cellules souches et des immenses possibilités qu'elle présente pour la médecine régénérative. Les blessures à la moelle épinière, le remplacement de tissus et même le traitement des blessures sportives sont des questions d'actualité.

Qu'il s'agisse de bébé Cole au Cap-Breton qui a subi une transplantation ou du petit Joseph Kim à Coquitlam, en Colombie-Britannique, dont le sang peut sauver son grand frère de cinq ans, les cellules souches et les transplantations font les manchettes.

Récemment, une source abondante de tissus précieux, sous-utilisée et sans valeur éthique a fait surface. Le sang ombilical est une riche source de tissus sanguin et de cellules souches qui, jusqu'à tout récemment, était jetée au rebut.

Les hématologues et les spécialistes de la moelle osseuse sont de plus en plus nombreux à demander l'établissement d'une banque nationale de sang ombilical. Le docteur Armand Keating, directeur de la cytothérapie à l'hôpital Princess Margaret à Toronto, et le docteur Stephen Couban du Bone Marrow Transplant Group sont deux porte-parole importants.

La motion n° 287 donne au Parlement l'occasion d'appuyer cette initiative qui pourrait sauver des vies. Allons rapidement de l'avant pour établir une banque nationale de sang ombilical et aidons le Canada à développer le riche potentiel de la médecine régénérative.

JOHN TURNBULL**M. Michael Savage (Dartmouth—Cole Harbour, Lib.):**

Monsieur le Président, la fête des Pères a revêtu une signification particulière cette année pour la famille de John Turnbull. M. Turnbull, qui est né en 1919, nous a quittés plus tôt cette année et a été enterré samedi.

Comme son fils Greg l'a dit, il faisait partie de « la génération la plus glorieuse », c'est-à-dire de ceux qui ont survécu à la Crise de 1929, qui ont combattu à la guerre et qui ont ensuite fondé des familles et bâti le Canada au prix de lourds sacrifices et sans jamais se plaindre.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, il rejoignit les rangs du West Nova Scotia Regiment. C'est alors qu'il attrapa une fièvre rhumatismale qui l'incommoda pour le restant de ses jours. En 1945, il maria Gladys, qui fut sa merveilleuse épouse durant 61 ans.

John était un grand sportif, un tireur expert ainsi qu'un bûcheron et un pêcheur. Il ne craignait pas de travailler dur. Il était aussi le chef du service des pompiers volontaires de Mount Uniacke.

Lorsque lui et sa famille s'établirent à Dartmouth, il devint animateur chez les Louveteaux et entraîneur de baseball. Son épouse compte parmi les bénévoles les plus dévouées de la Nouvelle-Écosse depuis de nombreuses années. Ensemble, ils ont aidé à bâtir une meilleure collectivité. John était un homme fort, dévoué et compatissant.

Aux côtés de Gladys, Janice, Meredith, Greg, mon bon ami, Larry et les petits-enfants, nous pleurons le départ de John Turnbull, membre fondateur de la génération la plus glorieuse du Canada.

* * *

LA JOURNÉE D'AFFRANCHISSEMENT DE L'IMPÔT**M. Mike Lake (Edmonton—Mill Woods—Beaumont, PCC):**

Monsieur le Président, c'est aujourd'hui la journée d'affranchissement de l'impôt, le jour où la famille moyenne canadienne a gagné assez d'argent pour payer tous les impôts que lui réclament les trois niveaux de gouvernement.

Cette année, la journée d'affranchissement de l'impôt arrive quatre jours plus tôt qu'en 2005 et 2006 parce notre gouvernement a tenu sa promesse de réduire la TPS d'un point de pourcentage.

Alors que les libéraux ont fait des promesses qu'ils n'ont pas tenues, nous avons pris des mesures pour alléger le fardeau fiscal des Canadiens qui travaillent dur.

En plus de réduire la TPS, nous avons mis en place une foule d'autres mesures pour réduire les impôts des étudiants, des aînés, des gagne-petit et des familles.

J'estime qu'il faut souligner la mise en place du fractionnement du revenu des personnes âgées et le nouveau crédit d'impôt de 2 000 \$ par enfant, qui entraînera un allègement fiscal pouvant aller jusqu'à 310 \$ par enfant et dont bénéficieront 3 millions de familles canadiennes.

En conclusion, depuis que nous sommes arrivés au pouvoir, nous avons remboursé 22,4 milliards de dollars sur la dette et, parallèlement, nous avons accordé aux familles et aux particuliers des réductions d'impôt totalisant 37,8 milliards de dollars.

En matière d'allègement fiscal, les Canadiens ont enfin un premier ministre et un gouvernement qui savent comment s'y prendre.

[Français]

CLAUDE POUDRIER

Mme Paule Brunelle (Trois-Rivières, BQ): Monsieur le Président, au nom du Bloc québécois, je suis heureuse de féliciter un Trifluvien qui s'est démarqué par un projet éducatif pour les jeunes.

M. Claude Poudrier est l'instigateur d'un programme de formation en éducation relative à l'environnement et à la citoyenneté nommé « Recherche-action pour la résolution de problèmes communautaires », qui est présentement en application dans 15 commissions scolaires au Québec.

Cet enseignant est proactif pour faire connaître une démarche de résolution de problèmes qui permet à des milliers d'élèves québécois de cibler les problèmes dans leur environnement, de les analyser et de trouver des solutions afin de poser un geste concret et ainsi d'améliorer la qualité du monde qui les entoure.

Cet enseignant-chercheur diplômé en psychoéducation est enseignant à l'école primaire Saint-Gabriel-Archange de Cap-de-la-Madeleine. Il mérite toute notre admiration pour sa contribution inestimable au bien-être des jeunes et, par conséquent, des générations futures.

* * *

[Traduction]

LES MESURES LÉGISLATIVES EN MATIÈRE DE JUSTICE

M. Rick Norlock (Northumberland—Quinte West, PCC): Monsieur le Président, comme l'été approche et que le moment est idéal pour évaluer nos réalisations, il est clair que le gouvernement obtient des résultats concrets en matière de justice pénale.

Nous avons établi un plan ambitieux pour mettre de l'ordre dans le désastreux programme trop tolérant des libéraux, qui permettait aux auteurs de crimes violents de purger leurs peines dans la collectivité, qui rendait les procureurs impuissants, qui marginalisait les victimes et qui a permis aux organisations criminelles de prospérer.

Nous respectons notre engagement de rendre nos collectivités plus sûres en durcissant le ton face aux criminels violents et aux récidivistes et en réprimant la criminalité organisée et les gangs.

Au cours des 18 derniers mois, nous avons présenté 13 projets de loi, dont seulement deux n'ont pas encore été adoptés par la Chambre.

Nous avons adopté des projets de loi qui empêchent les criminels violents de purger leurs peines à domicile, qui criminalisent les courses de rue et qui élargissent l'utilisation des preuves génétiques pour retracer les criminels.

Nous attendons que le Sénat adopte cinq projets de loi importants qui touchent notamment les peines d'emprisonnement minimales, l'inversion du fardeau de la preuve pour les libérations sous caution dans le cas des crimes perpétrés avec une arme à feu et l'augmentation de l'âge de protection à 16 ans.

Le gouvernement obtient des résultats concrets et, comme l'a dit le ministre de la Justice, ce n'est qu'un début.

Déclarations de députés

● (1415)

[Français]

JEAN CADIEUX

M. Brian Murphy (Moncton—Riverview—Dieppe, Lib.): Monsieur le Président, cette semaine, l'Université de Moncton a honoré la mémoire d'un bâtisseur acadien extraordinaire, M. Jean Cadieux, en renommant l'édifice de la faculté d'administration en sa mémoire.

M. Cadieux a joué un rôle central dans la création de l'Université de Moncton. Il fut un ardent défenseur du bilinguisme et a contribué à l'avancement de la société acadienne.

Il a été doyen de l'École de commerce en 1963, puis recteur de l'Université de Moncton pendant 5 ans. Il a aidé à la mise sur pied de la première École de common law francophone au monde.

Bien que M. Jean Cadieux nous ait quitté en février 2006, son oeuvre, son dévouement et son implication marqueront à jamais l'Acadie. Je joins donc ma voix à celle de l'Université de Moncton pour souligner la contribution de M. Cadieux, alors que l'édifice de la faculté d'administration est renommé l'Édifice Jean-Cadieux.

* * *

[Traduction]

LE BUDGET

M. Rick Dykstra (St. Catharines, PCC): Monsieur le Président, au moment où nous nous préparons à ajourner pour l'été, les députés qui vont rentrer dans leurs circonscriptions respectives, d'un bout à l'autre du pays, devraient en profiter pour tendre l'oreille aux préoccupations et aux suggestions de leurs électeurs.

Cependant, les députés libéraux et néo-démocrates vont avoir des explications à fournir cet été.

Leurs électeurs ne comprendront pas comment leur député a bien pu voter contre un budget qui prévoit notamment une nouvelle prestation fiscale pour le revenu gagné, dont bénéficieront les travailleurs pauvres, un nouveau crédit d'impôt pour enfants de 2 000 \$ accordé pour chaque enfant de moins de 19 ans, un nouveau financement fédéral qui permettra aux provinces et aux territoires de mettre au point des mesures environnementales pour réduire la pollution et les émissions de gaz à effet de serre, un engagement à réduire les délais d'attente pour les patients dans toutes les provinces et dans tous les territoires, un engagement du gouvernement envers les Canadiennes en ce qui concerne la lutte contre le cancer du col utérin et, enfin, après 40 ans et deux générations, le partage des revenus de retraite pour les aînés.

Comme Ricky dirait à Lucy, je dis aux députés libéraux et néo-démocrates de la Chambre: « J'attends des explications! »

* * *

KELLY MORRISSEAU

M. Paul Dewar (Ottawa-Centre, NPD): Monsieur le Président, Kelly Morriseau avait 27 ans et était enceinte de sept mois quand elle a été poignardée et laissée pour morte près d'un parc de la région d'Ottawa. Cette mort tragique est un autre exemple de la violence dont sont victimes les femmes autochtones au Canada.

La Journée nationale des Autochtones a lieu demain et nous rappelle que nous avons failli à notre tâche non seulement envers Kelly, mais aussi envers une génération de jeunes Autochtones.

Déclarations de députés

Depuis que le gouvernement fédéral a décrété un plafond de financement de 2 p. 100 en 1996, le nombre de jeunes autochtones inscrits à des programmes d'enseignement supérieur a chuté de 9 p. 100. Le gouvernement doit annuler ce plafond.

Nous devons démontrer qu'en tant que parlementaires, notre réaction ne se limite pas à d'autres paroles vides de sens et d'autres promesses creuses. Passons à l'action dès aujourd'hui en contribuant d'abord à donner de l'espoir et des possibilités aux trois enfants de Kelly Morrisseau, qui n'ont maintenant plus de mère. J'invite tous les députés à se joindre à moi et au caucus du NPD, et à contribuer au fonds Kelly-Morrisseau.

Commençons ensemble à investir dans un meilleur avenir pour tous les enfants autochtones.

* * *

LA JOURNÉE NATIONALE DES AUTOCHTONES

Mme Tina Keeper (Churchill, Lib.): Monsieur le Président, je suis fière de prendre la parole à la Chambre aujourd'hui pour attirer l'attention des députés sur la Journée nationale des Autochtones, qui se tient le 21 juin tous les ans depuis 1996, date où l'ex-Gouverneur général du Canada Roméo LeBlanc a officiellement annoncé que le gouvernement fédéral désignait cette date pour rendre hommage aux Premières nations du Canada, aux Métis et aux Inuits.

Je suis fière de représenter une circonscription où vivent des Cris, des Ojicris, des Ojibwés, des Dénés et des Métis. Les peuples autochtones de la circonscription de Churchill constituent 65 p. 100 de la population. Les femmes autochtones ont été traditionnellement des femmes au foyer, et les hommes autochtones, des pêcheurs, des chasseurs et des piégeurs, et ils le sont toujours, mais ils embrassent maintenant un large éventail de carrières, du travail de mineur à celui d'enseignant.

Parmi les habitants de ma circonscription qui ont fait leur marque dans notre pays, on compte l'ancien député de Churchill Elijah Harper, le chef national Phil Fontaine, le chef Ovide Mercredi, un ancien chef national, les éducateurs Edwin Jebb et Doris Young et le conseiller Bobby Smith.

Je voudrais également reconnaître trois femmes autochtones spéciales dont les réalisations leur ont valu un prix: Bernadette Beady, Ruth Norton et Betsy Buck.

Aujourd'hui, nous célébrons leurs réalisations, nos collectivités et nos cultures.

* * *

[Français]

LA PROPAGANDE HAINEUSE ENVERS LES FEMMES

Mme Nicole Demers (Laval, BQ): Monsieur le Président, le 22 avril dernier, une motion du député d'Etobicoke-Centre visant à modifier le Code criminel en y ajoutant le mot « femme », au terme de propagande haineuse, a été adoptée par tous, sauf le Parti conservateur.

Le gouvernement et sa ministre du Patrimoine canadien et de la Condition féminine semblent peu préoccupés par l'immense place que prend la propagande haineuse. Elle est pourtant présente dans les publicités, dans les chansons, à la télévision, partout.

Il est grand temps de donner des outils à la justice pour enrayer ce fléau. Cela ne veut pas dire de ne pas respecter la liberté d'expression, mais quand celle-ci est utilisée comme une forme de violence gratuite contre les femmes, elle doit être décriée.

Le gouvernement conservateur doit mettre en application cette motion du 22 avril. C'est une question de cohérence politique et surtout de dignité et de respect envers les femmes.

* * *

• (1420)

[Traduction]

LA JOURNÉE MONDIALE DES RÉFUGIÉS

L'hon. Keith Martin (Esquimalt—Juan de Fuca, Lib.): Monsieur le Président, c'est aujourd'hui la Journée mondiale des réfugiés. C'est l'occasion de célébrer les contributions des réfugiés et de s'engager à faire cesser les conflits, les famines et les persécutions qui sont à l'origine du sort des réfugiés.

Malheureusement, il y a environ 40 millions de réfugiés dans le monde, et ce nombre est actuellement en forte hausse à cause des conflits qui s'intensifient au Soudan, dans les territoires palestiniens, en Iraq et ailleurs.

À un moment où les interventions de la communauté internationale ont une importance vitale, le gouvernement minoritaire conservateur s'emploie à démanteler progressivement le système canadien d'accueil des réfugiés. Il ne s'intéresse plus au rôle de gardien de la paix que devrait jouer le pays.

Comme le gouvernement a laissé vacants nombre de postes à la Commission de l'immigration et du statut de réfugié, la liste des réfugiés en attente d'une décision ne cesse de s'allonger. Pourquoi ce retard? Il semble que le gouvernement ait décidé de politiser un dossier qui n'a rien à voir avec la partisanerie.

Dans l'esprit de la Journée mondiale des réfugiés, j'exhorte le gouvernement à agir comme il se doit, à combler les postes, à traiter les dossiers en attente et à cesser de faire de la politique partisane aux dépens des gens qui cherchent un endroit sûr où vivre. J'exhorte le gouvernement à redonner au Canada son rôle de gardien de la paix sur la scène internationale.

* * *

LES POLITIQUES GOUVERNEMENTALES

M. Joe Preston (Elgin—Middlesex—London, PCC): Monsieur le Président, les Canadiens ont voté l'an dernier pour le leadership.

Grâce à son vigoureux leadership, le gouvernement conservateur a tenu ses promesses à l'égard de ses cinq priorités, et même plus.

La Loi fédérale sur la responsabilité, c'est du leadership. Les mesures législatives pour lutter contre la criminalité, c'est du leadership. Les garanties de délais d'attente pour les patients, c'est du leadership. Le soutien accordé à nos agriculteurs, c'est du leadership.

La réforme de la fiscalité applicable aux personnes âgées, c'est du leadership. L'initiative concernant les énergies renouvelables, c'est du leadership. L'allègement fiscal pour les travailleurs canadiens, c'est du leadership. La réforme du financement des campagnes électorales, c'est du leadership.

La réduction de la taxe d'établissement exigée des immigrants, c'est du leadership. La création d'un programme national d'infrastructure, c'est du leadership. L'élaboration du tout premier plan de lutte contre les changements climatiques, c'est du leadership.

Notre gouvernement continue de respecter ses engagements. Les Canadiens ont voté pour une meilleure gouvernance, et c'est ce que les conservateurs leur ont donné.

Notre gouvernement a fait preuve de leadership pour aider les familles, les entreprises et tous les Canadiens.

Des voix: Oh, oh!

Le Président: J'invite maintenant les députés à faire preuve de leadership en se tenant tranquilles pendant la période des questions.

QUESTIONS ORALES

[Français]

L'AFGHANISTAN

L'hon. Stéphane Dion (chef de l'opposition, Lib.): Monsieur le Président...

Des voix: Oh, oh!

[Traduction]

Le Président: À l'ordre. La période des questions a débuté. On pourrait peut-être avoir un peu de silence.

Le chef de l'opposition a la parole.

[Français]

L'hon. Stéphane Dion: Monsieur le Président, aujourd'hui, nous pleurons la mort de trois soldats canadiens, qui servaient avec courage et honneur en Afghanistan. Un pays ne peut pas demander de plus grand sacrifice à ses citoyens.

[Traduction]

Au nom de l'ensemble du caucus libéral et de tous les Canadiens, j'offre mes plus sincères condoléances aux familles de ces trois héros, à leurs amis et à leurs camarades.

Nous ne les oublierons pas. Nous leur rendrons honneur. Nous les remercions.

J'aimerais donner au premier ministre l'occasion de présenter ses hommages.

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, je remercie le chef de l'opposition pour ses bons mots.

Il s'agit évidemment d'une terrible tragédie, comme c'est le cas chaque fois que le Canada perd de vaillants soldats qui se sont engagés volontairement sous les drapeaux pour défendre les droits et libertés des Canadiens et de tous les peuples du monde.

Nous n'oublierons pas ces trois membres des Forces canadiennes morts au champ d'honneur. Nos prières les accompagnent. Nous offrons nos condoléances et notre plus sincère sympathie à leurs familles, amis et collègues.

* * *

• (1425)

LA FORMULE DE PÉRÉQUATION

L'hon. Stéphane Dion (chef de l'opposition, Lib.): Monsieur le Président, quand le ministre des Finances a présenté son budget, il a dit que la longue chicane entre les provinces et le gouvernement fédéral était finie, mais les choses vont tellement mal depuis ce temps que les premiers ministres provinciaux accusent maintenant le premier ministre d'avoir agi de façon déshonorante.

Je pose la question au premier ministre: qu'est-ce que ce serait si cette chicane n'était pas finie?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, je dois signaler que le budget a été accueilli

Questions orales

favorablement par la plupart des provinces et territoires. Ce budget augmente les paiements de transfert à tous les gouvernements provinciaux et territoriaux cette année et pour les années à venir. Nous avons essayé de fonder ces décisions sur une série de principes que tout le monde peut comprendre.

Nous avons respecté les ententes particulières que nous avons signées avant le budget. Le budget n'a rien changé à la valeur de ces ententes. Nous avons offert aux autres un nouveau programme enrichi. Nous ne concluons pas de nouvelles ententes particulières...

Le Président: Le chef de l'opposition a la parole.

L'hon. Stéphane Dion (chef de l'opposition, Lib.): Monsieur le Président, à propos de cette affirmation que vient de faire le premier ministre en disant qu'il a respecté l'Accord atlantique, l'honorable John Crosbie a dit que le public n'était pas aussi stupide que cela.

Le temps est venu de dire la vérité. Le premier ministre admettra-t-il qu'il devrait arrêter d'insulter l'intelligence des Canadiens et reconnaître plutôt qu'il a manqué à sa promesse?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Je ne suis pas d'accord, monsieur le Président. Voici les faits. Les transferts à Terre-Neuve aux termes de l'Accord atlantique cette année sont exactement les mêmes qu'avant le budget et, selon la nouvelle formule de péréquation, cette province réalisera des gains lorsque l'accord expirera, ce qui arrivera sûrement en 2012, comme c'est prévu actuellement.

Je le répète, chaque province peut bénéficier des arrangements qui avaient été signés auparavant, mais le nouveau programme doit être accessible à toutes les provinces. Il n'y aura pas d'ententes particulières offertes à certaines provinces seulement et non à d'autres.

* * *

L'AFGHANISTAN

M. Michael Ignatieff (Etobicoke—Lakeshore, Lib.): Monsieur le Président, aujourd'hui, tous les Canadiens et tous les députés de la Chambre pleurent la mort de nos soldats en Afghanistan.

Il faut que le gouvernement rende des comptes aux Canadiens au sujet de cette mission. Il incombe au gouvernement de dire aux Canadiens quelle sera la durée de cette mission de combat.

Le premier ministre a qualifié d'arbitraire l'échéancier de février 2009 qu'il a lui-même fixé. Va-t-il maintenant dire clairement à la Chambre quand cette mission de combat prendra fin? Les Canadiens méritent de le savoir. N'est-il pas temps de dire la vérité?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement a été extrêmement clair sur ce point. Trois des quatre partis de la Chambre ont convenu d'une mission militaire jusqu'en février 2009. Le gouvernement a été clair.

S'il doit y avoir quelque activité militaire après cette date, le Parlement devra donner son approbation. Je signale que le gouvernement précédent n'a pas demandé cette approbation, mais nous le ferons à l'avenir. Nous avons été très clairs à cet égard. J'en ai informé les dirigeants étrangers toutes les fois que l'occasion s'est présentée.

Questions orales

[Français]

M. Michael Ignatieff (Etobicoke—Lakeshore, Lib.): Monsieur le Président, avec le départ imminent du Royal 22^e Régiment, l'heure de la vérité sur la mission est arrivée. Les Canadiens ont droit à la vérité de la part de ce premier ministre et ils méritent des réponses claires.

Le premier ministre entend-il prolonger la mission de combat au-delà de février 2009 ou s'engage-t-il à respecter la date qu'il a lui-même fixée et qui a été adoptée par cette Chambre?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement est clair: la mission prendra fin en février 2009. Pour qu'il y ait une nouvelle mission après cette date, cela devra être adopté par ce Parlement. Je dois rappeler aux députés du Parti libéral que leur chef a dit qu'il pouvait voir un rôle pour le Canada dans l'entraînement des forces afghanes et dans la protection des activités de reconstruction, même après cette date.

* * *

●(1430)

LA FORMULE DE PÉRÉQUATION

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, je voudrais offrir des condoléances, en mon nom et au nom de tous les députés du Bloc, aux familles des soldats tragiquement disparus en Afghanistan. J'étends également mes condoléances à tous leurs camarades d'armes.

Au sujet du déséquilibre fiscal, au Québec, tous conviennent que la formule ne doit pas reposer sur des ententes particulières qui avantage une province ou une autre. Or des rumeurs courent à l'effet que le gouvernement négocie une telle formule avec la Nouvelle-Écosse.

Le premier ministre ne convient-il pas que la seule formule juste de péréquation est celle qui inclut les dix provinces et 100 p. 100 des ressources naturelles?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, la formule équitable est celle adoptée par ce Parlement et par ce gouvernement, et en faveur de laquelle le Bloc québécois a voté. Elle est basée sur les recommandations d'une enquête indépendante de M. O'Brien, modifiée pour respecter les engagements de ce gouvernement, et je pense que c'est la solution juste.

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, tous les partis de l'Assemblée nationale du Québec s'entendent pour dire qu'un règlement du déséquilibre fiscal ne doit pas être basé sur une entente financière ponctuelle mais bien, plutôt, sur une formule permanente. Cela se règle donc forcément par le transfert de champs fiscaux.

Le premier ministre a promis de régler pour de bon le déséquilibre fiscal et de façon permanente. Qu'attend-il pour répondre à la demande du Québec et procéder au transfert des champs fiscaux?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, le règlement fiscal a été accompli par un gouvernement conservateur. De plus, il est toujours essentiel pour le pays d'avoir un gouvernement qui respecte les champs de compétence des provinces.

Je peux citer le député de Roberval—Lac-Saint-Jean qui a dit: « Maintenant, le gouvernement provincial pourra annoncer des subventions ou des baisses d'impôts grâce au règlement du déséquilibre fiscal. »

M. Paul Crête (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, BQ): Monsieur le Président, le premier ministre s'est engagé à Québec à limiter le pouvoir de dépenser du gouvernement fédéral dans les champs de compétence du Québec et des provinces. Par la suite, le premier ministre a mis des bâtons dans les roues en voulant le limiter aux seuls programmes à frais partagés.

Le premier ministre s'est engagé à limiter le pouvoir fédéral de dépenser, point à la ligne. Va-t-il agir et présenter des propositions concrètes en ce sens?

[Traduction]

L'hon. Rona Ambrose (président du Conseil privé de la Reine pour le Canada, ministre des Affaires intergouvernementales et ministre de la Diversification de l'économie de l'Ouest canadien, PCC): Monsieur le Président, nous avons eu des négociations et des pourparlers avec le gouvernement du Québec et d'autres gouvernements provinciaux au sujet du pouvoir fédéral de dépenser. Jusqu'ici, aucun gouvernement provincial ne nous a présenté de proposition.

[Français]

M. Paul Crête (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, BQ): Monsieur le Président, en dépit des affirmations du gouvernement, le ministre Benoît Pelletier soutient qu'il n'a pas la protection qu'il faut pour encadrer convenablement le pouvoir de dépenser du fédéral. Bien sûr, le dernier budget traite des programmes à frais partagés, mais il ne s'agit pas de cela. Une vraie limite au pouvoir de dépenser signifie deux choses: un retrait sans condition et une pleine compensation dans tous les champs de compétence du Québec et des provinces. Le gouvernement va-t-il le faire?

[Traduction]

L'hon. Rona Ambrose (président du Conseil privé de la Reine pour le Canada, ministre des Affaires intergouvernementales et ministre de la Diversification de l'économie de l'Ouest canadien, PCC): Je le répète, monsieur le Président, dans notre budget, on parle des programmes à frais partagés et des limites au pouvoir fédéral de dépenser. Notre gouvernement a l'intention, comme il l'a fait pour régler le déséquilibre fiscal, de limiter son pouvoir de dépenser dans les secteurs de compétence provinciale pour lesquels il existe manifestement des programmes provinciaux.

Encore une fois, nous sommes disposés à accueillir des propositions. Jusqu'ici, ni le Québec ni aucune autre province n'en a présenté.

* * *

LA SANTÉ

L'hon. Jack Layton (Toronto—Danforth, NPD): Monsieur le Président, mes collègues et moi-même tenons à exprimer nos condoléances aux familles de nos soldats tombés au combat.

[Français]

Nos condoléances vont aussi aux confrères et aux consoeurs de nos soldats.

Questions orales

[Traduction]

Aux quatre coins du pays, il y a maintenant des Canadiens qui doivent choisir entre l'épicerie ou les médicaments qui leur sont prescrits par leur médecin. Certaines provinces, comme la Saskatchewan et le Québec, sont en quelque sorte à l'avant-garde à cet égard, mais il en résulte que nous nous retrouvons avec un ensemble de mesures disparates parce que le gouvernement fédéral ne manifeste aucun leadership devant le problème du coût élevé des médicaments sur ordonnance.

La possibilité pour une personne d'avoir accès aux médicaments dont elle a besoin est fonction non pas de la maladie dont elle souffre, mais de sa capacité de payer, de l'endroit où elle vit, ou encore de la chance d'avoir la bonne maladie et de vivre dans la bonne province. Quand allons-nous voir le gouvernement manifester un certain leadership en matière de soins de santé?

L'hon. Tony Clement (ministre de la Santé et ministre de l'initiative fédérale du développement économique dans le Nord de l'Ontario, PCC): Monsieur le Président, comme le député le sait sans doute, nous sommes justement en discussion avec les provinces et territoires à propos de cette question pour voir dans quelle mesure le gouvernement fédéral pourrait être utile, dans les limites de ses compétences, dans ce domaine qui est du ressort des provinces.

Le député nous demande quand même de faire preuve de leadership. C'est notre gouvernement qui s'est assuré qu'il y ait dans le budget des montants supplémentaires pour la santé, à hauteur de 1,1 milliard de dollars dans celui de cette année et de 1,2 milliard dans celui de l'an dernier. C'est ça du vrai leadership.

• (1435)

L'hon. Jack Layton (Toronto—Danforth, NPD): Monsieur le Président, ce n'est pas en discutant qu'on guérit les maladies, et la vérité, c'est que le gouvernement n'a absolument pas bougé à propos de tout le concept d'approche nationale concernant les produits pharmaceutiques, comme le demandent les provinces.

Je me suis entretenu de cette question avec les premiers ministres provinciaux et je tiens à ce que les députés sachent qu'ils ont vraiment le sentiment que le gouvernement fédéral n'est pas pressé de faire avancer les choses. Résultat, l'an dernier, les familles canadiennes ont dépensé 4 milliards de dollars en médicaments sur ordonnance, les gouvernements provinciaux, 7 milliards, et les entreprises, 10 milliards. Pendant ce temps, 3,5 millions de Canadiens ne sont couverts par aucune assurance.

La vérité, c'est qu'il nous faut dès maintenant instaurer un régime universel d'assurance-médicaments. Pourquoi le gouvernement ne fait-il rien en ce sens?

L'hon. Tony Clement (ministre de la Santé et ministre de l'initiative fédérale du développement économique dans le Nord de l'Ontario, PCC): Monsieur le président, le député sait fort bien qu'il s'agirait là d'une intrusion dans un domaine de compétence provinciale et que, par conséquent, il nous faut traiter avec les provinces et les territoires sur cette question.

En attendant, nous avons agi. Les services qui relèvent du gouvernement fédéral en ce qui touche la Loi canadienne sur la santé et le financement des soins sont en réalité assurés.

Nous avons lancé une stratégie nationale de lutte contre le cancer. Pourquoi le député n'appuie-t-il pas notre gouvernement dans sa stratégie nationale de lutte contre le cancer? C'est ce que les Canadiens devraient se demander.

LA CONDITION FÉMININE

L'hon. Maria Minna (Beaches—East York, Lib.): Monsieur le Président, voici une autre promesse que le gouvernement conservateur n'a pas tenue. Au cours de la campagne électorale, le premier ministre a écrit à des groupes de femmes et leur a promis que, s'il était élu, son gouvernement « prendrait des mesures concrètes et immédiates [...] pour s'assurer que le Canada s'acquitte entièrement de ses engagements envers les femmes ».

Toutefois, le gouvernement dit une chose et fait le contraire. Les Canadiens ont droit à des réponses. Le temps est venu de dire la vérité. Pourquoi a-t-on supprimé la promotion de l'égalité du mandat de Condition féminine Canada? On parle d'égalité, monsieur le Président.

Mme Lynne Yelich (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources humaines et du Développement social, PCC): Monsieur le Président, je ne crois pas nécessaire de dire à la députée qu'elle fait partie du programme de la condition féminine. Elle devrait comprendre que notre gouvernement applique les principes de l'égalité et que c'est ainsi que nous remplissons notre mandat.

* * *

[Français]

LES LANGUES OFFICIELLES

Mme Raymonde Folco (Laval—Les Îles, Lib.): Monsieur le Président, depuis leur arrivée au pouvoir, les conservateurs continuent de s'attaquer aux minorités de langue officielle. L'élimination du Programme de contestation judiciaire en est le symbole le plus frappant. Les Canadiens méritent enfin d'obtenir de véritables réponses de la part de ce gouvernement.

La ministre responsable des langues officielles s'engagera-t-elle, une fois pour toutes, à rétablir le financement du Programme de contestation judiciaire pour les minorités?

L'hon. Josée Verner (ministre de la Coopération internationale et ministre de la Francophonie et des Langues officielles, PCC): Monsieur le Président, notre gouvernement s'est fermement engagé à faire la promotion de la dualité linguistique. Le dernier budget prévoit 30 millions de dollars répartis sur deux ans pour aider les communautés en situation minoritaire à l'intérieur du pays. Le gouvernement continuera à faire son travail dans ce domaine.

* * *

[Traduction]

LA GARDE DES ENFANTS

Mme Yasmin Ratansi (Don Valley-Est, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement conservateur n'a pas encore donné suite à sa promesse de créer 125 000 nouvelles places en garderie. Cette trahison se produit alors que le Canada accuse un grand retard sur les autres pays de l'OCDE en matière d'investissements dans le domaine de l'éducation préscolaire et de la garde des enfants.

Les Canadiens veulent être des leaders, pas des traîneurs. Ils méritent d'obtenir des réponses, et il est temps pour le gouvernement conservateur de dire la vérité.

Quand le gouvernement créera-t-il les places en garderie qu'il a promises aux parents canadiens?

Questions orales

L'hon. Monte Solberg (ministre des Ressources humaines et du Développement social, PCC): Monsieur le Président, je veux signaler que Sheila Copps a fait remarquer, il n'y a pas longtemps, que l'ancien gouvernement n'avait pas créé une seule place en garderie avec son plan.

Je veux parler des engagements pris ce printemps dans les budgets provinciaux où les provinces affirment qu'elles utiliseront l'argent que nous leur fournissons afin de créer des places. Plus encore, après son arrivée au pouvoir, le gouvernement a fourni aux familles une somme de 2,4 milliards de dollars par année par l'intermédiaire de la Prestation universelle pour la garde d'enfants, qui aide les familles qui veulent avoir le choix. C'est une chose que le chef du Parti libéral voulait supprimer, ce que je ne comprends pas.

* * *

LES AFFAIRES AUTOCHTONES

L'hon. Anita Neville (Winnipeg-Centre-Sud, Lib.): Monsieur le Président, le rapport produit par le groupe d'experts du ministre sur la salubrité de l'eau potable dans les collectivités des Premières nations dit que le plan du gouvernement « pourrait même mettre en péril la salubrité de l'eau, car les ressources si rares serviraient pour financer le cadre de réglementation et les coûts de sa mise en application ». La réalité, c'est que le ministre n'a que la moitié d'un plan. Les Canadiens méritent de recevoir une réponse. Il est temps pour le gouvernement conservateur de dire la vérité.

Quand le ministre va-t-il joindre le geste à la parole? Quand va-t-il fournir les fonds nécessaires? Quand dira-t-il la vérité?

• (1440)

L'hon. Jim Prentice (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et interlocuteur fédéral auprès des Métis et des Indiens non inscrits, PCC): Monsieur le Président, nous appuyons les livraisons d'eau potable aux collectivités des Premières nations, mais parlons donc de droits de la personne. Pendant 21 ans, les femmes vivant dans les réserves des Premières nations du pays n'ont pas eu de droits de propriété matrimoniaux. Pendant 30 ans, les femmes vivant dans les réserves des Premières nations du pays n'ont pas eu accès aux lois canadiennes sur les droits de la personne. La députée, de concert avec le Parti libéral, permet à cette triste situation de perdurer en bloquant le projet de loi C-44.

Hier, au comité, elle a dit: « Peu importe que les droits des femmes des Premières nations soient retardés de six mois, de huit mois ou d'un an. Cela ne fait aucune différence pour elles. »

* * *

*[Français]***LE SECTEUR DES VALEURS MOBILIÈRES**

M. Thierry St-Cyr (Jeanne-Le Ber, BQ): Monsieur le Président, à l'issue d'une rencontre avec ses homologues du Québec et des provinces pour traiter de la création d'une Commission des valeurs mobilières pancanadienne, le ministre des Finances a fait savoir qu'il créerait un groupe d'experts indépendants chargé de donner leurs avis sur la réglementation des valeurs mobilières. Or, la ministre des Finances du Québec a précisé que le passeport demeurerait plutôt sa priorité. En fait personne, sauf l'Ontario, ne souhaite un autre arrangement.

Le ministre des Finances peut-il nous expliquer ce qu'il vient faire dans un champ de compétence qui ne le regarde pas, sinon qu'il veut encore faire un cadeau à ses amis de Bay Street?

[Traduction]

Mme Diane Ablonczy (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, PCC): Monsieur le Président, comme le député l'a mentionné hier, nous avons eu hier un bon échange de vues avec nos homologues provinciaux sur la question de la réglementation des valeurs mobilières. La réunion a été positive. La discussion était axée sur le besoin d'assurer aux sociétés canadiennes un meilleur accès aux capitaux et un coût de capital plus compétitif et d'offrir aux Canadiens un plus grand choix de placements. Bien sûr, cela entraînerait la création d'un plus grand nombre d'emplois dans le pays.

Nous agissons dans le champ de compétence fédéral. Nous produirons un document sur la question, que le député lira, je l'espère.

[Français]

M. Thierry St-Cyr (Jeanne-Le Ber, BQ): Monsieur le Président, le ministre se rend-il compte qu'en ne respectant pas la volonté du Québec, il contrevient au Code civil du Québec et oublie le caractère national du Québec? En réalité, l'ouverture dont son gouvernement se vante se fait uniquement avec l'Ontario et au détriment du Québec et des provinces.

[Traduction]

Mme Diane Ablonczy (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, PCC): Monsieur le Président, le député sait que cela est absurde. Je sais bien qu'il aime attiser le feu, mais cela est complètement et absolument faux.

En réalité, toutes les provinces participent à ces discussions. Elles sont importantes pour le Canada. Ce sont des discussions que le Fonds monétaire international a exhorté le Canada à tenir. Nous l'avons fait d'une manière appropriée, responsable et collégiale.

* * *

*[Français]***L'AGRICULTURE ET L'AGROALIMENTAIRE**

M. André Bellavance (Richmond—Arthabaska, BQ): Monsieur le Président, hier, les secteurs du lait, de la volaille et des oeufs ont lancé un cri d'alarme au gouvernement fédéral au sujet de son inaction dans l'actuelle ronde de négociations à l'OMC. Le ministre de l'Agriculture du Québec et le président de l'UPA ont déclaré ce qui suit en conférence de presse: « Le gouvernement du Canada est responsable de la négociation à l'OMC et des résultats qui en découleront. Ces résultats seront jugés positifs si, et seulement si, les producteurs sous gestion de l'offre ressortent gagnants de cette négociation. »

Le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire entend-il remplir ce mandat?

L'hon. Christian Paradis (secrétaire d'État (Agriculture), PCC): Monsieur le Président, je rappelle à mon collègue que, depuis les 14 derniers mois, des mesures sans précédent ont été prises en ce qui a trait à la défense de la gestion de l'offre. Dans cette foulée, il est évident que le gouvernement du Canada continuera à appuyer et à défendre la gestion de l'offre. Ce sont les instructions que nous avons eues. La motion présentée en Chambre précise qu'il faut défendre la gestion de l'offre et ne pas toucher aux tarifs et aux quotas. C'est ce que nous ferons.

Questions orales

M. André Bellavance (Richmond—Arthabaska, BQ): Monsieur le Président, le ministre de l'Agriculture a dit qu'actuellement, il ne négociait pas à l'OMC. Dire que l'on défend la gestion de l'offre, ce ne sont que des belles paroles si elles ne sont pas accompagnées de gestes concrets. Actuellement, à l'OMC, tous les pays se positionnent et font valoir leur point de vue, sauf le Canada, selon les dires mêmes du ministre fédéral.

Ce dernier cessera-t-il de faire porter l'odieux de son inaction à la Coalition GO5 et prendra-t-il ses responsabilités en faisant valoir la sensibilité particulière des secteurs sous gestion de l'offre?

L'hon. Christian Paradis (secrétaire d'État (Agriculture), PCC): Monsieur le Président, l'honorable député pourra dire autant de mots qu'il le veut, une chose est certaine: les instructions viennent de la coalition et veillent à défendre la gestion de l'offre et à ne pas toucher aux tarifs et aux quotas.

Le ministre l'a dit et redit maintes fois en Chambre. On l'a répété et on le répète. Une fois de plus, dans quelle langue faudra-t-il le dire? Ce gouvernement défendra la gestion de l'offre.

* * *

● (1445)

[Traduction]

LES FIDUCIES DE REVENU

L'hon. Garth Turner (Halton, Lib.): Monsieur le Président, lundi dernier, des contribuables se sont présentés à Waterloo, en Ontario, comme d'autres l'avaient fait la semaine dernière à Burlington, et comme d'autres encore le feront la semaine prochaine à Whitby et dans un grand nombre d'autres villes.

Les gens qui ont investi dans des fiducies de revenu demandent une chose avant tout, soit la preuve que le gouvernement était justifié de s'en prendre à leurs économies par le truchement d'une nouvelle taxe et d'une promesse rompue.

Les Canadiens méritent d'obtenir des réponses et non pas de devoir se contenter de pages censurées et de l'attitude arrogante du ministre des Finances. Il est temps que celui-ci nous dise la vérité. Par conséquent, voyons donc ce qu'il a à dire.

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, cette question est posée par le député qui a fait campagne en faveur du fractionnement du revenu, puis qui a ensuite voté contre cette mesure, lorsque celle-ci a été incluse dans le budget.

Hier, le Parti libéral a demandé que des élections partielles soient tenues rapidement. Le député a déjà dit que tout député qui change de parti devrait demander à ses électeurs de lui confirmer leur appui. Cette occasion lui sera bientôt donnée. Le moment s'en vient et le député devrait se préparer en conséquence. Nous allons lui donner ce qu'il veut et l'aider à tenir sa promesse.

* * *

[Français]

L'ENVIRONNEMENT

L'hon. Geoff Regan (Halifax-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, tous les scientifiques crédibles, les économistes et les environnementalistes sont unanimes: le plan en matière de changements climatiques du gouvernement verra les émissions de gaz à effet de serre augmenter au cours des cinq prochaines décennies. Les Canadiens méritent d'avoir des réponses. Il est temps que ce gouvernement dise la vérité.

Quand ce premier ministre admettra-t-il que sa « fraude écologique » n'a trompé personne? Quand fera-t-il adopter le projet de loi sur la qualité de l'air?

[Traduction]

L'hon. John Baird (ministre de l'Environnement, PCC): Monsieur le Président, il est très intéressant de constater que les libéraux font tout ce qu'ils peuvent pour éviter de parler de leur bilan. Pourquoi ne citent-ils pas le professeur Mark Jaccard?

L'an dernier, le professeur Mark Jaccard a rédigé un rapport sur le bilan des libéraux en matière de changements climatiques. Le document s'intitule *Burning Our Money to Warm the Planet: Canada's Ineffective Efforts to Reduce Greenhouse Gas Emissions*. Il dit que la promesse faite par le chef du Parti libéral entraînerait une augmentation de 50 p. 100 des émissions de gaz à effet de serre nocifs.

Nous allons réduire les émissions de gaz à effet de serre de 20 p. 100, en termes absolus. Tel est notre engagement. Telle est notre promesse.

* * *

LES DÉPENSES DES MINISTRES

M. Mark Holland (Ajax—Pickering, Lib.): Monsieur le Président, quand on entend le secrétaire d'État au Multiculturalisme et à l'Identité canadienne se vanter de faire plus de 100 voyages de promotion, il est logique de se demander combien tout cela coûte.

En dépit des lignes directrices du Conseil du Trésor qui exigent la divulgation de telles dépenses, pas une seule divulgation n'a été faite depuis avril 2006. Pas un seul déplacement n'a été déclaré. Dans le cas de la ministre du Patrimoine canadien, absolument aucune divulgation n'a été faite.

Le gouvernement a encore une fois rompu sa promesse à l'égard de la transparence. En fait, si cette promesse avait été faite lors des compétitions NASCAR, la voiture du gouvernement aurait fait une sortie de piste et elle se serait enflammée à chaque course.

Quand le gouvernement dira-t-il la vérité et quand divulguera-t-il ces dépenses?

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, nous sommes fiers de la feuille de route des membres du Cabinet en matière de frais, parce que leurs dépenses ne représentent qu'une fraction de celles des ministres libéraux. Nous avons à coeur l'argent des contribuables.

Le Sénat refuse de s'acquitter de sa tâche à l'égard des mesures législatives que nous avons présentées, mais il vaut la peine de noter que, sous le règne des libéraux, le leader du gouvernement au Sénat a dépensé près de 4 000 fois plus au cours de sa dernière année en fonction que le leader conservateur actuel à l'autre endroit.

Pour ce qui de NASCAR, nous sommes fiers de commanditer une voiture qui participe à ces compétitions, contrairement au député libéral de Bourassa qui estime qu'il s'agit d'un événement bizarre. À l'instar d'un grand nombre de Canadiens, nous trouvons que c'est un événement enlevant.

*Questions orales***LA SANTÉ**

L'hon. Hedy Fry (Vancouver-Centre, Lib.): Monsieur le Président, au cours de la dernière campagne électorale, les conservateurs ont promis de mettre en oeuvre une garantie de délais d'attente pour tous les Canadiens. Dix-huit mois plus tard, les Canadiens attendent toujours et leurs soins de santé sont compromis.

Le gouvernement ne doit plus se cacher derrière des écrans de fumée. Les Canadiens méritent des réponses et il est temps que le gouvernement dise la vérité.

Quand les conservateurs établiront-ils une garantie de délais d'attente comme ils l'ont promis il y a plus d'un an?

• (1450)

L'hon. Tony Clement (ministre de la Santé et ministre de l'initiative fédérale du développement économique dans le Nord de l'Ontario, PCC): Monsieur le Président, la députée a peut-être raté la conférence de presse, mais le premier ministre et moi-même avons pu annoncer qu'il existe maintenant dans toutes les provinces et dans tous les territoires au moins une garantie de délai d'attente, et d'autres seront établies.

Nous avons tenu cette promesse. Nous prenons des mesures pour réduire les délais d'attente. Nous prenons des mesures pour accroître l'accessibilité de notre système de soins de santé.

Après 13 ans au cours desquels les délais d'attente ont doublé au pays, nous passons à l'action.

* * *

LA RÉFORME DU SYSTÈME DÉMOCRATIQUE

M. Laurie Hawn (Edmonton-Centre, PCC): Monsieur le Président, la Chambre des communes a été très occupée ce printemps. Vingt-neuf projets de loi ont été renvoyés au Sénat, y compris tous les projets de loi prioritaires du gouvernement comme le projet de loi budgétaire et ceux visant à rendre plus sûres nos rues et nos collectivités.

Cependant, le Sénat dominé par les libéraux continue de faire obstruction aux projets de loi et d'en retarder l'adoption, comme le projet de loi C-10, qui propose des peines minimales obligatoires pour les crimes commis avec une arme à feu.

J'ai appris que le Sénat dominé par les libéraux refuse maintenant de faire son travail dans le dossier de la réforme du système démocratique et qu'il refuse de se prononcer sur un projet de loi qui démocratiserait le Sénat en faisant passer le mandat des sénateurs de 45 ans à 8 ans.

Le premier ministre aurait-il l'obligeance de nous dire si le Sénat dominé par les libéraux refuse vraiment de faire son travail?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, j'aimerais signaler qu'en rejetant les dispositions voulant réduire le mandat des sénateurs à moins de 45 ans, le Sénat libéral défie plus que le gouvernement, il défie son propre chef ici, à la Chambre. Il défie l'ancien leader au Sénat et, bien sûr, l'opinion publique et le bon sens.

Les sénateurs libéraux n'empêcheront pas la réforme du Sénat. Leurs actions font en sorte qu'ils seront exclus de la réforme imminente, parce que la réforme est inévitable et parce que le public ne tolérera plus une institution qui fonctionne de la sorte.

LA CONSOMMATION

Mme Penny Priddy (Surrey-Nord, NPD): Monsieur le Président, nous avons vu le jus de carottes contaminé, les épinards aux colibacilles, la nourriture pour chiens qui rend malade et qui tue. Maintenant, nous constatons que les Canadiens ordinaires ont été exposés à du dentifrice et à d'autres articles d'hygiène personnelle de contrefaçon. Les Canadiens perdent rapidement confiance dans les aliments et les articles personnels importés.

Les ententes commerciales laissent à désirer et les inspecteurs sont en nombre insuffisant, mais le gouvernement ne semble pas comprendre la gravité de la situation. Il ne suffit pas de publier des avertissements dans les médias.

Pourquoi le ministre n'a-t-il pas suivi les conseils de l'Association des produits de consommation, qui proposait de rendre les importateurs responsables du contenu de leurs produits?

L'hon. Tony Clement (ministre de la Santé et ministre de l'initiative fédérale du développement économique dans le Nord de l'Ontario, PCC): Monsieur le Président, effectivement, la situation est grave. La députée parle de la possibilité qu'il y ait sur le marché du dentifrice contaminé.

Je puis lui dire que nos inspecteurs et nos enquêteurs sont sur les lieux et analysent les produits pour déterminer s'il existe un risque quelconque pour la santé. C'est notre travail. Nous réagissons à cette situation. En effet, des membres de notre personnel se penchent également sur le cas de contrefaçon. Ils surveillent la situation pour que nous puissions réagir si des produits de contrefaçon font leur apparition.

Tant que l'enquête ne sera pas terminée, le meilleur conseil que je puis donner c'est d'inviter les consommateurs à la prudence.

Mme Penny Priddy (Surrey-Nord, NPD): Monsieur le Président, cela ne suffit pas. La santé de nos enfants est mise en péril.

Pourquoi la responsabilité incombe-t-elle seulement à ceux qui vendent les produits contaminés et non pas également à ceux qui les importent?

Si le ministre fait tellement confiance à la réglementation actuelle, irait-il jusqu'à manger un repas entièrement composé de produits non réglementés ou se servir d'articles personnels non réglementés?

À combien d'autres produits contaminés les Canadiens devront-ils être exposés avant que le ministre n'opère de véritables changements?

L'hon. Tony Clement (ministre de la Santé et ministre de l'initiative fédérale du développement économique dans le Nord de l'Ontario, PCC): Monsieur le Président, la députée est tout à fait dans l'erreur. Dans le cas qui nous occupe, l'importateur est intervenu pour retirer les produits des tablettes. C'est ce que ferait tout importateur responsable.

La députée devrait savoir que nous avons un mécanisme de contrôle de la conformité, un mécanisme de surveillance. De toute évidence, il n'est pas parfait, sinon la situation dont nous parlons n'existerait pas. Nous allons continuer à exercer une surveillance et à veiller à la conformité.

Si nos approvisionnements alimentaires posent problème, nous allons faire tout ce qui est possible et qui relève du gouvernement, mais la population doit également faire preuve de prudence. Il faut se méfier des produits bon marché. Dans le cas qui nous intéresse, la situation est inacceptable.

*Questions orales***LE BOIS D'OEUVRE**

M. Blair Wilson (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement se vante avec fierté de la grande capitulation dans le secteur du bois d'oeuvre, mais seulement sept mois après la signature de l'entente, les États-Unis ont déjà commencé à s'attaquer à nos programmes. Ils ont même converti les droits de 10,8 p. 100 en taxe de 15 p. 100. Nous apprenons maintenant qu'ils se préparent à nous imposer une nouvelle taxe punitive de 50 p. 100, et à tenter de nouvelles poursuites contre nous grâce à l'argent que les conservateurs leur ont abandonné en premier lieu.

Les Canadiens méritent des réponses à leurs questions. Il est temps de dire la vérité. Quand le gouvernement cessera-t-il de céder aux pressions de la Maison-Blanche et du lobby américain du bois d'oeuvre?

• (1455)

L'hon. David Emerson (ministre du Commerce international et ministre de la porte d'entrée du Pacifique et des Olympiques de Vancouver-Whistler, PCC): Monsieur le Président, je pense que la vérité, c'est qu'il est temps que les députés d'en face, les députés néo-démocrates et tous ceux qui s'opposent à l'accord sur le bois d'oeuvre réalisent que, sans cet accord, nous ferions actuellement face à de nouvelles poursuites, de nouvelles actions en justice aux termes du chapitre 19. Nous devrions notamment payer des droits de 30 ou 40 p. 100. En outre, nous n'aurions pas récupéré plus de 5 milliards de dollars pour les Canadiens.

* * *

LE SECTEUR DE L'AUTOMOBILE

L'hon. Navdeep Bains (Mississauga—Brampton-Sud, Lib.): Monsieur le Président, dans le secteur de l'automobile, on s'inquiète beaucoup de ce que le gouvernement conservateur négocie actuellement un accord de libre-échange avec la Corée du Sud. Quand on pense à la manière dont il a capitulé dans le dossier du bois d'oeuvre, les intervenants de ce secteur ont toutes les raisons du monde d'être inquiets. De nombreux rapports indiquent que des milliers d'emplois seraient perdus dans le secteur de l'automobile.

Les Canadiens ont droit à des réponses et il est temps que le gouvernement dise la vérité.

Le gouvernement veillera-t-il à ce que tout accord éventuel avec la Corée du Sud ne sonne pas la fin de notre secteur de l'automobile?

L'hon. David Emerson (ministre du Commerce international et ministre de la porte d'entrée du Pacifique et des Olympiques de Vancouver-Whistler, PCC): Monsieur le Président, je suis stupéfait. Je suppose que, lorsque les libéraux en face perdent des députés importants, ils commencent à prendre des leçons d'économie du NPD. Ils en viennent même à s'exprimer comme les néo-démocrates.

Nous ne concluons pas d'accords de libre-échange qui ne soient pas dans l'intérêt de tous les Canadiens et de tous les secteurs touchés.

* * *

LES POLITIQUES GOUVERNEMENTALES

L'hon. Ken Dryden (York-Centre, Lib.): Monsieur le Président, les Canadiens méritent des réponses, mais le gouvernement n'a jamais ressenti le besoin d'en donner ni aux citoyens ordinaires, par l'intermédiaire des médias ou de la période des questions, ni aux députés, en comité — et on se rappellera de l'incroyable manuel des coups fourrés —, ni aux groupes qui se consacrent corps et âme à

l'environnement, à l'alphabétisation, aux femmes ou à n'importe quoi d'autre. Nous pouvons demander à ces groupes, ils ne réussissent même pas à obtenir une rencontre.

Le Canada fonctionne parce que, avec plus de possibilités de divergences que tout autre pays, les Canadiens se parlent, s'écoulent et ne divisent pas par calcul stratégique. Le premier ministre actuel est différent. Il est le grand semeur de zizanie.

Quand le premier ministre commencera-t-il à donner aux Canadiens de vraies réponses?

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, notre Canada est le Canada dont ma grand-mère, une réfugiée qui a fui le communisme, me disait qu'il était un pays de liberté, d'espoir et de possibilités. Elle me disait qu'il n'était pas nécessaire d'appartenir à l'élite. Il importait peu que le père de quelqu'un soit professeur, politicien, homme d'affaires ou diplomate. Cela n'avait aucune importance. On pouvait réussir simplement en travaillant fort et en faisant de son mieux.

C'est le Canada auquel croient les conservateurs. C'est le genre de Canada que le gouvernement s'efforce de construire.

L'hon. Ken Dryden (York-Centre, Lib.): Monsieur le Président, lorsque quelqu'un ne donne pas de réponses pendant un certain temps, les gens peuvent quand même supposer qu'il les connaît, mais les mois passent et les gens finissent par s'interroger.

Après avoir gouverné en prévision d'une campagne électorale et se retrouvant tout à coup sans campagne électorale à l'horizon, le gouvernement conservateur a clairement montré, au cours des dernières semaines, qu'il n'a pas de but, pas de direction, pas d'idée de ce qu'il faut faire. En 17 mois, ce gouvernement catégorique est devenu résolument mauvais, puis résolument catégorique. C'est tout. Le gouvernement est devenu très rapidement très vieux.

Quand le premier ministre comprendra-t-il ce que la population sait déjà? Le problème du gouvernement conservateur, ce n'est pas uniquement qu'il ne donne pas de réponses, c'est qu'il ne les a pas.

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Le leader du gouvernement à la Chambre a la parole.

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, les Canadiens peuvent voir qu'ils ont le choix. Ils ont le choix entre le pessimisme de gens qui s'accrochent désespérément au pouvoir et souhaiteraient faire partie du gouvernement, de ce côté-ci, parce que nous produisons des résultats.

Nous donnons des réponses et, en plus, nous donnons aux Canadiens ce que nous leur avons promis, comme des réductions d'impôts. Nous avons produit des budgets équilibrés. Nous corrigeons le déséquilibre fiscal. Nous adoptons des lois plus fermes envers les criminels afin de rendre nos rues et nos collectivités plus sûres. Nous procédons à une réforme des institutions démocratiques. Nous essayons de faire le ménage au Sénat. Nous essayons de faire du Canada un endroit meilleur.

Qui nous met constamment des bâtons dans les roues? Un groupe de gens: le Parti libéral.

Questions orales

• (1500)

[Français]

LES DÉPENSES DE L'EX-LIEUTENANT-GOUVERNEUR DU QUÉBEC

M. Jean-Yves Laforest (Saint-Maurice—Champlain, BQ): Monsieur le Président, les partis fédéralistes ont démontré cette semaine, au Comité permanent des comptes publics, leur attachement profond à la monarchie, en refusant d'inviter à comparaître l'ex-lieutenant-gouverneur du Québec pour qu'elle vienne témoigner de ses égarements et de ses dépenses. Un député conservateur et un néo-démocrate veulent même entendre des experts constitutionnels et juridiques avant de prendre une décision aussi simple que celle de l'inviter à comparaître.

Lise Thibault n'étant plus lieutenant-gouverneur, elle est redevenue la citoyenne Thibault et, à ce titre, en quoi peut-on s'opposer à ce qu'elle vienne témoigner de l'usage qu'elle a fait de l'argent des contribuables?

L'hon. Lawrence Cannon (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, PCC): Monsieur le Président, soyons clairs. Le gouvernement a été déterminé dans les gestes qu'il a posés. Ce gouvernement a d'abord et avant tout demandé à la vérificatrice générale d'enquêter, ce qu'elle a fait. Ce gouvernement a invité la GRC à enquêter, ce qu'elle fait présentement. Ce gouvernement reconnaît et respecte l'autorité et l'autonomie des commissions parlementaires quant à inviter qui que ce soit à témoigner. C'est la position du gouvernement.

Mme Vivian Barbot (Papineau, BQ): Monsieur le Président, les partis fédéralistes mettent leur attachement à la monarchie avant l'intérêt des contribuables.

Le gouvernement fédéral entend-il imiter le Québec et exiger à l'avenir des futurs lieutenants-gouverneurs et du Gouverneur général qu'ils comparaissent au Comité permanent du patrimoine canadien pour justifier leurs dépenses? Pas besoin d'avis d'experts juridiques pour exiger cela!

L'hon. Lawrence Cannon (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, PCC): Monsieur le Président, l'honorable députée semble oublier quelque chose. Ce gouvernement, au moment où il a pris le pouvoir, a déposé un projet de loi sur la responsabilité, qui est aujourd'hui une loi. C'est notre marque de commerce.

Nous ne tolérons pas de cachotteries, nous ne tolérons pas de corruption. Nous sommes transparents, nous sommes responsables et nous sommes sérieux quant à la protection des droits des contribuables canadiens. C'est notre marque de commerce.

* * *

LA GESTION DE L'OFFRE

M. Bernard Patry (Pierrefonds—Dollard, Lib.): Monsieur le Président, la gestion de l'offre fait actuellement, pendant les négociations à l'OMC, l'objet d'une attaque féroce. Le ministre de l'Agriculture du Québec et l'UPA ont joint leurs voix pour implorer le gouvernement fédéral de défendre les producteurs québécois à l'OMC. Il est temps que ce gouvernement dise la vérité.

Est-il vrai que nos négociateurs ont reçu des ordres précis de ce gouvernement de ne pas intervenir dans le processus, c'est-à-dire que leur stratégie est celle de la chaise vide? Le gouvernement va-t-il s'engager fermement et officiellement auprès des producteurs soumis au régime de la gestion de l'offre pour qu'ils ne subissent aucune baisse tarifaire à court, moyen et long termes?

L'hon. Christian Paradis (secrétaire d'État (Agriculture), PCC): Monsieur le Président, les instructions sont claires. Notre gouvernement défendra la gestion de l'offre. Non, on ne touchera pas aux quotas. Non, on ne touchera pas aux tarifs. C'est ce que le négociateur du Canada dira haut et fort — la défense de la gestion de l'offre, telle qu'elle est.

* * *

[Traduction]

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

M. Dave Batters (Palliser, PCC): Hier, monsieur le Président, le Conseil des droits de l'homme des Nations Unies concluait à Genève sa cinquième session ordinaire.

Le Canada a toujours maintenu que le conseil doit être à la hauteur des attentes et assurer la promotion et la protection des droits de la personne partout dans le monde en demeurant objectif et impartial. Jusqu'à présent, le conseil ne répond pas à ces attentes, mais notre gouvernement conservateur maintient une position de principe.

Cette cinquième session a surtout porté sur le renforcement institutionnel. Pourtant, le Canada n'approuve pas le document issu du consensus final. Le ministre des Affaires étrangères pourrait-il nous expliquer pourquoi le Canada n'a pas accepté les conclusions du Conseil des droits de l'homme?

L'hon. Peter MacKay (ministre des Affaires étrangères et ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, PCC): Monsieur le Président, le Canada est effectivement déçu de l'attitude adoptée par le Conseil des droits de l'homme, qui a été créé pour promouvoir et protéger les droits de la personne, et qui ne respecte pas ses principes fondateurs dans le document adopté cette semaine.

Nous ne pouvons, par opportunisme, accepter d'inscrire un point permanent à l'ordre du jour portant sur les territoires palestiniens et isoler ainsi une situation, tout en annulant une étude spéciale sur les droits de la personne dans des pays préoccupants comme Cuba et le Bélarus.

Si le Conseil des droits de l'homme veut connaître le succès et éviter d'être discrédité comme l'organisme qui l'a précédé, il devrait respecter et appliquer ses principes fondateurs.

Le Canada, pour sa part, continuera de militer en faveur d'un organisme de défense des droits de la personne efficace et crédible qui est cohérent dans ses principes et ses actions.

* * *

• (1505)

LES ANCIENS COMBATTANTS

M. Peter Stoffer (Sackville—Eastern Shore, NPD): Monsieur le Président, d'ici la fin de la journée, le Canada perdra 120 anciens combattants et conjoints d'anciens combattants de la Seconde Guerre mondiale et de la guerre de Corée à cause du vieillissement.

Une veuve du Cap-Breton est venue à la Chambre pour exiger du premier ministre qu'il tienne immédiatement sa promesse d'élargir la portée du PAAC, mais il lui a répondu qu'il faudrait attendre jusqu'au prochain budget. Même si c'est vrai — et plus personne ne fait confiance au premier ministre —, cela signifie que 69 000 anciens combattants et conjoints d'anciens combattants mourront d'ici à ce que la portée du programme soit élargie.

Pourquoi le premier ministre a-t-il trahi la confiance de la veuve d'un ancien combattant? Est-ce le genre de Canada que le leader à la Chambre veut bâtir?

Questions orales

L'hon. Greg Thompson (ministre des Anciens Combattants, PCC): Monsieur le Président, nous sommes déterminés à rehausser ce programme, et le député le sait. D'ailleurs, s'il voulait faire preuve d'honnêteté intellectuelle, il dirait à la Chambre que 12 000 personnes de plus, des anciens combattants et des conjoints, sont devenues admissibles à ce programme l'an dernier seulement.

Nous voulons agir en harmonie avec le ministère et conformément aux attentes des anciens combattants et de leurs veuves en matière de prestation des services. Nous sommes déterminés à élargir le programme, et nous allons le faire.

* * *

LES PÊCHES ET LES OCÉANS

Mme Catherine Bell (Île de Vancouver-Nord, NPD): Monsieur le Président, mes électeurs se préoccupent vivement du manque constant de mesures de conservation du saumon sauvage et du flétan. Les stocks diminuent et les pêcheurs n'arrivent pas à atteindre leurs quotas, mais POC tient quand même à prolonger la saison. La politique relative au saumon sauvage est claire: la conservation avant tout.

Le ministre des Pêches et des Océans tente-t-il d'éliminer la pêche sur la côte ouest ou s'engagera-t-il à consacrer plus de ressources financières et humaines aux mesures de conservation afin de maintenir des stocks de poisson durables pour les pêcheurs sportifs, commerciaux et autochtones de la côte ouest?

L'hon. Loyola Hearn (ministre des Pêches et des Océans, PCC): Monsieur le Président, je tiens à donner l'assurance à la députée que le gouvernement conservateur a accordé plus de fonds aux mesures de conservation du poisson sur la côte ouest que tout gouvernement avant lui. Il n'y a jamais eu autant d'agents d'arraisonnement que maintenant.

Si la députée veut voir ce que nous faisons vraiment pour la côte ouest, je l'invite à rester à l'écoute.

* * *

LE PROGRAMME EMPLOIS D'ÉTÉ CANADA

M. Michael Savage (Dartmouth—Cole Harbour, Lib.): Monsieur le Président, jetons un coup d'oeil au fiasco du programme des emplois d'été. Permettez-moi d'en donner les grandes lignes au ministre.

Il a aboli un programme qui fonctionnait bien pour le remplacer par un programme qui ne fonctionne pas, qui est moins bien doté en argent et qui comporte de nouveaux critères, ce qui a semé la panique parmi les employeurs et les étudiants. On a essayé tant bien que mal de sauver les meubles, mais les fonctionnaires du ministère ont admis devant le comité que le programme avait été bâclé. Le ministre refuse maintenant de fournir honnêtement les détails concernant le financement.

Je souhaite au ministre de passer un bon été, lui qui est un bon bougre malgré tout, mais nous devons nous assurer que l'été prochain sera un bon été également pour tous les gens qui sont concernés par ce programme.

Quand le gouvernement commencera-t-il à dire la vérité à propos du fiasco du programme Emplois d'été Canada pour l'année 2007?

L'hon. Monte Solberg (ministre des Ressources humaines et du Développement social, PCC): Monsieur le Président, en réalité, les étudiants se voient offrir de meilleurs emplois que jamais auparavant grâce au nouveau programme. Voilà la vérité.

Quant à mon ami, je dois cependant lui dire qu'il a beau insister, il n'est pas assez jeune pour obtenir un emploi d'été dans le cadre de ce programme. Il devra s'y résoudre, mais sinon, j'espère qu'il passera un très bel été avec sa famille.

* * *

LA SANTÉ

M. Pierre Lemieux (Glengarry—Prescott—Russell, PCC): Monsieur le Président, les maladies du coeur et autres maladies connexes touchent des milliers de Canadiens chaque année. Plus tôt aujourd'hui, le ministre de la Santé a présenté la réponse du gouvernement au rapport déposé par le groupe de travail sur les gras trans.

Le ministre de la Santé pourrait-il faire savoir à la Chambre ce que notre gouvernement fait pour aider les Canadiens à choisir des aliments plus sains?

L'hon. Tony Clement (ministre de la Santé et ministre de l'initiative fédérale du développement économique dans le Nord de l'Ontario, PCC): Monsieur le Président, j'ai annoncé aujourd'hui que nous acceptons les recommandations du groupe de travail qui propose de limiter à 2 p. 100 la teneur des gras trans des huiles végétales, et à 5 p. 100 celle de tous les autres aliments.

Nous avons donné deux ans à l'industrie pour qu'elle agisse sur les forces du marché, et c'est ce qu'elle fait. Au cours des deux dernières années, les mesures prises par les consommateurs et l'industrie nous ont permis de réduire de moitié les niveaux de gras trans.

J'espère que ces mesures auront des effets positifs. Je crois que nous verrons la différence sur la santé des Canadiens et que certains députés de la Chambre en profiteront aussi.

* * *

[Français]

PRÉSENCE À LA TRIBUNE

Le Président: Nous avons avec nous aujourd'hui plusieurs anciens combattants autochtones.

[Traduction]

Je tiens à attirer l'attention des députés sur la présence à notre tribune de membres de l'Association nationale des anciens combattants autochtones qui sont venus à Ottawa pour participer aux célébrations de la Journée nationale des Autochtones, demain le 21 juin.

Des voix: Bravo!

• (1510)

Le Président: Le député de Willowdale soulève la question de privilège.

* * *

[Français]

LA DÉMISSION D'UN DÉPUTÉ

L'hon. Jim Peterson (Willowdale, Lib.): Monsieur le Président, je désire m'adresser à vous ainsi qu'à mes collègues. C'est avec une grande émotion que j'annonce aujourd'hui qu'après le 12 juillet, je ne serai plus le député fédéral de Willowdale.

*Questions orales**[Traduction]*

Cela n'a pas été une décision facile, mais nous savons tous que nous avons adopté une loi en vertu de laquelle des élections auront lieu à l'automne 2009. Comme l'a dit hier mon bon ami et collègue, le député de Toronto-Centre, j'estime que c'est la meilleure façon d'assurer le renouvellement et de faire en sorte que les voix de demain soient entendues en cette auguste enceinte.

Je comprends et respecte le fait que la décision de déclencher des élections partielles est la prérogative du très honorable premier ministre, mais je peux lui assurer que les électeurs de Willowdale l'appuieront s'il décide d'en déclencher.

[Français]

Ce fut pour moi un grand privilège et un grand honneur d'avoir servi dans la capitale nationale sous ce premier ministre et d'avoir représenté les gens de Willowdale.

[Traduction]

Beaucoup d'événements m'ont marqué dans ma carrière. Je suis fier du fait que, en 1982, en ma qualité de secrétaire parlementaire du ministre de la Justice de l'époque, le très honorable Jean Chrétien, j'ai contribué à faire adopter des modifications au Code criminel érigeant en infraction l'agression sexuelle et garantissant que les relations passées d'une femme ne puissent être utilisées contre elle dans le cadre d'un procès.

La première tâche que m'a confiée le premier ministre quand je suis devenu président du Comité des finances en 1993 était de trouver une façon de respecter la promesse électorale que nous avons faite de remplacer la TPS. Nous avons envisagé 20 solutions de rechange et en avons trouvé une. Nous avons conclu que nous pouvions harmoniser la taxe de vente fédérale avec les provinces. La taxe a été incluse dans les prix et, plus important encore, nous l'avons renommée la taxe sur la valeur ajoutée nationale.

Je peux vous dire que l'ancien premier ministre Chrétien n'était pas très heureux, mais que l'ancien premier ministre Mulroney l'était.

Le ministre des Finances à l'époque, le député de LaSalle—Énard, a lancé les consultations prébudgétaires du Comité des finances, tradition qui continue à ce jour et qui a été adoptée par d'autres assemblées législatives au Canada et à l'étranger. Nos rapports étaient détaillés et très fouillés et, comme on me l'a souvent dit pour me rassurer, ils étaient, parfois peut-être, lus par quelqu'un au ministère des Finances.

J'ai été secrétaire d'État aux Institutions financières et ce fut un rôle très actif. Parmi les dossiers que j'ai abordés, mentionnons l'ouverture de succursales de banques étrangères, un examen quinquennal de la Loi sur les banques qui a donné lieu au projet de loi le plus long jamais présenté au Parlement, la déneutralisation de nos compagnies d'assurances, la création du CANAFE pour lutter contre le blanchiment d'argent, des réformes majeures du Bureau de l'ombudsman et quatre fusions importantes d'institutions financières sans susciter de scandale dans la population.

Je tiens à dire que les institutions financières canadiennes sont des chefs de file ici et que beaucoup sont des champions mondiaux. Je suis d'avis que les fusions aideront nos banques à demeurer concurrentielles et qu'elles peuvent se dérouler sans pertes d'emplois marquées ou fermetures de succursales, comme dans le cas de la fusion qui a donné lieu à la création de TD Canada Trust. Nous ne devrions pas avoir peur des fusions bancaires.

Comme ministre du Commerce international, j'ai pu compter sur l'appui solide du premier ministre de l'époque, le député de LaSalle—Énard, pour élaborer et mettre en oeuvre une stratégie

commerciale non seulement pour les États-Unis, l'Union européenne et d'autres pays, mais notamment pour le Brésil, la Russie, l'Inde et la Chine. La stratégie est encore en vigueur aujourd'hui, mais j'estime qu'il est urgent d'investir davantage de ressources et d'efforts.

Je me suis rendu trois fois en Chine et deux fois en Inde, de même qu'en Russie et au Brésil. Le premier ministre, le député de LaSalle—Énard, a beaucoup contribué aux relations avec ces pays. Nous nous y sommes rendus et nous avons ouvert des portes aux Canadiens, le genre de portes que seul un premier ministre peut ouvrir.

L'Inde est particulièrement chère à mes yeux. Samedi soir dernier, à Toronto, j'ai rencontré Kamal Nath, ministre de l'Industrie de l'Inde. C'est un grand leader, politicien, homme d'État et ami. Plus tard ce soir-là, Heather et moi avons pris part au dîner de la chambre de commerce Indo-Canada. M. Nath était l'un des conférenciers principaux, avec un de nos collègues à la Chambre. Ce fut un événement magnifique.

Je me souviens non seulement de négociations bilatérales fructueuses avec le ministre Nath, mais aussi de nos travaux à l'OMC. Je me souviens particulièrement d'avoir passé trois jours sans dormir parce que nous travaillions dans le salon vert à Genève. C'était à la fin de juillet. Il faisait chaud et il n'y avait pas de climatisation. Nous avions ouvert les fenêtres, mais il n'y avait pas de moustiquaires. Des millions de moustiques s'étaient joints à nous, mais nous étions néanmoins parvenus à un accord-cadre relatif au cycle de négociations de Doha.

Aujourd'hui, un résultat concluant dans ce domaine semble irréel. Toutefois, je quitte la Chambre des communes avec l'idée qu'il est essentiel que le cycle de Doha soit couronné de succès. Il doit être axé sur le développement. Ce qui est le plus important, c'est que seule l'OMC peut tenir en bride les subventions agricoles obscènes qu'offrent les États-Unis et l'Union européenne. Les pourparlers bilatéraux et régionaux ne seront pas suffisants.

● (1515)

Mes années de vie publique m'ont permis de vivre des moments précieux. Quelques jours après le vote sur le mariage entre personnes de même sexe, je devais assister à une cérémonie marquant la pose de la première pierre d'un couvent. J'attendais cette occasion avec une grande fébrilité. La mère supérieure est venue à ma rencontre et m'a dit: « Jim, merci pour ce que vous avez fait ». Je lui ai demandé à quoi elle faisait allusion. Elle a répondu: « Votre vote en faveur du mariage entre personnes de même sexe ». Je lui ai demandé si elle blaguait. Elle m'a répondu: « Non, Jésus veut que nous soyons inclusifs ».

Je suis très fier des paroissiens de l'Église unie de Newtonbrook, qui ont donné un vaste terrain de grande valeur à l'intersection des rues Young et Cummer, qui ont recueilli des fonds et qui ont fait construire 52 logements abordables. C'est un très bel exemple qui illustre ce qu'un plus grand nombre d'entre nous pourraient faire pour aider leur prochain.

Je me souviens d'avoir travaillé très fort afin qu'un jeune homme lourdement handicapé soit placé dans un établissement en mesure de répondre à ses besoins. Au cours de la campagne électorale qui avait suivi, j'étais allé cogner à la porte de la famille et j'avais demandé si je pouvais mettre une pancarte sur son terrain. L'homme m'avait répondu: « Non, je ne suis pas un libéral ». Comme les députés le savent, nos efforts ne sont pas toujours récompensés, mais de toute façon ce n'est pas pour cette raison que nous consentons tous ces efforts.

*Affaires courantes***AFFAIRES COURANTES**

[Français]

Je suis reconnaissant à un grand nombre de personnes. Je veux remercier les gens compatissants et engagés de Willowdale, qui m'ont permis de vivre ces années de vie publique. Je remercie les fonctionnaires et les employés de la Chambre, qui m'ont aidé sans relâche. Je remercie aussi les nombreux fonctionnaires aux Finances, au Commerce et ailleurs. Ce sont les gens les plus travailleurs et les plus capables que je connaisse. Il y a aussi notre famille élargie, c'est-à-dire les personnes remarquables qui ont fait partie de notre équipe au fil des années et à qui je dois tellement. Serait-il dans les règles de signaler leur présence à la tribune?

Le Président: Non.

L'hon. Jim Peterson: Non. Quoi qu'il en soit, ils sont là haut.

Les membres de mon personnel comptent parmi nos plus proches amis, à Heather et à moi. Ma mère et mon père sont tous deux âgés de 94 ans, et ils m'ont donné plus que n'importe quel fils pourrait espérer recevoir. Aujourd'hui encore, ils continuent d'être une incroyable source d'inspiration. Je n'aurais pu choisir de meilleurs parents ou de meilleurs libéraux. Je veux dire à mes frères, David et Tim, qui sont toujours là quand j'ai besoin d'eux, que j'ai hâte de les voir plus souvent, eux et leurs familles exceptionnelles. Je n'aurais pu choisir de meilleurs frères.

La personne la plus importante que je dois remercier est Heather. Si les députés jettent un coup d'oeil à la tribune, elle s'y trouve, mais je ne la vois pas. J'ai fait sa connaissance pendant la première semaine de cours, en neuvième année, et, huit ans plus tard, je l'ai finalement convaincue de m'épouser. Il y a 44 ans de cela. Heather m'a accompagné tout au long de ma carrière, et je l'en remercie. Son appui inconditionnel a donné un sens à tout ce que j'ai fait, et je l'en remercie. Les sages conseils qu'elle m'a prodigués m'ont été très précieux, et je l'en remercie. Son amour a rendu moins pénibles les heures difficiles et plus heureux les bons jours, sans compter que, en période électorale, elle a battu tous les records de pose d'affiches, et je l'en remercie.

Enfin, je tiens à remercier les collègues de tous les partis que j'ai côtoyés au fil des ans, dont vous, monsieur le Président. Il nous est arrivé d'avoir des divergences de vues sur les politiques, mais jamais sur la nécessité de servir nos électeurs avec dévouement et détermination, d'apporter une contribution positive à la vie de nos concitoyens et de bâtir un Canada meilleur et un monde meilleur.

J'ajouterai en terminant que j'ai voyagé et travaillé dans de nombreux pays au cours de ma vie, mais que je suis toujours revenu chez nous, au Canada, avec beaucoup de joie. Nous, Canadiens, sommes l'un des peuples les plus chanceux de la Terre.

Je quitte mes collègues aujourd'hui, confiant qu'eux et leurs successeurs sauront faire en sorte que le Canada continue de faire l'envie du monde entier.

• (1520)

[Français]

Je vous remercie tous de tout ce que vous avez fait pour le Canada. Je vous remercie de tout ce que vous avez fait pour moi.

Le Président: Je remercie l'honorable député de Willowdale de son annonce.

[Traduction]

LA COMMISSAIRE À L'ÉTHIQUE

Le Président: Conformément à l'article 72.13(1)*b*) de la Loi sur le Parlement du Canada, j'ai le devoir de présenter à la Chambre le rapport annuel de la commissaire à l'éthique sur les activités ayant trait aux titulaires de charge publique, pour l'exercice finissant le 31 mars 2007.

[Traduction]

Conformément à l'alinéa 72.13(1)*a*) de la Loi sur le Parlement du Canada, je dois présenter à la Chambre le rapport annuel de la commissaire à l'éthique sur les activités ayant trait aux députés de la Chambre des communes pour l'exercice se terminant le 31 mars 2007.

* * *

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À DES PÉTITIONS

M. Tom Lukiwski (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, 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 22 pétitions.

* * *

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE**SÉCURITÉ PUBLIQUE ET NATIONALE**

L'hon. Stockwell Day (ministre de la Sécurité publique, PCC): Monsieur le Président, en tant que ministre de la Sécurité publique, je suis heureux de déposer, dans les deux langues officielles, la réponse du gouvernement au neuvième rapport du Comité permanent de la sécurité publique et nationale.

Le gouvernement approuve les recommandations du comité permanent de considérer la pertinence d'un nouveau projet de loi visant à créer un fichier national des personnes disparues après l'achèvement du processus fédéral, provincial et territorial qui a pour objectif d'aborder les questions juridiques et financières ainsi que les questions de protection des renseignements personnels qui entourent la mise en oeuvre d'un tel système.

Le gouvernement reconnaît le travail important accompli par le député de Burlington, le Comité permanent de la sécurité publique et nationale et un grand nombre de parlementaires pour faire avancer ce dossier.

* * *

LES DÉLÉGATIONS INTERPARLEMENTAIRES

M. Leon Benoit (Vegreville—Wainwright, PCC): Monsieur le Président, j'ai trois rapports à déposer aujourd'hui.

D'abord, conformément au paragraphe 34(1) du Règlement, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, le rapport de la délégation de l'Association parlementaire canadienne de l'OTAN concernant sa participation à l'assemblée annuelle de l'Assemblée parlementaire de l'OTAN, qui a eu lieu à Québec, au Canada, du 13 au 17 novembre 2006.

Affaires courantes

Le deuxième rapport concerne sa participation au Forum parlementaire transatlantique de l'Assemblée parlementaire de l'OTAN, qui s'est tenu à Fort McNair, à Washington, D.C., aux États-Unis, les 11 et 12 décembre 2006.

Le troisième porte sur sa participation à la réunion conjointe de la Commission de la défense et de la sécurité, de la Commission de l'économie et de la sécurité et de la Commission politique, qui s'est tenue à Bruxelles, en Belgique, du 18 au 20 février 2007, ainsi qu'à la consultation annuelle de la Commission de l'économie et de la sécurité de l'Assemblée parlementaire de l'OTAN auprès de l'OCDE, qui a eu lieu à Paris, en France, les 21 et 22 février 2007.

• (1525)

M. Rob Merrifield (Yellowhead, PCC): Monsieur le Président, conformément au paragraphe 34(1) du Règlement, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, le rapport de la délégation canadienne du Groupe interparlementaire Canada-États-Unis concernant sa participation à la réunion du coprésident qui a eu lieu à Washington, D.C., aux États-Unis, le 16 avril 2007.

L'hon. Roy Cullen (Etobicoke-Nord, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter deux rapports.

Le premier est conforme au paragraphe 34(1) du Règlement et il s'agit du rapport, dans les deux langues officielles, de la délégation de l'Association parlementaire Canada-Europe de l'OSCE concernant sa participation à la réunion d'hiver de l'Assemblée parlementaire de l'OSCE, qui s'est tenue les 22 et 23 février 2007 à Vienne, en Autriche.

Conformément au paragraphe 34(1) du Règlement, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, le rapport de la délégation de l'Association parlementaire Canada-Europe de l'OSCE concernant sa participation à la réunion d'automne de l'Assemblée parlementaire de l'OSCE, qui s'est tenue du 17 au 19 novembre 2006 à St. Julians, à Malte.

* * *

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

AFFAIRES AUTOCHTONES ET DÉVELOPPEMENT DU GRAND NORD

M. Colin Mayes (Okanagan—Shuswap, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le neuvième rapport du Comité permanent des affaires autochtones et du développement du Grand Nord concernant le débat au sujet de la révocation de l'article 67 de la Loi canadienne sur les droits de la personne.

PATRIMOINE CANADIEN

M. Gary Schellenberger (Perth—Wellington, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le 21^e rapport du Comité permanent du patrimoine canadien concernant la nomination de M. Tom Perlmutter au poste de commissaire du gouvernement à la cinématographie de l'Office national du film du Canada.

INDUSTRIE, SCIENCES ET TECHNOLOGIE

M. James Rajotte (Edmonton—Leduc, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le huitième rapport du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie concernant une étude sur la contrefaçon et le piratage de la propriété intellectuelle. Conformément à l'article 109 du Règlement, le comité demande que le gouvernement dépose une réponse globale à ce rapport.

JUSTICE ET DROITS DE LA PERSONNE

M. Art Hanger (Calgary-Nord-Est, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le 17^e rapport du Comité permanent de la justice et des droits de la personne.

Conformément à l'ordre de renvoi du mardi 6 février 2007, le comité a étudié le projet de loi C-32, Loi modifiant le Code criminel (conduite avec facultés affaiblies) et d'autres lois en conséquence, et a convenu, le mardi 19 juin 2007, d'en faire rapport avec des propositions d'amendement.

Je tiens à féliciter les membres du comité. Nous avons siégé très tard hier pour terminer le débat concernant le projet de loi C-32 et nous avons réussi à le soumettre à la Chambre aujourd'hui.

Mme Alexa McDonough: Monsieur le Président, des consultations ont eu lieu entre les partis et je crois que vous constaterez qu'il y a consentement unanime à l'égard de la motion suivante. Je propose que la Chambre félicite les « Pugwash Conferences on Science and World Affairs » à l'occasion de leur 50^e anniversaire, pour leur contribution significative au désarmement nucléaire.

Le Président: La députée a-t-elle le consentement unanime de la Chambre pour présenter la motion?

Des voix: D'accord.

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

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

* * *

• (1530)

PÉTITIONS

LES PASSEPORTS

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je prends la parole aujourd'hui pour présenter deux pétitions signées par des centaines de personnes du Nord de l'Ontario, concernant le besoin et la volonté d'avoir accès à des services de passeports acceptables.

Comme nous le savons, nous avons de graves problèmes dans le domaine des passeports, et des retards dans l'ensemble du pays. Cependant, dans le Nord-Est de l'Ontario, la situation est aggravée par le fait que nous n'avons aucun point de service pour les passeports. Nous avons des gens qui doivent souvent faire un voyage de douze heures en autobus pour se rendre à un point de service.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement fédéral de mettre en place un point de service pour les passeports dans le Nord-Est de l'Ontario, comme il en existe dans d'autres régions du pays, pour que les gens de notre coin du pays, ainsi que peut-être les gens du Nord-Ouest du Québec, puissent avoir accès à un point de service quand ils ont besoin d'un passeport.

Je suis très heureux de présenter ces deux pétitions aujourd'hui.

LES PRODUITS DE SANTÉ NATURELS

M. James Lunney (Nanaimo—Alberni, PCC): Monsieur le Président, j'ai deux pétitions portant sur deux sujets différents. J'ai un groupe de pétitions concernant le projet de loi C-404, signées par environ 500 personnes de Kelowna et de Surrey, en Colombie-Britannique, ainsi que de régions aussi éloignées que le Québec.

Affaires courantes

Les pétitionnaires constatent que les données cumulatives de la science moderne confirment l'utilité des produits de santé naturels, dont l'usage judicieux peut prévenir de nombreuses maladies et de nombreux troubles ainsi qu'en atténuer les effets. Les Canadiens voient d'un bon oeil l'utilisation des produits de santé naturels pour favoriser la santé et le bien-être.

Par conséquent, les pétitionnaires demandent au Parlement d'aider les Canadiens à se procurer des produits de santé naturels en éliminant la TPS sur ces produits et en adoptant le projet de loi C-404, Loi modifiant la Loi sur la taxe d'accise (produits de santé naturels).

L'ÂGE DU CONSENTEMENT

M. James Lunney (Nanaimo—Alberni, PCC): Monsieur le Président, la seconde pétition est signée par quelque 400 Britanno-Colombiens, dont bon nombre de ma circonscription.

Les pétitionnaires pressent le gouvernement de prendre note de la question de l'âge du consentement et d'assurer la protection de nos enfants contre les prédateurs sexuels. Ils exhortent le gouvernement à traiter ce dossier en priorité et à hausser l'âge du consentement à 16 ans, afin de protéger les adolescents vulnérables de 14 et 15 ans.

Si je ne m'abuse, le projet de loi sur la question est à l'étude au Sénat. Les pétitionnaires espèrent que cette mesure législative sera adoptée.

[Français]

LES FIDUCIES DE REVENU

M. Massimo Pacetti (Saint-Léonard—Saint-Michel, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais présenter une pétition sur la promesse brisée du gouvernement relative aux fiducies de revenu. Cette pétition est présentée au nom de David Marshall, de Cornwall, en Ontario.

Il se souvient que le premier ministre se vantait de son soi-disant engagement envers la responsabilité lorsqu'il affirmait qu'il n'y a pas de pire tromperie qu'une promesse non tenue.

Les pétitionnaires rappellent au premier ministre qu'il avait promis de ne jamais imposer les fiducies de revenu, mais qu'il a effrontément brisé sa promesse en imposant un impôt punitif de 31,5 p. 100, ce qui a fait disparaître plus de 25 milliards de dollars que plus de 2 millions de Canadiens, surtout des personnes âgées, avaient péniblement économisés en vue de leur retraite.

Par conséquent, les pétitionnaires demandent au gouvernement: premièrement, d'admettre que la décision d'imposer les fiducies de revenu reposait sur une méthodologie erronée et des hypothèses inexactes; deuxièmement, de s'excuser auprès de ceux qui ont été injustement lésés par cette promesse brisée; et troisièmement, d'annuler l'impôt punitif de 31,5 p. 100 sur les fiducies de revenu.

[Traduction]

L'ENVIRONNEMENT

Mme Jean Crowder (Nanaimo—Cowichan, NPD): Monsieur le Président, j'ai le plaisir de présenter une pétition au nom de citoyens de l'ensemble de la Colombie-Britannique.

Les pétitionnaires ont vu le film d'Al Gore intitulé *Une vérité qui dérange* et ils estiment qu'il présente avec justesse la menace que fait peser la pollution atmosphérique sur la vie à l'échelle mondiale, comme l'ont déjà souligné le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat et des scientifiques de diverses nationalités.

Les signataires demandent que le gouvernement du Canada adopte des programmes conformes aux réalités climatiques et qu'il agisse

immédiatement pour atténuer la crise des changements climatiques en réduisant la dépendance à l'égard des combustibles fossiles, tout en parrainant des initiatives et en accordant des incitatifs visant à promouvoir des technologies moins nuisibles.

LA TRAITE DES PERSONNES

Mme Joy Smith (Kildonan—St. Paul, PCC): Monsieur le Président, je présente aujourd'hui une pétition signée par des centaines de Canadiens d'un peu partout au pays. Les pétitionnaires demandent au gouvernement de poursuivre la lutte qu'il a entreprise contre ce crime terrible qu'est la traite des personnes.

[Français]

L'ASSURANCE-EMPLOI

M. Jean-Claude D'Amours (Madawaska—Restigouche, Lib.): Monsieur le Président, je présente une pétition provenant de plusieurs centaines de citoyens de ma circonscription qui concerne, entre autres, l'élimination des semaines d'attente pour l'assurance-emploi.

Depuis plusieurs mois, pour ne pas dire plusieurs années, nous parlons de l'élimination des semaines d'attente. Malgré ma tentative, la semaine dernière, d'obtenir le consentement unanime de la Chambre, mon projet de loi émanant des députés n'a pas été adopté.

Les pétitionnaires reprochent au gouvernement conservateur de ne pas vouloir aller de l'avant quant à l'élimination des semaines d'attente. Dès que les conservateurs en ont eu la chance, ils ont toujours voté contre l'élimination des semaines d'attente. De plus, les pétitionnaires demandent au gouvernement conservateur de s'assurer que les citoyens peuvent avoir le choix de remplir les formulaires de demande d'assurance-emploi de format papier ou de format électronique, dans l'Internet. Les pétitionnaires demandent que le gouvernement élimine une fois pour toutes les semaines d'attente pour l'assurance-emploi et respecte les familles qui en ont le plus besoin, soit celles qui travaillent tous les jours et qui n'ont pas le choix de faire une demande d'assurance-emploi à cause de leur travail saisonnier.

• (1535)

[Traduction]

L'AMIANTE

M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD): Monsieur le Président, je prends aujourd'hui la parole pour présenter une pétition au nom de centaines de Canadiens de toutes les régions de la Colombie-Britannique. Les pétitionnaires demandent au gouvernement du Canada de reconnaître que l'amiante est le produit industriel le plus meurtrier au monde. Pourtant, le Canada continue d'en être l'un des principaux producteurs et exportateurs à l'échelle mondiale.

Le Canada permet que l'amiante entre dans la composition de matériaux de construction, de textiles et même de jouets pour enfants, et dépense des millions de dollars pour subventionner l'industrie de l'amiante et s'opposer aux efforts internationaux visant à en réduire l'utilisation.

Par conséquent, les pétitionnaires exhortent le Parlement à interdire toutes les formes d'amiante, à présenter un programme de transition équitable à l'intention des travailleurs de l'amiante, à mettre fin à toutes les subventions gouvernementales de l'amiante tant au Canada qu'à l'étranger, et à cesser de bloquer les efforts internationaux visant à protéger les travailleurs contre l'amiante, notamment la Convention de Rotterdam.

Affaires courantes

L'IMMIGRATION

M. Leon Benoit (Vegreville—Wainwright, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux de présenter une pétition au nom d'électeurs des municipalités de Two Hills, de Willingdon, de Myrnam et de Derwent, dans le comté de Two Hills. Les pétitionnaires demandent au gouvernement d'accélérer le processus d'immigration pour les médecins qualifiés qui souhaitent pratiquer en région rurale.

LES FIDUCIES DE REVENU

M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.): Monsieur le Président, je suis ravi de présenter cette pétition sur la promesse trahie des fiducies de revenu au nom de M. George Chin de Calgary, en Alberta, qui se souvient que le premier ministre a déclaré, au sujet de son prétendu engagement envers la responsabilité, qu'il n'y a pas pire tromperie qu'est une promesse non tenue.

Les pétitionnaires rappellent au premier ministre qu'il avait promis de ne jamais imposer les fiducies de revenu, mais qu'il a manqué à cette promesse, sans égard aux conséquences, en frappant les fiducies de revenu d'un impôt punitif de 31,5 p. 100 qui a fait disparaître d'un coup et à jamais plus de 25 milliards de dollars d'économies faites au prix de durs sacrifices par plus de 2 millions de Canadiens, des personnes âgées surtout.

Les pétitionnaires demandent donc au gouvernement conservateur minoritaire de faire ce qui suit: d'abord, d'admettre que la décision d'imposer les fiducies de revenu était fondée sur une méthodologie erronée et des hypothèses incorrectes; ensuite, de s'excuser auprès de ceux qui ont été injustement lésés par le manquement à cette promesse; et, finalement, de supprimer l'impôt punitif de 31,5 p. 100 sur les fiducies de revenu.

LES PRODUITS DE SANTÉ NATURELS

Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NPD): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de prendre la parole aujourd'hui pour présenter trois pétitions signées par 92 de mes électeurs.

Les pétitionnaires demandent au Parlement d'aider les Canadiens à se procurer des produits de santé naturels en éliminant la TPS sur ces produits et en adoptant le projet de loi C-404.

• (1540)

LE SALAIRE MINIMUM FÉDÉRAL

Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NPD): Monsieur le Président, la deuxième pétition a été signée par 41 électeurs à l'appui de mon projet de loi d'initiative parlementaire, le C-375, dont l'objet est de rétablir le salaire minimum fédéral et de le fixer à 10 \$ l'heure.

Plus de deux millions de Canadiens gagnent moins de 10 \$ l'heure. Nous connaissons bien l'impact de la pauvreté sur la santé, le développement social et l'économie dans son ensemble. Nous savons qu'un salaire minimum fédéral pourrait faire augmenter la moyenne des salaires dans l'ensemble du pays et que le salaire minimum a stagné dans les provinces depuis que le salaire minimum fédéral a été aboli par les libéraux.

Les pétitionnaires demandent instamment que le salaire minimum fédéral soit rétabli et fixé à 10 \$ l'heure.

L'IMMIGRATION

Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NPD): Monsieur le Président, la troisième pétition appuie mon projet de loi d'initiative parlementaire, le projet de loi C-394, le projet de loi dit de l'occasion unique.

Mon projet de loi tient compte du fait que le parrainage familial est un volet important d'une politique d'immigration juste. Les règles actuelles concernant la catégorie « regroupement familial » sont trop restrictives, ce qui signifie que, dans bien des cas, les proches parents ne sont pas admissibles au parrainage. Ce projet de loi d'initiative parlementaire a suscité une énorme réaction.

Les pétitionnaires demandent que nous prenions des mesures pour redéfinir la catégorie « regroupement familial » dans la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés en adoptant le projet de loi C-394.

[Français]

L'ASSURANCE-EMPLOI

M. Yvon Godin (Acadie—Bathurst, NPD): Monsieur le Président, j'ai ici une pétition signée par une centaine de personnes du Nouveau-Brunswick. Cette pétition dit que le programme de l'assurance-emploi a été mis sur pied afin de venir en aide aux travailleurs et travailleuses qui ont perdu, de façon transitoire ou permanente, leur emploi, donc leur salaire. Vu l'économie d'aujourd'hui, une perte, même d'une seule journée de salaire, est un bouleversement pour un trop grand nombre d'entre eux et d'entre elles.

La période d'attente de deux semaines est injuste pour les travailleurs et les travailleuses qui souffrent déjà de la perte de leur emploi. Ils demandent de rejeter la période d'attente obligatoire et de permettre aux travailleurs et travailleuses de faire leur demande pour perte de salaire à compter de la première journée de leur demande.

Ils demandent aussi que le personnel adéquat soit réintégré dans les bureaux locaux de Service Canada afin que le ou la requérante puisse avoir le choix de faire sa demande sur papier ou en ligne, et afin qu'il ou elle puisse recevoir de l'aide du personnel bien renseigné.

* * *

[Traduction]

QUESTIONS AU FEUILLETON

M. Tom Lukiwski (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, on répondra aujourd'hui à la question n° 211.

[Texte]

Question n° 211 — **M. Wayne Marston:**

Quels projets, subventions, contributions et autres soutiens financiers Ressources humaines et Développement social Canada a-t-il financés dans la circonscription de Hamilton-Est—Stoney Creek depuis le 7 février 2006?

L'hon. Monte Solberg (ministre des Ressources humaines et du Développement social, PCC): Monsieur le Président, les renseignements gouvernementaux sur les fonds, les subventions, les prêts et les garanties de prêts accordés par les ministères et les organismes sont fondés sur des crédits parlementaires faisant autorité quant aux programmes et aux activités des ministères et des organismes. Ces renseignements sont classés par ministères et organisations gouvernementales dans les Comptes publics et affichés sur les sites Web des organisations. Toutefois, les organisations gouvernementales ne compilent et n'analysent pas les renseignements sur les dépenses en les classant par circonscriptions électorales. Par conséquent, à l'heure actuelle, il serait impossible de fournir les renseignements sous la forme demandée.

Affaires courantes

Depuis le début de la 39^e législature, plusieurs organisations gouvernementales ont entrepris d'énumérer les dépenses fédérales en les classant par codes postaux, pour ensuite classer ces codes postaux par circonscriptions électorales grâce à un outil créé par Statistique Canada. Bien que cette approche soit prometteuse dans une certaine mesure, les risques d'erreur demeurent élevés étant donné que plus de 5 000 codes postaux sont employés dans deux circonscriptions électorales différentes ou plus. En outre, le gouvernement aurait de sérieux doutes quant à la qualité des renseignements financiers obtenus grâce à cette approche, car il ne peut d'aucune façon déterminer la région géographique dans laquelle les fonds fédéraux sont réellement dépensés. Par exemple, il pourrait advenir qu'un financement fédéral soit octroyé à l'administration centrale d'une entreprise située dans une circonscription, mais qu'il soit en fait dépensé par une filiale de cette entreprise située dans une autre circonscription. Il pourrait en être de même pour des paiements faits à des particuliers, à des organisations ou à des fondations. En raison de tout cela et du fait que moins de la moitié des organisations gouvernementales ont fait l'acquisition de l'outil de Statistique Canada, il nous est impossible, pour l'instant, de vous fournir une réponse exacte et complète à cette question.

Cela étant dit, Statistique Canada a entrepris un processus visant à accroître l'exactitude de son outil qui permet d'établir un lien entre les codes postaux et les circonscriptions électorales. Ce processus permettra aux ministères de mieux répartir approximativement par circonscriptions électorales les données qu'ils auront recueillies en fonction des codes postaux. Il devrait être possible d'acquiescer l'outil amélioré à l'automne 2007. D'ici là, le Bureau du Conseil privé entreprendra aussi un processus interministériel visant à déterminer si cet outil peut être mis à la disposition de toutes les organisations gouvernementales sans exception, pour veiller à ce que l'ensemble du gouvernement l'utilise uniformément.

* * *

[Traduction]

QUESTIONS TRANSFORMÉES EN ORDRES DE DÉPÔT DE DOCUMENTS

M. Tom Lukiwski (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, si les questions n^{os} 184 et 208 pouvaient être transformées en ordres de dépôt de documents, les documents seraient déposés immédiatement.

Le Président: D'accord?

Des voix: D'accord.

[Texte]

Question n^o 184 — **M. John Cummins:**

En ce qui concerne les eaux du territoire de la Première nation de Tsawwassen dans le détroit de Georgie, le fleuve Fraser et ailleurs, selon la description de l'Accord définitif Tsawwassen et les conventions accessoires : a) quelle était la nature du trafic maritime en 2006 dans le territoire de la Première nation de Tsawwassen sur le fleuve Fraser et dans le détroit de Georgie; b) quel sera l'impact de l'Accord définitif sur le trafic maritime dans les eaux du territoire de la Première nation de Tsawwassen et quelles études ont été entreprises quant à l'impact qu'aura l'Accord définitif sur le trafic maritime; c) outre le détroit de Georgie et le fleuve Fraser, quels autres plans d'eau se trouvent dans le territoire de la Première nation de Tsawwassen; d) quelles espèces de poissons ou de crustacés ont été pêchés par les pêcheurs récréatifs ou commerciaux dans le territoire de la Première nation de Tsawwassen au cours des années 1986 à 2006; e) quelle était la quantité ou le nombre, et la valeur au débarquement du poisson et des crustacés pêchés par les détenteurs d'un permis de pêche commerciale durant la période 1986 à 2006; f) combien de pêcheurs commerciaux étaient autorisés à pêcher en vertu d'un permis de pêche dans tout secteur du territoire de la Première nation de Tsawwassen à chaque année durant la période; g) combien de pêcheurs récréatifs étaient autorisés à pêcher

en vertu d'un permis de pêche dans toute zone du territoire de la Première nation de Tsawwassen chaque année durant la période; h) combien de permis de pêche commerciale étaient détenus par des pêcheurs dans toute zone du territoire de la Première nation de Tsawwassen chaque année durant la période; i) combien d'heures de pêche ont été autorisées pour permettre à la Première nation de Tsawwassen de pêcher à des fins alimentaires, sociales et cérémonielles, par espèce, chaque année durant la période; j) combien de livres de poisson ont été débarquées par la Première nation de Tsawwassen à des fins alimentaires, sociales et cérémonielles chaque année durant la période; k) quelle quantité de saumon rouge aurait pu être pêchée chaque année selon les Allocations en vertu du droit de pêche de la Première nation de Tsawwassen, si ces allocations avaient été en place durant la période, et quel a été le total des prises de saumon dans le fleuve Fraser chaque année durant la période; l) combien de membres de la Première nation de Tsawwassen inscrits en vertu de la Loi sur les Indiens résidaient dans la Réserve indienne de la Première nation de Tsawwassen chaque année durant la période; m) quelles études ont été entreprises en vue de déterminer l'impact de la création du droit de pêche de la Première nation de Tsawwassen sur d'autres pêcheurs récréatifs et commerciaux qui ont toujours pêché dans ce qui est maintenant le territoire de la Première nation de Tsawwassen, en particulier sur le déplacement des pêcheurs récréatifs et commerciaux traditionnels; n) si le 0,78 p. 100 de l'allocation commerciale canadienne de saumon rouge du fleuve Fraser qui est cédé à la Première nation de Tsawwassen avait été pêché par la Première nation de Tsawwassen, quel aurait été le total des prises en livres chaque année durant la période; o) quels mécanismes ont été mis en place afin de garantir aux pêcheurs récréatifs et commerciaux qui ont toujours pêché dans la zone maintenant intégrée au territoire de la Première nation de Tsawwassen qu'ils pourront continuer de pêcher sans entraves dans les zones de pêche récréatives et commerciales accessibles au public; p) quelle aurait été (i) la valeur, en quantité de poisson, de l'allocation de 0,78 p. 100 du total des prises admissibles canadiennes de saumon rouge du fleuve Fraser accordée à la Première nation de Tsawwassen chaque année durant la période, aux termes de l'Accord définitif et des conventions accessoires, (ii) le total des prises commerciales canadiennes du saumon rouge du fleuve Fraser chaque année, (iii) l'allocation moyenne à la Première nation de Tsawwassen durant la période selon l'allocation de 0,78 p. 100; q) quelle aurait été la valeur pécuniaire de l'allocation de 3,27 p. 100 des prises commerciales en estuaire de saumon keta du fleuve Fraser pour la Première nation de Tsawwassen chaque année durant la période; r) quelle aurait été la valeur de l'allocation de 0,78 p. 100 pour la Première nation de Tsawwassen du total des prises commerciales canadiennes admissibles de saumon rose du fleuve Fraser chaque année durant la période; s) quelle aurait été la valeur des cinq permis de pêche commerciale au crabe qui seront délivrés à la Première nation de Tsawwassen aux termes de l'Entente sur la récolte, distincte de l'Accord définitif, chaque année durant la période; t) quelle sera la taille maximale du crabe pris aux termes de l'Accord définitif et des conventions accessoires à des fins alimentaires, sociales, cérémonielles et commerciales; u) quelles sont la quantité et la valeur du crabe pris par la Première nation de Tsawwassen à des fins alimentaires, sociales et cérémonielles chaque année durant la période; v) quelles étaient la quantité et la valeur de chaque espèce prise à l'ouverture de la pêche à des fins alimentaires, sociales et cérémonielles ou aux termes de ces permis, et exportée aux États-Unis ou dans d'autres pays chaque année durant la période; w) l'Accord définitif et les conventions accessoires prévoient-ils l'adoption par la Première nation de Tsawwassen de mécanismes de surveillance et de déclaration des prises à des fins personnelles et, dans l'affirmative, de quelle façon ces mécanismes diffèrent-ils des mécanismes de surveillance et de déclaration des prises prévus pour les activités publiques de pêche commerciale et récréative qu'il sera toujours possible d'exercer sur le territoire de la Première nation de Tsawwassen après la mise en œuvre de l'Accord définitif?

(Le document est déposé)

Question n^o 208—**M. Nathan Cullen:**

En ce qui a trait à l'infestation de dendroctone du pin en Colombie-Britannique et en Alberta: a) quelle est la plus récente évaluation de son impact économique quant à, notamment, le bois d'œuvre perdu, le nombre d'hectares touchés, la perte d'emplois et le développement régional à long terme; b) combien de collectivités et de familles sont touchées par l'infestation, selon la province; c) dans les zones infestées, quelles collectivités sont considérées comme étant les moins touchées et les plus touchées, selon la province; d) quelles ressources financières annuelles estime-t-on devoir consacrer pour résoudre la crise; e) quelle somme le gouvernement a-t-il engagée annuellement depuis cinq ans à la recherche d'une solution; f) quand les annonces du consentement d'une aide financière ont-elles été faites; g) quel est le montant annuel des fonds déboursés; h) quel ministère a versé les fonds ou aurait dû les verser; i) quelles collectivités en Colombie-Britannique et en Alberta ont reçu des fonds, sur une base annuelle, pour s'attaquer à l'infestation, et dans chaque cas, veuillez identifier les organismes récipiendaires ou les projets auxquels les fonds ont été consacrés; j) à quelles directions de quels ministères a-t-on confié la responsabilité d'élaborer et de mettre en œuvre une stratégie pour s'attaquer à l'infestation?

(Le document est déposé)

Initiatives ministérielles

[Traduction]

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

Le Président: D'accord?

Des voix: D'accord.

* * *

DEMANDES DE DOCUMENTS

M. Tom Lukiwski (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, pourriez-vous appeler les motions P-23, P-24 et P-27?

Motion P-23

Qu'un ordre de la Chambre soit donné en vue de la production d'une copie du courriel du 21 octobre 2004 adressé à Adam LaRusic, ingénieur principal d'évaluation environnementale, Division de la prévention de la pollution et de l'évaluation, Environnement Canada (Vancouver), par Lisa Walls, gestionnaire intérimaire de la Division de la prévention de la pollution et de l'évaluation, Environnement Canada (Vancouver), lui signalant que le ministère des Pêches avait informé l'Administration portuaire de Vancouver que le projet du Terminal 2 pouvait être retiré du document d'orientation de l'évaluation environnementale du projet de création d'un troisième poste de mouillage à Deltaport sans tenir de consultation publique.

Motion P-24

Qu'un ordre de la Chambre soit donné en vue de la production d'une copie de la note de service du 21 octobre 2004, adressée à Lisa Walls, gestionnaire intérimaire de la Division de la prévention de la pollution et de l'évaluation, Environnement Canada (Vancouver), de la part d'Adam LaRusic, ingénieur principal d'évaluation environnementale, Division de la prévention de la pollution et de l'évaluation, Environnement Canada (Vancouver), laquelle note affirme que le projet visant le Terminal 2 devrait figurer dans la partie portant sur les effets cumulatifs de l'évaluation environnementale du projet de création d'un troisième poste de mouillage à Deltaport.

Motion P-27

Qu'un ordre de la Chambre soit donné en vue de la production de copie des sixième et septième rapports du Canada au Comité pour l'élimination de la discrimination à l'égard des femmes des Nations Unies.

M. Tom Lukiwski: Monsieur le Président, les avis de motions P-23 et P-24 portant production de documents, inscrits au nom du député de Delta—Richmond-Est, et P-27, inscrit au nom de la députée de London—Fanshawe, sont jugés recevables par le gouvernement et les documents sont déposés immédiatement.

(La motion est adoptée.)

M. Tom Lukiwski: Monsieur le Président, je demande que toutes les autres motions portant production de documents soient reportées.

Le Président: D'accord?

Des voix: D'accord.

* * *

LES CONFÉRENCES PUGWASH

Mme Alexa McDonough (Halifax, NPD): J'invoque le Règlement, monsieur le Président. Des discussions supplémentaires ont eu lieu entre les partis, et vous constaterez, je crois, qu'il y a un consentement unanime à l'égard de la motion suivante. Je propose:

Que la Chambre félicite les « Pugwash Conferences on Science and World Affairs » à l'occasion de leur 50^e anniversaire, pour leur contribution significative au désarmement nucléaire.

Le Président: La députée de Halifax a-t-elle le consentement de la Chambre pour proposer sa motion?

Des voix: D'accord.

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

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LA LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 19 juin, du projet de loi C-6, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et certaines lois en conséquence, dont le comité a fait rapport avec des propositions d'amendement ainsi que du groupe de motions n^o 1.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Monsieur le Président, je suis heureux d'intervenir cet après-midi au sujet du projet de loi C-6. Il s'agit, pour une large part, d'un projet de loi qui vise à apporter à d'autres lois des modifications qui auront pour effet d'opérer d'importants changements dans le secteur de l'aéronautique.

Nous débattons aujourd'hui d'une série d'amendements qui ont été proposés afin d'améliorer le projet de loi C-6, mais le gouvernement a décidé d'en retirer certains, d'édulcorer le projet de loi et d'abaisser les exigences en matière de sécurité imposées à l'industrie du transport aérien, notamment à Air Canada et à WestJet, qui, avouons-le, ont fait un excellent travail de lobbying afin d'obtenir d'avoir moins de comptes à rendre à la population.

Il est important d'aborder, à l'occasion de ce débat, la question de la situation globale dans laquelle se trouve l'industrie manufacturière et d'en profiter pour discuter des raisons pour lesquelles les consommateurs canadiens et les Canadiens en général méritent qu'on leur rende davantage de comptes. Il y a lieu d'être perplexe à propos des motifs qui poussent le gouvernement à constamment extirper de nos projets de loi ce genre d'amendements.

Il l'a fait tout récemment à propos des amendements au projet de loi sur le transport ferroviaire, et, cette fois encore, il a retranché du projet de loi des dispositions visant à assurer, dans le secteur de l'aéronautique, une meilleure reddition de comptes en ce qui concerne la divulgation complète des renseignements relatifs aux billets d'avion, à leur prix, ainsi qu'à tous ces frais et droits, souvent cachés, qui y sont inclus. Le gouvernement a retiré ce genre de propositions du projet de loi sur le transport ferroviaire, ce qui est inexplicable.

Dans ce projet de loi, le gouvernement avait également enlevé aux gens du voisinage la possibilité de recourir à la médiation quand ils ont un différend à propos des propriétés des entreprises ferroviaires et de l'usage qu'elles en font. Je ne comprends pas pourquoi le gouvernement tient à priver les consommateurs de ces libertés civiles auxquelles ils ont vraiment droit et dont nous devrions jouir dans une société libre.

Ces dispositions, qui ont été présentées par le NPD, sont importantes. Mon collègue, le député de Burnaby—New Westminster, mérite beaucoup de crédit pour avoir travaillé d'arrache-pied sur ce projet de loi. Il est parvenu à travailler avec les représentants des autres partis d'opposition pour le modifier considérablement en faveur du public, mais nous assistons actuellement à l'érosion des changements ainsi proposés, notamment avec l'instauration d'un système de gestion de la sécurité qui donnera en réalité carte blanche à l'industrie dans la conduite de ses activités et dans l'application des exigences de déclaration concernant les menaces à la sécurité et les problèmes qui se posent dans le secteur du transport aérien.

Initiatives ministérielles

Même lorsqu'il y a violation — et j'irai davantage dans les détails à ce sujet plus tard —, le secteur de l'aéronautique obtient en fait tout simplement l'absolution sans autre procès. On laisse aux entreprises concernées la liberté de prendre des mesures volontaires lorsqu'il s'agit de redresser une situation. Par ailleurs, un tel laxisme ne fera rien pour punir le nivellement par le bas, un phénomène toujours susceptible de se produire dans ce secteur.

Nous avons eu de la chance. L'industrie du transport aérien a repris de la vigueur au pays après le 11 septembre. Nous avons fait face à des problèmes et des défis importants. Des frais supplémentaires ont été ajoutés pour financer les opérations en matière de sécurité et autres, et l'industrie a dû absorber l'augmentation des coûts de carburant et tenir compte d'autres facteurs.

L'industrie a réussi à remonter la pente, mais cela ne réduit en rien l'importance d'assurer une reddition de comptes, de respecter les restrictions prévues et de permettre aux Canadiens d'obtenir des renseignements sur les questions relatives à la sécurité.

Le secrétaire parlementaire, qui a présidé le Comité de l'industrie, a déposé aujourd'hui un rapport sur l'étude relative à la contrefaçon que le comité vient de terminer. Une partie des témoignages que nous avons entendus soulignaient que les compagnies aériennes actuelles et d'autres secteurs de l'industrie utilisent des pièces contrefaites. Les témoins ont parlé du secteur aérospatial, mais ils ont aussi parlé de faux disjoncteurs ou des disjoncteurs volés qui étaient utilisés dans les hôpitaux, ce qui pourrait être dangereux pour les patients. Si le système de gestion des hôpitaux permet le recours à des produits moins fiables et non garantis, que se passera-t-il en cas de problème? Personne ne voudra en assumer la responsabilité.

Le Comité de l'industrie a entendu des témoins affirmer que des produits de contrefaçon étaient utilisés dans l'industrie du transport aérien. Pourquoi devrions-nous permettre cela? Notre comité a recommandé que des mesures soient prises pour mettre un frein à la contrefaçon et pour accroître la responsabilité, non seulement au niveau de ceux qui fabriquent ces produits de contrefaçon, mais aussi de ceux qui les distribuent et des sociétés et des pays qui permettent que cela se produise.

• (1545)

Parallèlement, en éliminant la reddition de comptes, on établit un système qui permettra à une entreprise de ne pas tout déclarer au ministère lorsque l'industrie aérienne connaît des problèmes. C'est problématique. Je suis un jeune père et j'ai amené ma fille ici à la Chambre des communes pour notre dernière semaine de séance. Nous sommes venus en avion. La sécurité est un aspect auquel les gens pensent. Je n'aime pas prendre l'avion. Je n'ai jamais aimé cette partie de mon travail, mais on s'y fait.

Toutefois, les gens s'attendent à des normes de sécurité des plus rigoureuses. J'ai confiance dans les transporteurs aériens que nous avons. Toutefois, je sais qu'il est arrivé que des transporteurs négligent des exigences en matière de sécurité ou adoptent des pratiques inappropriées qui ont exposé les gens à des risques, non seulement ici mais partout dans le monde.

C'est arrivé au Canada. On a souvent cité l'exemple de Jetsgo, qui a fait monter des milliers de passagers dans des avions qui présentaient des troubles. Les exigences de reddition de comptes n'étaient pas à la hauteur de ce que j'aurai attendu.

Lorsque nous montons à bord d'un avion, nous voulons sentir que la compagnie aérienne va utiliser les meilleures pratiques possible. Ces meilleures pratiques émergent d'une concurrence saine, mais aussi de la nécessité de rendre des comptes aux consommateurs, qui peuvent ainsi prendre les bonnes décisions quant à la façon de

dépenser leur argent et qui connaissent ainsi la valeur du produit. Cela repose un peu sur la sécurité. Les consommateurs du pays méritent de pouvoir utiliser la sécurité comme facteur prioritaire de leurs achats, qu'il soit question de transport aérien, d'automobiles ou d'autres produits fabriqués.

Comme nous le savons, certaines choses néfastes s'infiltrèrent dans le système. Pour revenir à la contrefaçon, il y avait un dentifrice dans les magasins canadiens qui était contaminé, manifestement. De plus, mon fils comptait parmi ceux qui avaient un train Thomas dont la peinture contenait du plomb. Ces trains étaient fabriqués par une entreprise en Chine qui importait le produit au Canada.

Non seulement certains de ces produits arrivent ici — nos lois en matière d'inspection et notre réglementation à la frontière étant déficientes —, mais ils pénètrent dans le système. C'est la même chose dans l'aéronautique, comme l'a démontré l'étude du Comité de l'industrie, des sciences et de la technologie sur la contrefaçon. Pourquoi modifierions-nous le projet de loi C-6 pour supprimer les dispositions, ce qui réduirait la reddition de comptes, alors que nous en avons le plus besoin à l'heure actuelle?

C'est important. Encore une fois, le consommateur devrait pouvoir se faire une idée de la sécurité des lignes aériennes quand il fait un achat. Il devrait pouvoir évaluer et comparer cet aspect aussi bien que le confort. Je ne pense pas que le projet de loi nous avantage à cet égard. Je m'inquiète beaucoup qu'on s'engage sur cette voie alors que il se présente au Canada une situation considérée comme une priorité.

Il faut remarquer que dans l'étude sur la contrefaçon, nous avons eu l'assentiment unanime de tous les partis sur une série de recommandations. C'est important parce que nous savons que ces recommandations sont prioritaires pour la population. C'est pourquoi je m'inquiète de voir que le gouvernement veut assouplir cette obligation de rendre des comptes.

Quant à la responsabilité des sociétés, des incidents uniques et très étonnants se sont produits par le passé au Canada. Il y a quelques années à peine, nous avons contraint le gouvernement libéral à modifier le régime qui permettait aux sociétés de déduire les amendes et les pénalités de leurs impôts.

Imaginons un peu la situation: une société pollue ou se faisait pincer à cause d'une certaine pratique commerciale, comparait devant un tribunal, recevait une amende ou une pénalité — tout le processus judiciaire — puis déduisait jusqu'à 50 p. 100 de l'amende à titre de dépense liée à l'entreprise. Si, selon son plan d'entreprise, une société se livrait à des déversements illégaux de polluants ou si elle utilisait des produits contrefaits ou des services qui n'étaient pas conformes aux normes de l'industrie, elle avait le droit de déduire 50 p. 100 des amendes ou des pénalités.

Je termine sur ceci. Il y a d'autres problèmes importants dans ce projet de loi. Ils concernent tout, même la protection des dénonciateurs, qui disparaît, elle est conditionnelle dans le projet de loi, ce qui n'a aucun sens. Nous avons combattu d'un bout à l'autre du pays pour obtenir la protection des dénonciateurs ici à Ottawa et cela soulève encore des difficultés, de sorte qu'il est totalement insensé de l'enlever d'un autre projet de loi important.

En guise de conclusion, je me permets d'adresser une prière au gouvernement. Nous ne voulons pas que notre réseau des transports, qui sert tant au transport des marchandises qu'au déplacement des voyageurs, soit menacé, ce qui ne ferait rien pour améliorer notre productivité.

Initiatives ministérielles

● (1550)

Il est important de le souligner parce que s'il survenait un problème important en matière de sécurité par suite de ce projet de loi et que la responsabilité retombait sur ceux qui l'ont proposé, d'autres personnes devraient payer, des personnes autres que les blessés et ceux qui dépendent de la pratique ou de l'entreprise même. Il y aurait aussi d'autres perdants. C'est pourquoi nous devons amender ce projet de loi et l'améliorer, comme il était avant.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, il est intéressant de constater que nous ne verrons pas un seul député conservateur intervenir dans le débat. Les conservateurs sont embarrassés par ce projet de loi répréhensible, imprudent et irresponsable de même que par l'amendement qu'ils ont proposé. C'est pourquoi ils ne parleront pas.

Nous en sommes au troisième jour de débat à l'étape du rapport et nous ne voyons pas de conservateurs défendre la position de leur parti. Ils ne le peuvent pas parce qu'il est impossible de défendre la volonté d'exposer les familles canadiennes au péril auquel les conservateurs semblent vouloir les exposer. Ce qui a été fait dans le transport ferroviaire, les conservateurs veulent maintenant le faire dans le transport aérien.

J'ai trouvé intéressants les commentaires faits au comité par Kirsten Brazier, présidente de Dax Air. C'est le député de Kenora qui l'a fait convoquer devant le comité. Elle a déclaré ceci:

Quand nous avons créé notre société, nous avons décidé d'un commun accord de faire tout notre possible pour respecter les normes et fournir un service sûr et responsable. Nous savions que nous aurions des difficultés parce que la conjoncture de notre secteur n'était pas favorable et qu'on essayait fréquemment de rogner les angles. Comme nous faisons tous face à des coûts plus élevés et à un marché en déclin, beaucoup d'exploitants, pour être concurrentiels, continuent de surcharger leurs avions, de rogner les tarifs et de faire fi du mauvais temps, c'est-à-dire qu'ils essayent de faire plus pour moins. [...] Nous nous trouvons aujourd'hui dans la même situation que beaucoup d'autres: ou nous rognons les coins pour survivre et être concurrentiels ou nous mettons la clé sous la porte. Certes, nous nous attendions à devoir relever des défis quand nous avons établi nos principes opérationnels mais nous nous attendions aussi à ce que notre approche respectueuse des règlements recevrait l'appui de Transports Canada. Ça n'a pas été le cas.

Lorsque les porte-parole d'entreprises viennent affirmer qu'ils sont contraints de rogner les coins dans le domaine de la sécurité, et que nous savons que c'est justement cela le problème, comment les conservateurs peuvent-ils présenter un projet de loi irresponsable?

Nous mettons la vie des Canadiens en danger. Plutôt que de tenter de régler les problèmes, comme les quasi-collisions et les autres accidents évités de justesse, en s'y attaquant de façon responsable, les conservateurs font exactement l'inverse et donnent carte blanche aux entreprises les plus irresponsables.

Pourquoi le député de Windsor-Ouest croit-il que les conservateurs proposent une mesure qui est clairement irresponsable?

● (1555)

M. Brian Masse: Monsieur le Président, j'apprécie les efforts déployés par le député de Burnaby—New Westminster relativement à ce projet de loi.

En toute franchise, je dois dire que je suis troublé par le fait que les conservateurs veulent laisser les sociétés qui commettent des actes répréhensibles s'en tirer. Si le projet de loi est adopté, il y aura un processus d'ajustement afin de régler le problème qui fait que ces sociétés ne sont pas pénalisées pour avoir mis en danger la sécurité, voire la vie, des passagers. C'est inacceptable.

Les Canadiens s'attendent à obtenir de bons produits et de bons services sûrs et justes pour leur argent durement gagné. Nous avons déjà entendu cela quand nous avons annulé la déductibilité permise

par les libéraux pour l'environnement et les amendes. De bonnes entreprises respectueuses des lois m'ont dit que d'autres entreprises établissaient des plans stratégiques pour profiter du système, que ce soit par l'entremise de la dégradation de l'environnement ou de systèmes de gestions contraires aux principes de concurrence, comme le subventionnement illégal. Certaines entreprises se servent de cela comme subvention afin de se débarrasser des entreprises qui respectent le système.

Voilà ce qui est inacceptable. La façon de réparer le système est d'accroître la responsabilisation. C'est ce que nous voulons. Ce que ces entreprises font est inacceptable.

M. Peter Julian: Monsieur le Président, l'honorable juge Virgil Moshansky a déclaré ce qui suit:

Cela augure mal de l'avenir de la sécurité aérienne au Canada, surtout si le projet de loi C-6 est adopté [...]

Pourquoi les conservateurs veulent-ils faire cela quand des gens comme l'honorable juge Moshansky expriment des préoccupations aussi graves? Pourquoi sont-ils aussi irresponsables?

M. Brian Masse: Monsieur le Président, leur idéologie a pris le dessus. Leur idéologie, c'est de ne plus intervenir, de se débarrasser de la réglementation et de toute obligation de rendre des comptes visant à assurer la sécurité des passagers. C'est pourquoi nous attendons toujours l'examen de la Loi sur la concurrence qui était censée avoir lieu. C'est pourquoi le CN et le réseau ferroviaire ont obtenu un passe-droit similaire. Les conservateurs donnent un passe-droit aux dirigeants des compagnies aériennes, alors que ces derniers devraient vraiment être tenus de rendre des comptes si certaines de leurs pratiques sont dangereuses pour les passagers et la population dans l'ensemble.

Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NPD): Monsieur le Président, je suis ravie de prendre la parole au sujet du projet de loi. J'aimerais tout d'abord citer un bref passage tiré d'un article paru dans le *Toronto Star* il y a environ un an:

Jetsgo, qui offrait des billets à aussi peu que 1 \$, a des bris mécaniques répétés, des pratiques d'entretien douteuses, des pilotes inexpérimentés et des mésaventures en plein vol.

Transports Canada, l'organisme chargé d'assurer la sécurité aérienne au Canada, était au courant des problèmes depuis deux ans et demi, mais les considérait comme des difficultés de départ passagères.

C'est seulement après qu'un écrasement fut évité de justesse à Calgary, en janvier 2005, que des mesures sévères furent prises. Toutefois, même après qu'une inspection spéciale le mois suivant ait révélé des troubles sérieux, l'organisme de réglementation a continué de qualifier publiquement la compagnie aérienne de « sécuritaire ».

Si j'en parle, c'est que le projet de loi dont il est question aujourd'hui, le C-6, concerne la santé et la sécurité. Il concerne la santé et la sécurité du public dans le secteur du transport aérien. Il concerne la santé et la sécurité des travailleurs de ce secteur. Le projet de loi C-6 ne remédierait pas à la situation décrite dans l'article au sujet de Jetsgo, qui a ensuite fait faillite; il rendrait les choses encore pires.

Nous traversons depuis plus de 20 ans maintenant une période de déréglementation et de privatisation où un nombre croissant d'activités de surveillance et de contrôle d'application de nombreux règlements sont transférées au secteur privé. Je me souviens de la période qui a précédé la déréglementation dans le secteur des transports. On a assuré au public et à l'industrie du transport aérien que la sécurité ne serait pas compromise, que la sécurité publique était une priorité absolue et que même si les sociétés allaient être privatisées et que les tarifs et les routes allaient être déréglementés, il n'y aurait jamais, au grand jamais, de déréglementation de la sécurité publique.

Initiatives ministérielles

C'est pourtant ce que fera le projet de loi C-6 dont nous sommes saisis aujourd'hui. Permettez-moi de passer en revue ce que fera le projet de loi C-6. Il définira les systèmes de gestion de la sécurité, comme on les appelle, de manière à ce que les sociétés elles-mêmes supervisent leur conformité en matière de sécurité. Il transférera à l'industrie de nouvelles responsabilités qui lui permettront d'établir et de renforcer ses propres normes. Il est conçu de manière à ne pas accroître la sécurité publique ou la sûreté dans l'industrie du transport aérien. Il aidera Transports Canada à composer avec des ressources se faisant de plus en plus rares et l'attrition prévue chez les inspecteurs de la sécurité du transport aérien attribuable aux départs à la retraite.

Les Canadiens veulent avoir l'assurance que leur sécurité est de la plus haute importance et qu'elle n'est pas compromise en raison de préoccupations administratives quant au manque de ressources ou aux changements démographiques chez les inspecteurs en raison des départs à la retraite. Bien des éléments de ce projet de loi ont de quoi inquiéter vivement les Canadiens. L'autoréglementation est inacceptable en ce qui concerne la sécurité publique dans le secteur du transport aérien.

Le mouvement a commencé aux États-Unis, mais il s'est répandu au Canada et dans bien d'autres pays. La déréglementation a entraîné une concurrence féroce dans le secteur du transport aérien. J'ai travaillé dans ce secteur. J'ai vu les changements qui sont survenus ces dernières années.

Les services offerts aux voyageurs ont beaucoup changé. Personne ne veut que la sécurité subisse le même sort que le service de repas à bord des avions. Personne ne veut passer d'un petit déjeuner complet sur Air Canada à des arachides et voir sa sécurité traitée de la même façon. Cependant, cette concurrence féroce incroyable existe bel et bien dans le secteur du transport aérien.

● (1600)

Pour ce qui est des repas, apporter son déjeuner, son dîner ou son souper n'est pas bien compliqué, et les gens le font. Cependant, quand il est question de la sûreté et de la sécurité publiques, nous ne voulons pas que cela fasse l'objet d'une concurrence effrénée.

La concurrence a été exacerbée par les prix élevés du carburant, qui ont réduit encore davantage les marges bénéficiaires des transporteurs aériens. Alliés à la concurrence effrénée, les prix élevés des carburants ont eu pour effet d'acculer à la ruine des transporteurs aériens. Nombre de transporteurs aériens ont déposé leur bilan ces dernières années.

Il y a un domaine où nous ne voulons pas que les transporteurs aériens se livrent concurrence. Dans ce secteur soumis à une concurrence incroyablement féroce, le domaine que nous voulons à tout prix protéger d'une concurrence effrénée est sûrement la sécurité publique.

Nous savons qu'un certain nombre de catastrophes ont été évitées de justesse au fil des ans, mais, de façon générale, je pense que le public voyageur fait raisonnablement confiance aux transporteurs aériens en matière de sécurité publique. Cela remonte à la réassurance faite aux Canadiens avant la déréglementation et la privatisation du transport aérien que, quoi qu'il arrive, la sécurité publique serait primordiale.

La question que nous soulevons relativement au projet de loi C-6, c'est que, justement, la sécurité publique ne sera plus primordiale. La confiance inébranlable des Canadiens en la sécurité et la sûreté de leur transport aérien ne reposera plus désormais sur des bases aussi solides que dans le passé.

Je voudrais féliciter le député de Burnaby—New Westminster du travail colossal qu'il a accompli au Comité des transports, où il s'est employé à amender ce projet de loi très mal conçu. Il a réussi à y apporter quelques changements constructifs qui ont eu pour effet de resserrer un peu le projet de loi, mais pas au point où le public aura la certitude que cette mesure législative ne compromettra pas la sécurité publique. C'est pourquoi je m'oppose au projet de loi. Je pense qu'il n'est pas dans l'intérêt supérieur des Canadiens.

Nous vivons dans un vaste pays qui a été édifié grâce à des transports efficaces. Certes, le chemin de fer d'un océan à l'autre et les lignes aériennes aux XX^e et XXI^e siècles ont permis aux Canadiens de rester en contact les uns avec les autres. Pour le Canada plus que tout autre pays, il serait inacceptable de compromettre la sécurité publique en adoptant un projet de loi comme celui-ci, qui transfère la responsabilité d'assurer la sécurité aux entreprises mêmes qui se livrent une concurrence effrénée dans un secteur déréglementé.

● (1605)

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, je reconnais le bon travail que la députée de Parkdale—High Park a fait dans le dossier de l'infrastructure, réclamant une stratégie en matière de transport en commun urbain et un nouveau pacte pour les villes, ainsi que tout ce qu'elle a fait pour ses électeurs et pour les consommateurs. C'est une question qui porte essentiellement sur les consommateurs. Les conservateurs vont de l'avant avec ce mauvais projet de loi qui réunit les plus mauvaises politiques qui soient.

Le *Hamilton Spectator* a publié ce matin un rapport préparé par Fred Vallance-Jones, qui est l'un des principaux journalistes canadiens à s'intéresser aux questions relatives à la sécurité aérienne. On y cite les propos de Richard Balnis, attaché de recherche principal au Syndicat canadien de la fonction publique, qui a dit:

C'est une entente extraordinaire qui a été conclue avec les compagnies aériennes, par laquelle Transports Canada dit en quelque sorte: « Nous ne pouvons plus exercer de surveillance sur vous et nous vous ferons donc confiance pour que vous le fassiez vous-même et, en contrepartie, nous ne prendrons pas de mesure contre vous. Plus important encore, nous verrons à nous protéger tous les deux contre les regards indiscrets. »

Cet article rappelle ensuite en ces termes les enquêtes sur la sécurité aérienne du *Hamilton Spectator*, du *Star* de Toronto et du quotidien *The Record*, de la région de Waterloo:

[...] fait valoir les plans du gouvernement en matière de SGS, bon nombre de groupes ont comparu devant le Comité des transports de la Chambre des communes pour faire savoir qu'une catastrophe aérienne risquait de se produire au Canada. L'enquête menée par les journaux a établi que plus de 80 000 passagers avaient été mis en danger sur une période de cinq ans, entre 2001 et 2005, alors que des avions se sont croisés de trop près dans l'espace aérien canadien. L'enquête a également souligné un nombre croissant de défauts mécaniques et de relâchements dans les règles de sécurité.

Le triste bilan de la situation, c'est que Transports Canada a, par pure chance, certainement réussi à éviter une catastrophe au cours des quelques dernières années. C'est essentiellement ce que rapporte cette excellente enquête qui a été menée par le *Star* de Toronto, le *Hamilton Spectator* et le quotidien *The Record* de Kitchener Waterloo. On a examiné tous les cas dans lesquels des passagers ont frôlé la tragédie de près.

Pourquoi les conservateurs voudraient-ils adopter un tel plan quand ils savent que les familles canadiennes refusent catégoriquement de mettre les êtres qui leur sont chers en danger, et quand tous les éléments de preuve démontrent que notre espace aérien est de moins en moins sûr, qu'on y respecte de moins en moins les règles de sécurité et qu'il y a de moins en moins d'inspecteurs de vol en poste? Il y a 100 postes vacants que les conservateurs refusent de doter.

Initiatives ministérielles

Dans toute cette dynamique, pourquoi les conservateurs persistent-ils à préconiser des mesures qui vont tout à fait à l'encontre de l'intérêt public ainsi que des désirs et des besoins des Canadiens?

• (1610)

Mme Peggy Nash: Monsieur le Président, pourquoi le gouvernement n'agit-il pas dans l'intérêt public? La population s'attend non seulement à ce que la réglementation soit efficace, mais aussi à ce qu'elle fasse l'objet d'une surveillance et à ce qu'elle soit appliquée.

Je soutiens aussi que le gouvernement a, de façon générale, laissé tomber l'intérêt public en ce qui concerne l'investissement dans les infrastructures. Dans ma circonscription, Parkdale—High Park, les piscines publiques ferment en raison d'un très léger manque d'argent et on laisse la collectivité se débrouiller seule pour entretenir ces infrastructures, qui sont bonnes pour elle et pour les enfants et qui préviennent les maladies et la criminalité.

Pourquoi le gouvernement n'investit-il pas dans ce genre d'infrastructures? Pourquoi le gouvernement n'agit-il pas dans l'intérêt public en assurant une surveillance efficace de notre secteur des transports, ce qui est exactement ce que les Canadiens attendent de notre gouvernement fédéral?

M. Peter Julian: Monsieur le Président, j'espère que les conservateurs finiront par vraiment défendre cette approche déplorable, insouciance et irresponsable qui vise à mutiler la sécurité aérienne. J'aurais espéré que quelqu'un se lève. Ce ne sont pas tous des moutons, quand même.

J'ai ici les résultats d'une enquête menée auprès d'inspecteurs fédéraux de l'aviation. Près de 75 p. 100 d'entre eux croient qu'un accident d'avion majeur est imminent en raison du laxisme croissant en matière de sécurité.

Lorsque 75 p. 100 des inspecteurs fédéraux de l'aviation disent qu'un accident est imminent, la députée ne croit-elle pas que le gouvernement devrait écouter ceux qui comprennent le mieux l'importance du maintien de la sécurité parmi les transporteurs aériens canadiens?

Mme Peggy Nash: Monsieur le Président, il est clair que nous avons ici un cas d'idéologie l'emportant non seulement sur le bon sens, mais aussi sur l'intérêt public. Il est difficile de croire qu'un député de la Chambre pourrait défendre ce projet de loi du gouvernement. Pas surprenant que les conservateurs ne se lèvent pas en masse pour défendre cette mesure législative.

Il est évident qu'il ne sert pas l'intérêt public. J'apprécie le travail que mon collègue, le député de Burnaby—New Westminster, a accompli en exposant au grand jour les faiblesses de ce projet de loi.

M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NDP): Monsieur le Président, c'est avec beaucoup d'espoir que je prends la parole au sujet du projet de loi C-6. C'est l'occasion pour les députés d'étudier une question qui a une incidence importante sur nos électeurs, même si, pour la plupart, ces derniers n'ont ni le temps, ni les capacités de fouiller un tel projet de loi.

La région que je représente, dans le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique, est souvent considérée comme une région éloignée. C'est en tout cas une région très vaste. Lorsque je retourne dans ma circonscription, je passe par l'un ou l'autre des sept aéroports qui desservent les endroits que je représente. La sécurité aérienne est l'un des enjeux les plus importants pour les électeurs que je représente.

Il va sans dire que le député de Burnaby—New Westminster fait un travail admirable. Il fait preuve d'une énergie inépuisable lorsqu'il essaie d'arracher au gouvernement et aux autres partis d'opposition des concessions qui bonifieront le projet de loi. Nous savons tous

qu'en fin de compte, au-delà des intérêts partisans, nous nous employons simplement à promouvoir les mesures législatives qui, à nos yeux, protègent le mieux possible la santé et la sécurité des Canadiens. Les députés cherchent à trouver le juste milieu entre les pouvoirs dont doit disposer l'État et les intérêts des électeurs qu'ils représentent.

Le projet de loi C-6, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et d'autres lois en conséquence, a une vaste portée. Il a été débattu à plusieurs reprises dans le passé. Il a été défendu par divers gouvernements, tantôt conservateurs, tantôt libéraux. Chaque fois que le projet de loi est présenté, on y trouve inmanquablement comme principal point faible un manque de protection des intérêts des Canadiens ordinaires.

Les représentants de l'industrie sont toujours bien présents dans le débat et savent défendre leur position avec brio. Ils veulent s'auto-réglementer, exercer eux-mêmes les contrôles et gérer leur dossier en matière de sécurité. Par conséquent, le projet de loi ne tient pas suffisamment compte des intérêts des électeurs qui sont les passagers des lignes aériennes et qui dépendent du transport aérien.

Souvent, le commandant de bord annonce à l'interphone que la partie la plus dangereuse de la journée des passagers sera leurs déplacements pour se rendre à un aéroport et repartir d'un autre aéroport. Il nous dit que le transport aérien est extrêmement sûr. Voilà un aspect de la plus haute importance de l'industrie aérienne.

Quiconque s'intéresse à l'histoire de l'aviation en Amérique du Nord sait que la priorité absolue de cette industrie était de s'occuper du caractère dangereux de cette activité. Au début, bien des gens croyaient que monter à bord d'un avion était une activité très dangereuse, et ce l'était effectivement. Il existait très peu de règlements et d'exigences liées à la sécurité, un peu comme dans le cas des automobiles au tout début. Toutefois, il y a eu une évolution et une réglementation a été adoptée, même si, malheureusement, c'était souvent à la suite d'accidents.

Lorsqu'un accident aérien se produisait, le Bureau de la sécurité des transports, ou son prédécesseur à l'époque, s'amenait sur les lieux pour voir ce qui s'était passé, puis formulait des recommandations au gouvernement. Celui-ci pouvait les inclure dans la loi ou la réglementation, afin de protéger le public. Les futurs voyageurs avaient ainsi une plus grande assurance qu'eux et leur famille pouvaient voyager en sécurité.

Il existe un conflit naturel qui, même s'il peut être sain, peut aussi causer un préjudice important. Ce conflit existe entre les transporteurs, c'est-à-dire les compagnies en cause, notamment les deux grands transporteurs nationaux, et leurs intérêts. D'une façon générale, si nous parlons de responsabilités fiduciaires, il s'agit de maximiser les profits pour les actionnaires. Tel est l'objectif que leur conseil et leur structure organisationnelle sont censés atteindre. Il s'agit d'obtenir le plus grand bénéfice possible pour tous ceux qui ont investi dans ces compagnies. Or, cet objectif se bute à la nécessité d'avoir une réglementation et des exigences appropriées en matière de sécurité. Mais, ô surprise, il se trouve que l'application des mesures de sécurité entraîne des coûts et exige du temps.

Pour s'assurer qu'une mesure est sûre et qu'on peut tous s'en accommoder, celle-ci doit être appliquée correctement. Elle doit être mise en place d'une façon appropriée. Elle doit aussi respecter les normes les plus élevées et les plus rigoureuses.

Initiatives ministérielles

Au moment où la présente session prend fin, un grand nombre de députés songent à leurs projets de voyage. Bon nombre d'entre nous doivent prendre l'avion. Dans toute la confusion qui règne avant de monter à bord, il y a une chose à laquelle nous ne pensons pas souvent. Nous présumons que notre voyage sera sûr, même s'il sera peut-être long et ennuyeux, car nous sommes toujours en train de prendre l'avion. C'est normal, puisqu'il y a eu relativement peu d'accidents aériens au Canada.

Dans le projet de loi C-6, il y a un déséquilibre entre le rôle du gouvernement et le rôle du secteur privé. Le gouvernement n'a pas le droit de dire à l'industrie aérienne comment maximiser ses profits et ce n'est pas à lui de le faire. C'est la responsabilité des cadres, des gestionnaires et des conseillers.

● (1615)

Pour sa part, le gouvernement est responsable de maintenir un équilibre entre les intérêts de l'industrie et les intérêts et la sécurité des Canadiens. Les Canadiens ont confiance en notre capacité de ne jamais adopter de lois qui pourraient les mettre en danger et en notre ténacité à cet égard.

Or voilà que ce projet de loi tend vers un régime d'autosurveillance, d'autoréglementation et d'auto-inspection. Ce régime permettrait à l'industrie d'établir ses propres règles et de déterminer les niveaux de risque et de sécurité admissibles. L'industrie n'a pas pour seul intérêt de faire des profits. Ses intérêts sont multiples. Notre rôle est de favoriser une industrie en santé tout en tenant compte de l'intérêt public.

J'aimerais mentionner deux analogies aux députés; elles cadrent parfaitement avec ma région, dans le Nord de la Colombie-Britannique. L'une concerne le secteur forestier et l'autre, le secteur ferroviaire.

Pour des raisons pratiques ou tout simplement parce que le destin l'a voulu ainsi, bon nombre des chemins de fer du Canada, et en particulier de la Colombie-Britannique, se trouvent souvent à côté de nos principales voies d'eau. Au cours des dernières années, nous avons constaté un taux croissant d'accidents ferroviaires graves qui nous ont causé beaucoup d'inquiétude. Beaucoup de trains traversent nos villes et nos collectivités et ils passent parfois à moins de 100 pieds des maisons. La ligne est mince entre un réseau ferroviaire fiable et sûr et un réseau dangereux.

À mesure que l'industrie se dirige vers l'autoréglementation et l'autosurveillance et qu'elle décide elle-même ce qui est sécuritaire et ce qui ne l'est pas — exactement ce que l'industrie aérienne demande —, le taux d'accidents augmente.

Lorsque je suis dans ma circonscription, Skeena—Bulkley Valley, je m'entretiens avec des travailleurs ferroviaires tous les jours. Ils me parlent en privé de ce qui se passe dans leur industrie. Selon eux, les efforts de l'industrie sont de plus en plus axés sur les profits. Les mécanismes fondamentaux de sécurité qui ont été établis avec le temps, souvent à la suite d'accidents, ne sont pas apparus comme par magie. Les inspecteurs se rendent sur place après les accidents graves et ils conçoivent un protocole de sécurité après avoir cerné ce qui a mal tourné. C'est ainsi que ça doit fonctionner. C'est la raison pour laquelle nous faisons cela.

Lorsqu'une industrie s'oriente vers la déréglementation et l'autosurveillance, tous ces règlements sont remis en question. Tous ces mécanismes de sécurité peuvent disparaître. Si une industrie croit qu'une chose réduit trop ses bénéfices nets, elle peut décider qu'une disposition de sécurité particulière conçue en 1985, qui coûte 1 million de dollars par année, n'est plus pertinente et s'en débarrasser.

Puisque le projet de loi n'exige pas du tout de transparence de la part de l'industrie du transport aérien, les Canadiens ne sauront pas quels règlements de sécurité ont été supprimés. Advenant l'adoption de ce projet de loi, il n'y aura aucune façon de savoir si toutes les mesures de sécurité ont été prises ou non. Ce ne sera pas à un organisme de réglementation de le déterminer, ce sera à l'industrie de le faire. Bien que nous puissions tous espérer que la sécurité est importante pour l'industrie, avec ce conflit d'intérêts créé par le projet de loi, nous ne pouvons prendre aucun risque.

L'autre secteur qui est important dans notre région, c'est le secteur forestier. Dès qu'un décès survenait dans ce secteur, les inspecteurs se rendaient sur les lieux de l'accident afin de déterminer ce qui était allé de travers. Ils déterminaient si certaines mesures de sécurité devaient être mises en place afin d'empêcher d'autres pertes de vie. Ils montraient que l'existence de règles et de protocoles était nécessaire.

Lorsque le secteur forestier a été déréglementé, lorsque les exigences de santé et de sécurité ont été confiées à des compagnies motivées par le profit, il y a eu une forte hausse du nombre d'accidents mortels dans le secteur forestier en Colombie-Britannique. On en a compté 50 l'année dernière. Ces vies auraient pu être sauvées.

● (1620)

Nous devons maintenant examiner de nouveau le projet de loi du début à la fin, adopter les amendements demandés par le NPD, puis bâtir quelque chose dont nous pouvons tous être fiers. Nous ne devrions pas tenter de respecter un certain délai, mais plutôt tenter de mettre en place un projet de loi qui garantira la sécurité des Canadiens.

● (1625)

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, cela me chagrine de constater que les conservateurs refusent de défendre leur position sur ce projet de loi. Nous sommes censés tenir un débat démocratique à la Chambre des communes. Les conservateurs ont proposé une mesure imprudente et dangereuse, c'est le moins qu'on puisse dire, et pourtant ils refusent de défendre leur geste. Ils refusent coûte que coûte d'expliquer pourquoi ils agissent de façon aussi dangereusement imprudente. Peut-être veulent-ils augmenter les primes des PDG, qui sait, mais ils pourraient au moins nous donner une raison pour leur imprudence, leur irresponsabilité et leur manque total d'égards envers les familles de Canadiens ordinaires qui monteront bientôt à bord d'avions qui appartiennent à des compagnies aériennes qui ne seront plus réglementées ou, même si elles le sont, ne seront pas tenues de faire part de leurs problèmes internes au public.

J'aimerais revenir à l'exposé du député de Skeena—Bulkley Valley, qui est de toute évidence un des députés les plus actifs à la Chambre. Il travaille avec beaucoup de diligence au nom de ses électeurs ici à Ottawa et retourne ensuite dans sa circonscription, et il se déplace régulièrement en avion dans cette vaste circonscription, qui représente environ un quart de la superficie de la Colombie-Britannique. Le député de Skeena—Bulkley Valley est extrêmement assidu et tient absolument à travailler dans sa circonscription, c'est pourquoi il se déplace beaucoup en avion, non seulement de la Colombie-Britannique à Ottawa, mais aussi partout dans sa circonscription quand il y retourne les fins de semaine.

Ken Rubin, chercheur en matière d'intérêt public, a dit ce qui suit au Comité des transports:

Initiatives ministérielles

Le ministre des Transports [...] ne peut prétendre, comme il l'a fait avec ses collaborateurs devant votre comité, qu'il ajoute simplement, par le truchement du système de rapports de SGS confidentiel et non punitif industrie-gouvernement, un niveau de sécurité supplémentaire pour rehausser la sécurité du transport aérien, et qu'il met en place un système n'ayant rien à voir avec l'autoréglementation par les compagnies aériennes. Il essaye bien plutôt d'échapper à la surveillance du public et de renoncer à son devoir public de réglementation.

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Je dois interrompre le député pour permettre au député de Skeena—Bulkley Valley de répondre à la question.

M. Nathan Cullen: Monsieur le Président, l'une des notions présentées, durant les témoignages devant le comité je crois, a été celle de l'équilibre entre ce que l'industrie demande, soit une forme quelconque de simplification, et des mesures d'efficacité par rapport au coût. Nous pouvons dire aux Canadiens que, si ce projet de loi est adopté, ils bénéficieront de certaines économies à l'achat de billets d'avion. La plupart d'entre eux diront qu'il faudrait tenir compte de cet aspect, mais ces économies modestes viendraient au prix d'une certaine diminution de la sécurité des Canadiens qui voyagent par avion.

Quelle est la valeur de la sécurité pour la population? Que vaut-elle pour les parlementaires qui ont à décider d'accepter des projets de loi et d'en refuser d'autres et quelles idées doivent être retenues par rapport à d'autres qui ne devraient pas l'être? Évidemment, il est bien difficile de trancher.

Des représentants du ministère de la Santé ont comparu devant nous au Comité de l'environnement il y a un certain temps. Je l'ignorais, mais le gouvernement utilise une formule pour déterminer la valeur de la vie d'un Canadien. Pour Santé Canada, semble-t-il, cette valeur est de 5 millions de dollars. C'est la valeur que l'on attribue à la vie d'un Canadien lorsque le gouvernement tente d'évaluer le nombre de vies perdues ou sauvées. Le contexte était celui de la prévention de la pollution.

Il serait fascinant d'entendre certains conservateurs défendre leur position.

Le gouvernement préconise certaines mesures qui s'inspirent, j'imagine, d'une idéologie de déréglementation de l'entreprise où la surveillance est peu importante ou inexistante en matière de réglementation, où les limites sont fixées par les entreprises elles-mêmes et où le principe du laisser-faire, de la main invisible, guide le marché pour des questions comme la santé et la sécurité, ou la sécurité des passagers.

Voilà qui semble bien ridicule, surtout lorsqu'on le dévoile au grand jour. Mon collègue de Burnaby—New Westminster travaille avec diligence pour évaluer les motions à l'étude dans le cadre du projet de loi, pour les améliorer et pour tenter de collaborer avec d'autres députés du comité, avec les ministériels et au sein des partis d'opposition, et il a constaté peu de convergences spontanées.

Je crois savoir que le député d'Eglinton—Lawrence a certaines ambitions et il me semble pencher du côté des décideurs des grandes sociétés aériennes, mais j'ai l'impression que son ambition l'aveugle pour ce qui est de considérer l'aspect de la sécurité des personnes, qu'il représente après tout.

Il me semble clair que nous devons rééquilibrer les échanges et concevoir un projet de loi dont nous pouvons tous être fiers, un projet de loi qui n'est pas uniquement conçu pour plaire à certains groupes d'intérêts particuliers.

• (1630)

M. Bill Siksay (Burnaby—Douglas, NPD): Monsieur le Président, je suis heureux de pouvoir prendre la parole au sujet du

projet de loi C-6, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et d'autres lois en conséquence.

Nous voilà à l'étape du rapport, une étape très cruciale du débat, où nous nous penchons sur les amendements qu'a proposés le Comité des transports au sujet de cet important projet de loi.

Je tiens d'abord à remercier mon collègue, le député de Burnaby—New Westminster, pour son travail à propos de cette importante mesure législative. Il a peiné longuement et travaillé d'arrache-pied pour faire en sorte que la Chambre se soucie comme il se doit de ce qui préoccupe les Canadiens concernant leur sécurité quand ils voyagent par avion. Il s'est efforcé de faire en sorte qu'on apporte des améliorations à la mesure législative proposée.

Nous continuons à croire qu'il s'agit d'un projet de loi fort imparfait, mais le travail du député de Burnaby—New Westminster a certainement permis de l'améliorer, et les amendements qu'il a proposés sont très importants à cet égard.

Ce projet de loi demeure toutefois profondément problématique, car, tous les amendements qui y étaient proposés et qui étaient nécessaires n'ont pas été adoptés.

Nous avons débattu de ce processus à la Chambre hier, et nous le faisons de nouveau aujourd'hui. Il s'agit là, comme je l'ai déjà dit, d'une mesure législative cruciale. Je crois que tous les Canadiens veulent savoir qu'ils sont en sécurité quand ils voyagent en avion. Ils veulent être assurés que le secteur de l'aéronautique est sécuritaire pour les gens qui y travaillent. Ils veulent être certains que quelqu'un se préoccupe de la sécurité de notre système de transport aérien.

Je ne suis pas convaincu que le projet de loi C-6 ira dans le sens des intérêts des Canadiens pour ce qui est d'assurer notre sécurité quand nous voyageons en avion ou que nous transportons des marchandises par la voie des airs.

La mesure législative proposée consacrera l'instauration d'un système de gestion de la sécurité propre à permettre à l'industrie de décider elle-même du niveau de risque qu'elle est prête à accepter dans ses activités, plutôt que d'être tenue de se conformer à un niveau de sécurité établi par un ministre agissant dans l'intérêt public. Elle permettra au gouvernement de transférer à l'industrie de plus en plus de responsabilités en ce qui a trait à l'établissement des normes de sécurité qu'elle devra elle-même faire respecter. Elle vise en partie à aider Transports Canada à composer avec les ressources de plus en plus limitées dont il dispose et à atténuer le problème que devrait lui poser bientôt le départ à la retraite d'un grand nombre d'inspecteurs.

Cette situation m'inquiète au plus haut point, comme elle préoccupe tous les députés du Nouveau Parti démocratique. Ce qui est visé dans ce projet de loi, à savoir permettre le transfert de responsabilités gouvernementales au secteur privé pour une chose aussi importante que la sécurité, est proprement inacceptable.

Initiatives ministérielles

En tant que Britanno-Colombien, j'ai constaté au cours des dernières années l'augmentation du nombre d'accidents ferroviaires qui ont causé des décès et des problèmes environnementaux en Colombie-Britannique et qui ont suscité des préoccupations au chapitre de la sécurité dans l'ensemble du Canada. Nous avons également entendu les préoccupations des travailleurs dont certains collègues ont perdu la vie dans ces accidents et d'autres travailleurs qui se sont servis de ces événements comme argument clé lors des récentes négociations de leur convention collective avec les principales compagnies de chemin de fer du Canada. Ils ont souligné leurs préoccupations en matière de sécurité parce que le système de l'industrie ferroviaire est similaire à celui qui est proposé dans le projet de loi C-6 pour l'industrie aérienne. Or, le grand nombre d'accidents survenus au cours des dernières années montre l'inefficacité de ce système.

En tant que Britanno-Colombien, je suis également préoccupé par les graves déraillements qui sont survenus sur l'ancienne ligne de BC Rail et qui ont causé de nombreux décès. Nombre d'accidents ont été plutôt dramatiques. Un d'entre eux en particulier est le déraillement survenu dans le canyon Cheakamus et ayant provoqué la mort de la rivière qui coule à cet endroit; il faudra probablement des décennies de travaux d'assainissement pour ramener ce cours d'eau à ne serait-ce que l'ombre de ce qu'il était. Lors de ce déraillement, des matières dangereuses ont été déversées dans la rivière tuant une grande quantité de poissons et d'autres organismes qui vivaient dans ce réseau hydrographique.

Ce dossier est extrêmement important pour moi, pour les gens de ma circonscription et pour les Britanno-Colombiens, compte tenu du bilan de l'industrie ferroviaire au chapitre de la sécurité, des préoccupations que suscite ce bilan et du fait qu'il a causé ce genre d'accidents, mais qu'il n'a pas été redressé. Rien n'a été fait pour améliorer la situation, prévenir les accidents, éviter le décès de travailleurs et les problèmes environnementaux qui résultent de ces accidents.

• (1635)

Je pense que nous voulons être absolument certains que toute mesure législative adoptée ici ne contribuera pas à pareil état de choses dans un autre secteur des transports. Notre crainte, c'est de voir le projet de loi C-6, qui porte sur l'aéronautique, engendrer des situations similaires du point de vue de la gestion des questions de sécurité et de l'attention portée aux détails en matière de sécurité.

Nous trouvons toujours cela inquiétant lorsque l'on confie au secteur des entreprises le soin d'assurer la surveillance et l'application des règlements et des mesures connexes dans le domaine de la sécurité, car nous savons que ce qui compte dans ce secteur, ce sont les résultats financiers inscrits dans le grand livre. L'importance accordée aux profits fait souvent oublier de prêter toute l'attention qu'il faut à la sécurité. Pareille attitude est raisonnable, je le suppose, dans le secteur des entreprises, mais pas quand il y va de la sécurité des Canadiens qui voyagent en avion.

Je me souviens du moment où j'ai pris conscience de cela, il y a nombre d'années. J'étais au Musée des mineurs du Cap-Breton. Je ne sais pas s'il existe toujours, car je n'y suis pas retourné depuis fort longtemps. Toujours est-il que, dans une salle attenante au hall d'entrée de ce formidable musée, salle qui ressemblait à une petite chapelle, se trouvait un présentoir en verre contenant quelques objets. L'un des deux plus importants de ces objets était le grand livre faisant état des profits réalisés par la compagnie. L'autre était la liste des travailleurs qui avaient perdu la vie dans la mine de charbon du Cap-Breton sur l'emplacement de laquelle le musée a été construit. Aucune explication n'était fournie quant à la raison pour

laquelle le grand livre et la liste des mineurs disparus étaient exposés côte à côte, mais c'était saisissant et cela en disait long sur le fait que les deux n'allaient pas naturellement de pair pour veiller au bien-être des travailleurs de l'endroit et assurer leur sécurité.

Pour moi, c'était un exemple frappant du genre de problèmes qui surgissent lorsque nous laissons les entreprises libres de décider de certaines choses, comme la sécurité des travailleurs et des voyageurs, raison pour laquelle je m'interroge beaucoup sur l'orientation du projet de loi C-6 et sur ce que cette mesure législative présentée à la Chambre est censée apporter.

La sécurité ne devrait jamais être assujettie aux fluctuations de la marge bénéficiaire d'une entreprise. Je pense que cela est particulièrement vrai dans le secteur du transport aérien, où, comme nous le savons, les transporteurs ont souvent tiré le diable par la queue au Canada et où nous avons vu des transporteurs apparaître puis disparaître, ces dernières années, en raison de leur difficulté à dégager un bénéfice raisonnable et à réussir dans ce secteur. Dans ce genre de climat, il y a lieu, je pense, de s'interroger sur la possibilité qu'on rogne sur les coûts de la sécurité.

Je sais que nous avons beaucoup de réserves, dans ce coin-ci, au sujet du projet de loi C-6, et nous estimons que les amendements proposés à l'étape du rapport ne vont vraiment pas assez loin pour toutes les faire disparaître.

Nos trois principales réserves tournent autour des systèmes de gestion de la sécurité. Comme je l'ai déjà fait remarquer, le secteur du transport aérien aurait de plus en plus de latitude pour définir le niveau de sécurité de ses activités. Je pense que nous pouvons tous voir qu'il y aurait un inconvénient à les laisser faire. Nous nous inquiétons du fait qu'il n'y aurait personne pour défendre les intérêts des voyageurs et veiller à ce que ces entreprises respectent des normes.

Nous savons également que cette mesure législative permettrait une plus grande dissimulation. Elle limiterait l'accès à l'information sur les bilans de sécurité des transporteurs aériens. Il va sans dire que, du moment où nous confions pareille responsabilité aux transporteurs, il y a lieu de s'inquiéter. Une diminution de la transparence n'est pas indiquée.

Nous savons également que la protection des dénonciateurs prévue dans ce projet de loi pour les employés ne serait pas assez grande pour permettre à un employé qui constate un grave problème de sécurité de le rendre public et le faire régler, dans les cas où le transporteur aurait été négligent, et cela non plus n'est pas acceptable.

Nous voyons également que, dans l'ensemble, les transporteurs aériens n'auraient pas suffisamment de comptes à rendre, car, le projet de loi leur donnerait trop la possibilité de corriger volontairement les problèmes, ce qui veut dire qu'ils les régleraient au moment qui leur conviendrait plutôt que de les régler immédiatement ou de toute urgence, ou...

• (1640)

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): À l'ordre. Avant de passer aux questions et observations, conformément à l'article 38 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre la question qu'elle abordera à l'heure de l'ajournement ce soir, à savoir: le député de Bramalea—Gore—Malton, La citoyenneté et l'immigration.

Questions et observations. La députée d'Île de Vancouver-Nord a la parole.

Initiatives ministérielles

Mme Catherine Bell (Île de Vancouver-Nord, NPD): Monsieur le Président, je remercie le député de Burnaby—New Westminster de son travail acharné dans ce dossier. Il a notamment fait en sorte qu'il ne soit pas relégué aux oubliettes. Je remercie également le député de Burnaby—Douglas des observations qu'il vient de faire.

Je veux cependant aborder certains aspects que le député de Skeena—Bulkley Valley a mentionnés. Il a parlé de la côte Nord et de l'industrie du taxi aérien. Dans cette région, les bûcherons, les mineurs et les pêcheurs doivent emprunter les taxis aériens pour se rendre à leurs lieux de travail. Cette pratique est particulièrement courante dans la circonscription d'Île de Vancouver-Nord.

Il y a plusieurs années, en 2005, un petit appareil s'est écrasé dans l'océan et les cinq bûcherons qui étaient à bord, en route vers leur travail, ont péri. Cependant, une femme courageuse, l'épouse de l'une des victimes, a mené sa propre campagne de sensibilisation à la sécurité du transport aérien et à l'évolution de la situation dans cette industrie. Elle a tout fait pour témoigner devant le comité et présenter un exposé, mais ses efforts sont restés vains jusqu'à maintenant.

Par conséquent, au nom de cette femme, qui s'appelle Kirsten Stevens, je soulève cette question à la Chambre. Je vais donc parler de la sécurité aérienne. Elle m'a dit qu'il y avait vraiment lieu de s'inquiéter. Le sentiment général, c'est que le secteur du taxi aérien souffre de graves lacunes dans le domaine de la surveillance et de l'application des règlements.

Un grand nombre de ces préoccupations ont été mentionnées dans le rapport final du Groupe de travail chargé de l'examen de la sécurité de l'exploitation d'un taxi aérien, qui a été rendu public en 1998. Le rapport porte sur le problème de la santé et de la sécurité au travail, ainsi que sur les mesures de surveillance de ce secteur. Ce problème n'a jamais été réglé.

Les accidents sont nombreux dans cette industrie. C'est déplorable. J'ai une question à poser au député de Burnaby—Douglas. Compte tenu des amendements proposés et de cette mesure législative en vertu de laquelle l'industrie devrait assumer une plus grande part de responsabilité en matière de surveillance, ainsi que du fait que l'industrie, à l'heure actuelle, ne s'acquitte même pas de ses engagements existants, qu'arrivera-t-il lorsqu'elle aura les pleins pouvoirs? Le député ne pense-t-il pas qu'il faut resserrer la surveillance plutôt que de l'assouplir?

M. Bill Siksay: Monsieur le Président, je remercie ma collègue d'Île de Vancouver-Nord de me poser cette question et d'avoir si bien représenté Mme Stevens et sa famille dans ce dossier. Aucune famille ne devrait, comme eux, subir l'épreuve de perdre un proche dans un accident d'avion. Ils savent combien c'est difficile.

Ils connaissent les problèmes que cela comporte et, à leur honneur, ils ont déployé des efforts pour que d'autres familles et d'autres travailleurs qui comptent sur l'avion pour faire la navette entre le travail et la maison ou pour faire leur travail, ou encore qui travaillent à bord ces avions, ne traversent pas la même chose.

C'est très louable et admirable que, malgré leur deuil et leur chagrin d'avoir perdu un des leurs, ils se consacrent à cette cause et tentent de trouver une solution.

La députée a tout à fait raison. Nous n'avons que faire d'une réduction du nombre de règlements, ou de règlements plus souples ou permissifs. Nous devons nous assurer d'avoir des règlements stricts qui sont respectés et de confier leur application à des inspecteurs. Sinon, nous laissons tomber les gens. Nous laissons tomber des gens comme Mme Stevens et sa famille, et nous laissons

tomber des travailleurs qui gagnent leur vie dans le secteur du transport aérien et qui fournissent ce genre de services.

Nous ne pouvons nous permettre de faire cela et, si le gouvernement n'a pas pour rôle d'assurer aux Canadiens une certaine norme et de servir les Canadiens en faisant de leur sécurité une priorité, quel est donc le rôle du gouvernement? Il semble tellement logique que le gouvernement canadien veille à ce que la sécurité soit une priorité de l'industrie du transport aérien.

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Monsieur le Président, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt l'intervention de mon collègue. J'ai été touché par ce qu'il a dit à propos de la sécurité ferroviaire et du bilan atroce du Canada depuis un certain nombre d'années en ce qui a trait aux accidents ferroviaires.

Compte tenu du nombre incroyable d'accidents, il est étonnant que le nombre de morts ne soit pas plus élevé. Pourtant, ce système sert de modèle pour les lignes aériennes, même si le nombre d'accidents visé devrait être zéro, à cause des conséquences évidentes des accidents aériens.

J'aimerais poser une question au député. Comment compare-t-il la surveillance du transport ferroviaire avec celle des lignes aériennes?

• (1645)

M. Bill Siksay: Monsieur le Président, comme je l'ai dit dans mon discours, l'exemple du secteur ferroviaire n'est pas bon. Il y a eu trop d'accidents et trop de vies perdues au cours des dernières années. Je crois que les normes de sécurité dont nous avons besoin ne sont pas appliquées et nous ne voulons pas que la même chose se produise dans le secteur du transport aérien.

[Français]

M. Yvon Godin (Acadie—Bathurst, NPD): Monsieur le Président, j'aimerais remercier le député néo-démocrate de Burnaby—New Westminster de tout le travail qu'il a effectué au sujet du projet de loi C-6, un important projet de loi.

Le projet de loi C-6, c'est du déjà-vu. En effet, en ce qui concerne les chemins de fer, la loi avait été modifiée pour donner aux compagnies la responsabilité d'assurer la sécurité de la voie ferrée et pour supprimer cette responsabilité du mandat du gouvernement.

Il n'y a pas longtemps, on entendait, lors des bulletins de nouvelles, et on lisait, dans tous les journaux, que le chemin de fer qui relie Moncton à Campbellton était tellement endommagé que le train de ViaRail avait une heure de retard rendu à Bathurst. Imaginez: une heure de retard! Aussi, qu'arriverait-il si l'on perdait un train de marchandises qui transporte des matériaux dangereux ou que ces matériaux étaient déversés dans les rivières? Le gouvernement n'est plus là pour faire une vérification. Il laisse cela entre les mains des compagnies et des grandes corporations.

En ce qui a trait à l'aviation commerciale, rappelons-nous les difficultés éprouvées par Air Canada. Elle était aux portes de la faillite. Elle a quasiment déclaré faillite. Sans accuser Air Canada, on est en droit de se demander si des raccourcis seront empruntés. Que dit le gouvernement de cela? Il s'en lave les mains. C'est aussi ce qui s'est passé avec la Garde côtière, qui a subi des coupes. Il n'y a plus de poissons dans la mer, or on n'a besoin de personne pour surveiller la mer ou l'océan. Je ne pense pas qu'on puisse se faire mal ou qu'on puisse perdre la vie à cause de cela, mais du côté de l'aviation, c'est autre chose.

Initiatives ministérielles

Le gouvernement veut juste se tourner de bord et dire simplement dire que, dans ce cas-ci, ce n'est pas à lui d'être responsable, mais plutôt à la compagnie aérienne. C'est à elle de le dire lorsque quelque chose fonctionne mal. Si elle ne le dit pas, c'est elle, la responsable. Elle n'a qu'à le dire, l'inscrire dans son *logbook* et c'est terminé.

Revenons au chemin de fer qui relie Moncton et Bathurst. Je pense à tous les déraillements qui ont eu lieu partout au pays: dans l'Ouest, en Ontario et au Québec. Le gouvernement ne prend pas sa responsabilité, parce qu'il l'a reléguée aux compagnies. Comme chacun le sait, ces grandes compagnies étaient les amies du gouvernement conservateur et du gouvernement libéral. Le gouvernement veut donc enlever un fardeau à ces compagnies et, du même coup, le supprimer de ses responsabilités, de sorte qu'il n'ait pas à payer d'importantes sommes d'argent.

De plus, le projet de loi C-6 ne protège pas les dénonciateurs. Par exemple, lorsque je travaillais dans les mines, vers 1978, on s'est assurés qu'un travailleur pouvait refuser un emploi s'il croyait qu'il nuirait à sa santé ou à sa sécurité. En outre, le travailleur avait le droit de dire à ses collègues de travail que le travail demandé était dangereux pour la santé ou la sécurité. Le projet de loi C-6 n'offre aucune protection aux dénonciateurs. Rien ne protège les dénonciateurs qui diraient que, selon eux, l'avion à bord duquel les passagers prendront place n'est pas sécuritaire, qu'il est possible que quelque chose se produise et puisse mettre les gens en danger. Il n'y a absolument rien pour protéger ces gens.

Comment le gouvernement conservateur, aussi bien que les libéraux et le Bloc québécois, peut-il appuyer un projet de loi comme le projet de loi C-6? Ces trois partis appuient ce projet de loi. En ce qui concerne le...

Une voix: Le Syndicat canadien de la fonction publique.

M. Yvon Godin: Le Syndicat canadien de la fonction publique est contre ledit projet de loi.

• (1650)

Un bon jour, nous, parlementaires, serons assis chez nous et un accident surviendra. Nous lirons alors dans les journaux que la compagnie n'a pas pris ses responsabilités en termes de sécurité. Cependant, comme elle aura bien rempli le carnet de bord, elle sera protégée. Le gouvernement ne pourra pas les tenir responsables. Nous ne pourrions pas la tenir responsable, et c'est la famille qui aura les problèmes et qui se trouvera plongée dans la peine.

Ce projet de loi est important et aurait dû être adopté il y a longtemps. De plus, ce projet de loi vise à sensibiliser le gouvernement conservateur, les libéraux de même que le Bloc québécois. Comment peuvent-ils accepter qu'on retire la responsabilité du gouvernement de corporations qui doivent être sous la tutelle du gouvernement?

Prenons l'exemple d'Air Canada. Cet exemple peut sembler bien banal, mais dans un pays comme le nôtre qui est supposément bilingue — le français et l'anglais —, les instructions à bord des avions d'Air Canada n'étaient même pas fournies en français. Ainsi, les hôtesse de l'air et les agents de bord ne donnaient pas les instructions en français. Nous avons été obligés de nous battre pour les langues officielles. Finalement, il existe aujourd'hui un manuel, et l'agent de bord a la responsabilité de donner dans les deux langues aux clients à bord de l'avion les instructions à suivre dans le cas d'un atterrissage d'urgence.

Ce projet de loi est important, mais il est dommage qu'il arrive à la dernière minute alors qu'on ne l'a pas vu venir et qu'il ne semble pas important. Or la sécurité, la santé au travail et la sécurité du public

font partie des choses les plus importantes. Lorsqu'un accident survient, il est trop tard. Le public devrait savoir ce que le gouvernement veut faire de son projet de loi C-6: transférer à des corporations et des compagnies aériennes sa responsabilité gouvernementale en matière de santé et de sécurité du public. C'est totalement inacceptable et c'est encore pire que dans le cas de la Garde côtière.

Si on réduit les effectifs de la Garde côtière sur l'océan, des gens aujourd'hui pourraient être en péril. Il manque des gens pour nous aider dans ces situations. Je me rappelle que la même chose s'est produite au Nouveau-Brunswick dans l'industrie minière il y a plus de 15 ans. À cette époque, le gouvernement était responsable de la sécurité et de la santé des travailleurs qui travaillaient sous terre. On appelait cela en anglais *The Mining Act*. L'inspecteur était alors responsable de ceci et de cela. Le gouvernement a alors renversé la situation en rendant la compagnie responsable. Ils auraient au moins pu laisser les inspecteurs en place ou ajouter d'autres inspecteurs pour que des vérifications soient faites sur les lieux de travail. C'est alors qu'ils ont commencé à réduire le nombre d'inspecteurs.

C'est vraiment le début: le gouvernement a commencé à réduire le nombre d'inspecteurs travaillant dans l'industrie aérienne, et c'est triste. Je ne veux pas voir le jour, chez nous ou ailleurs, où on entendra parler d'un accident dans lequel des personnes auront perdu la vie ou d'un avion qui se sera écrasé en ville ou à la campagne, tuant ainsi des innocents.

Je ne veux pas voir ce jour, parce que la faute en reviendra au Parlement pour avoir adopté le projet de loi conservateur tel qu'il est écrit actuellement, parce que les libéraux et le Bloc québécois auront voté en sa faveur. Ces derniers ont manqué à leur devoir. Le syndicat de la fonction publique a été clairement dit qu'il n'était pas favorable à ce projet de loi, nous ne sommes donc pas les seuls.

• (1655)

[Traduction]

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Il y a eu des discussions entre les partis et vous constaterez qu'il y a consentement unanime à l'égard de la motion suivante. Je propose:

Que, nonobstant tout article du Règlement ou usage habituel de la Chambre, la motion n° 2 à l'étape du rapport du projet de loi C-6 soit retirée.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Le leader du gouvernement à la Chambre a-t-il le consentement unanime de la Chambre pour présenter la motion?

Des voix: D'accord.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): La Chambre a entendu la motion. Plaît-il à la Chambre de l'adopter?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

(La motion n° 2 est retirée.)

[Français]

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Le vote porte sur la motion n° 4. Plaît-il à la Chambre d'adopter cette motion?

Initiatives ministérielles

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillez bien dire oui.

Des voix: Oui.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Que tous ceux qui sont contre veuillez bien dire non.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): À mon avis, les non l'emportent.

Et cinq députés ou plus s'étant levés:

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Le vote par appel nominal sur la motion n° 4 est reporté.

Le vote suivant porte sur la motion n° 9.

[Traduction]

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

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillez bien dire oui.

Des voix: Oui.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Que tous ceux qui s'y opposent veuillez bien dire non.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): À mon avis, les non l'emportent.

Et cinq députés ou plus s'étant levés:

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Le vote par appel nominal sur la motion est reporté.

Le vote suivant porte sur la motion n° 10.

[Français]

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

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillez bien dire oui.

Des voix: Oui.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Que tous ceux qui sont contre veuillez bien dire non.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): À mon avis, les non l'emportent.

Et cinq députés ou plus s'étant levés:

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Le vote par appel nominal sur la motion n° 10 est reporté.

[Traduction]

Le vote suivant porte sur la motion n° 11. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillez bien dire oui.

Des voix: Oui.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Que tous ceux qui s'y opposent veuillez bien dire non.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): À mon avis, les non l'emportent.

Et cinq députés ou plus s'étant levés:

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Le vote par appel nominal sur la motion est reporté.

● (1700)

Le vote suivant porte sur la motion n° 12. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillez bien dire oui.

Des voix: Oui.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Que tous ceux qui s'y opposent veuillez bien dire non.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): À mon avis, les non l'emportent.

Et cinq députés ou plus s'étant levés:

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Le vote par appel nominal sur la motion est reporté.

La Chambre passe maintenant au vote par appel nominal différé à l'étape du rapport du projet de loi. Convoquez les députés.

Avant le vote:

* * *

● (1740)

LE CARILLON DE LA TOUR DE LA PAIX

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Avant de mettre la question aux voix, j'ai une brève annonce à faire que j'ai oublié de faire plus tôt.

Cette année marque un important anniversaire dans l'histoire des édifices parlementaires du Canada. Le 1^{er} juillet 1927, l'année du jubilé de diamant du Canada, le carillon de la Tour de la Paix a été inauguré. Il y a 80 ans, le regretté vicomte de Willingdon, un ancien Gouverneur général, a présidé la cérémonie durant laquelle, comme l'a dit le premier ministre William Lyon Mackenzie King, le carillon est devenu un élément de notre vie nationale.

[Français]

Cinquante-trois cloches, pesant de 10 livres à 22 000 livres, ont été installées dans la Tour de la Paix par l'autorité du Parlement, et les notes de notre hymne national furent les premières jouées.

[Traduction]

Aujourd'hui, grâce aux talents de notre actuel carillonneur du Dominion, Gordon Slater, les Canadiens et les visiteurs étrangers ont le plaisir d'entendre les sons magiques et mélodieux émanant du carillon de la Tour de la Paix du Parlement, un monument commémoratif de la paix suivant la victoire.

* * *

LA LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

La Chambre reprend l'étude du projet de loi C-6, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et d'autres lois en conséquence, dont le comité a fait rapport avec une proposition d'amendement, ainsi que du groupe de motions n^o 1.

Le Président: Le vote porte sur la motion n^o 4. Si cette motion est adoptée, le résultat du vote s'appliquera à la motion n^o 14. En revanche, si la motion n^o 4 est rejetée, les motions n^{os} 5, 7 et 8 devront être soumises au vote.

• (1750)

[Français]

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

(Vote n^o 210)

POUR

Députés

Angus	Atamanenko
Bell (Vancouver Island North)	Bevington
Charlton	Christopherson
Crowder	Cullen (Skeena—Bulkley Valley)
Davies	Dewar
Godin	Julian
Layton	Marston
Martin (Winnipeg Centre)	Masse
Mathysen	McDonough
Nash	Priddy
Savoie	Siksay
Stoffer	Wasylcia-Leis— 24

CONTRE

Députés

Abbott	Albrecht
Alghabra	Allen
Ambrose	Anders
Anderson	André
Bachand	Bagnell
Bains	Baird
Barbot	Batters
Bélangier	Bell (North Vancouver)
Bellavance	Benoit
Bezan	Bigras
Blackburn	Blaney
Bonsant	Boshcoff
Bouchard	Boucher
Bourgeois	Breitkreuz
Brisson	Brown (Leeds—Grenville)
Bruninooge	Brunelle
Calkins	Cannan (Kelowna—Lake Country)
Cannis	Cardin

Initiatives ministérielles

Carrie	Carrier
Casson	Chan
Chong	Clement
Coderre	Comuzzi
Cullen (Etobicoke North)	Cuzner
D'Amours	Davidson
Day	Del Mastro
Demers	Deschamps
Devolin	Dhaliwal
Dion	Dosanjh
Dryden	Dykstra
Easter	Emerson
Epp	Faillie
Fast	Fitzpatrick
Flaherty	Fletcher
Folco	Freeman
Fry	Gagnon
Galipeau	Gallant
Godfrey	Goldring
Goodale	Goodyear
Gourde	Gravel
Grewal	Guarnieri
Hanger	Harper
Harvey	Hawn
Hearn	Hiebert
Hill	Hinton
Holland	Hubbard
Jaffer	Jean
Jennings	Kadis
Karetak-Lindell	Keddy (South Shore—St. Margaret's)
Keeper	Kenney (Calgary Southeast)
Khan	Komarnicki
Kotto	Kramp (Prince Edward—Hastings)
Laforest	Laframboise
Lake	Lauzon
Lavallée	LeBlanc
Lee	Lemieux
Lessard	Lévesque
Lukiwski	Lunn
Lunney	Lussier
MacKay (Central Nova)	MacKenzie
Malhi	Maloney
Manning	Marleau
Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)	Mayes
McCallum	McGuinty
McGuire	McKay (Scarborough—Guildwood)
McTeague	Ménard (Hochelaga)
Ménard (Marc-Aurèle-Fortin)	Menzies
Merrifield	Miller
Mills	Minna
Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)	
Moore (Fundy Royal)	
Murphy (Moncton—Riverview—Dieppe)	Murphy (Charlottetown)
Nadeau	Nicholson
Norlock	O'Connor
Obhrai	Ouellet
Owen	Pacetti
Pallister	Paquette
Paradis	Pearson
Perron	Peterson
Petit	Picard
Plamondon	Poilievre
Prentice	Preston
Proulx	Rajotte
Ratansi	Redman
Regan	Reid
Richardson	Robillard
Rota	Roy
Russell	Savage
Scarpaleggia	Scheer
Schellenberger	Sgro
Shipley	Silva
Simms	Skelton
Smith	Solberg
Sorenson	St-Cyr
St. Amand	St. Denis
Stanton	Steckle

Initiatives ministérielles

Storseth	Strahl
Sweet	Szabo
Temelkovski	Thibault (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques)
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tilson
Toews	Tonks
Trost	Turner
Tweed	Van Kesteren
Van Loan	Vellacott
Verner	Vincent
Wallace	Warawa
Warkentin	Watson
Wilfert	Williams
Wilson	Wrzesnewskyj
Yelich	Zed— 216

PAIRÉS

Aucun

Le Président: Je déclare la motion n° 4 rejetée.*[Traduction]*

Le vote suivant porte sur la motion n° 5. Si cette motion est adoptée, le résultat du vote s'appliquera également à la motion n° 14.

L'hon. Jay Hill: Monsieur le Président, je crois que vous constaterez qu'il y a consentement unanime pour que le résultat du vote précédent s'applique à la motion n° 5, dont la Chambre est maintenant saisie et qui a été présentée par le député de Burnaby—New Westminster, ainsi qu'aux autres motions présentées par ce député, à savoir les motions n°s 9, 10, 11, 12, 14 et 15.

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

Des voix: D'accord.

(La motion n° 5, mise aux voix, est rejetée par le vote suivant:)

(Vote n° 211)

POUR

Députés

Angus	Atamanenko
Bell (Vancouver Island North)	Bevington
Charlton	Christopherson
Crowder	Cullen (Skeena—Bulkley Valley)
Davies	Dewar
Godin	Julian
Layton	Marston
Martin (Winnipeg Centre)	Masse
Mathyssen	McDonough
Nash	Priddy
Savoie	Siksay
Stoffer	Wasylcia-Leis— 24

CONTRE

Députés

Abbott	Albrecht
Alghabra	Allen
Ambrose	Anders
Anderson	André
Bachand	Bagnell
Bains	Baird
Barbot	Batters
Bélangier	Bell (North Vancouver)
Bellavance	Benoit
Bezan	Bigras
Blackburn	Blaney
Bonsant	Boshcoff
Bouchard	Boucher
Bourgeois	Breitkreuz
Brison	Brown (Leeds—Grenville)
Brunnoog	Brunelle
Calkins	Cannan (Kelowna—Lake Country)
Cannis	Cardin
Carrie	Carrier
Casson	Chan
Chong	Clement
Coderre	Comuzzi
Cullen (Etobicoke North)	Cuzner
D'Amours	Davidson

Day	Del Mastro
Demers	Deschamps
Devolin	Dhaliwal
Dion	Dosanjh
Dryden	Dykstra
Easter	Emerson
Epp	Faille
Fast	Fitzpatrick
Flaherty	Fletcher
Folco	Freeman
Fry	Gagnon
Galipeau	Gallant
Godfrey	Goldring
Goodale	Goodyear
Gourde	Gravel
Grewal	Guarnieri
Hanger	Harper
Harvey	Hawn
Hearn	Hiebert
Hill	Hinton
Holland	Hubbard
Jaffer	Jean
Jennings	Kadis
Karetak-Lindell	Keddy (South Shore—St. Margaret's)
Keeper	Kenney (Calgary Southeast)
Khan	Komarnicki
Kotto	Kramp (Prince Edward—Hastings)
Laforest	Laframboise
Lake	Lauzon
Lavallée	LeBlanc
Lee	Lemieux
Lessard	Lévesque
Lukiwski	Lunn
Lunney	Lussier
MacKay (Central Nova)	MacKenzie
Malhi	Maloney
Manning	Marleau
Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)	Mayer
McCallum	McGuinty
McGuire	McKay (Scarborough—Guildwood)
McTeague	Ménard (Hochelaga)
Ménard (Marc-Aurèle-Fortin)	Menzies
Merrifield	Miller
Mills	Minna
Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)	
Moore (Fundy Royal)	
Murphy (Moncton—Riverview—Dieppe)	Murphy (Charlottetown)
Nadeau	Nicholson
Norlock	O'Connor
Obhrai	Ouellet
Owen	Pacetti
Pallister	Paquette
Paradis	Pearson
Perron	Peterson
Petit	Picard
Plamondon	Poilievre
Prentice	Preston
Proulx	Rajotte
Ratansi	Redman
Regan	Reid
Richardson	Robillard
Rota	Roy
Russell	Savage
Scarpaleggia	Scheer
Schellenberger	Sgro
Shiple	Silva
Simms	Skelton
Smith	Solberg
Sorenson	St-Cyr
St. Amand	St. Denis
Stanton	Steckle
Storseth	Strahl
Sweet	Szabo
Temelkovski	Thibault (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques)
Basques)	
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tilson
Toews	Tonks
Trost	Turner

Tweed
Van Loan
Verner
Wallace
Warkentin
Wilfert
Wilson
Yelich

Van Kesteren
Vellacott
Vincent
Warawa
Watson
Williams
Wrzesnewskyj
Zed— 216

PAIRÉS

Aucun

(La motion n° 9, mise aux voix, est rejetée par le vote suivant:)

(Vote n° 214)

POUR

Députés

Angus
Bell (Vancouver Island North)
Charlton
Crowder
Davies
Godin
Layton
Martin (Winnipeg Centre)
Mathysen
Nash
Savoie
Stoffer

Atamanenko
Bevington
Christopherson
Cullen (Skeena—Bulkley Valley)
Dewar
Julian
Marston
Masse
McDonough
Priddy
Siksay
Wasylycia-Leis— 24

CONTRE

Députés

Abbott
Alghabra
Ambrose
Anderson
Bachand
Bains
Barbot
Bélanger
Bellavance
Bezan
Blackburn
Bonsant
Bouchard
Bourgeois
Brisson
Bruinooge
Calkins
Cannis
Carrie
Casson
Chong
Coderre
Cullen (Etobicoke North)
D'Amours
Day
Demers
Devolin
Dion
Dryden
Easter
Epp
Fast
Flaherty
Folco
Fry
Galipeau
Godfrey
Goodale
Gourde
Grewal
Hanger
Harvey
Hearn
Hill
Holland
Jaffer
Jennings
Karetak-Lindell
Keeper
Khan
Kotto
Laforest

Albrecht
Allen
Anders
André
Bagnell
Baird
Batters
Bell (North Vancouver)
Benoit
Bigras
Blaney
Boshcoff
Boucher
Breitkreuz
Brown (Leeds—Grenville)
Brunelle
Cannan (Kelowna—Lake Country)
Cardin
Carrier
Chan
Clement
Comuzzi
Cuzner
Davidson
Del Mastro
Deschamps
Dhaliwal
Dosanjh
Dykstra
Emerson
Faille
Fitzpatrick
Fletcher
Freeman
Gagnon
Gallant
Goldring
Goodyear
Gravel
Guarnieri
Harper
Hawn
Hiebert
Hinton
Hubbard
Jean
Kadis
Keddy (South Shore—St. Margaret's)
Kenney (Calgary Southeast)
Komarnicki
Kramp (Prince Edward—Hastings)
Laframboise

Initiatives ministérielles

Lake
Lavallée
Lee
Lessard
Lukiwski
Lunney
MacKay (Central Nova)
Malhi
Manning
Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)
McCallum
McGuire
McTeague
Ménard (Marc-Aurèle-Fortin)
Merrifield
Mills
Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)
Moore (Fundy Royal)
Murphy (Moncton—Riverview—Dieppe)
Nadeau
Norlock
Obhrai
Owen
Pallister
Paradis
Perron
Petit
Plamondon
Prentice
Proulx
Ratansi
Regan
Richardson
Rota
Russell
Scarpaleggia
Schellenberger
Shiple
Simms
Smith
Sorenson
St. Amand
Stanton
Storseth
Sweet
Temelkovski
Basques)
Thompson (New Brunswick Southwest)
Toews
Trost
Tweed
Van Loan
Verner
Wallace
Warkentin
Wilfert
Wilson
Yelich

Lauzon
LeBlanc
Lemieux
Lévesque
Lunn
Lussier
MacKenzie
Maloney
Marleau
Mayes
McGuinty
McKay (Scarborough—Guildwood)
Ménard (Hochelaga)
Menzies
Miller
Minna
Murphy (Charlottetown)
Nicholson
O'Connor
Ouellet
Paquette
Pearson
Peterson
Picard
Poilievre
Preston
Rajotte
Redman
Reid
Robillard
Roy
Savage
Scheer
Sgro
Silva
Skelton
Solberg
St-Cyr
St. Denis
Steckle
Strahl
Szabo
Thibault (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les
Tilson
Tonks
Turner
Van Kesteren
Vellacott
Vincent
Warawa
Watson
Williams
Wrzesnewskyj
Zed— 216

PAIRÉS

Aucun

(La motion n° 10, mise aux voix, est rejetée par le vote suivant:)

(Vote n° 215)

POUR

Députés

Angus
Bell (Vancouver Island North)
Charlton
Crowder
Davies

Atamanenko
Bevington
Christopherson
Cullen (Skeena—Bulkley Valley)
Dewar

Initiatives ministérielles

Godin	Julian
Layton	Marston
Martin (Winnipeg Centre)	Masse
Mathysen	McDonough
Nash	Priddy
Savoie	Siksay
Stoffler	Wasylycia-Leis— 24

CONTRE

Députés

Abbott	Albrecht
Alghabra	Allen
Ambrose	Anders
Anderson	André
Bachand	Bagnell
Bains	Baird
Barbot	Batters
Bélangier	Bell (North Vancouver)
Bellavance	Benoit
Bezan	Bigras
Blackburn	Blaney
Bonsant	Boshcoff
Bouchard	Boucher
Bourgeois	Breitkreuz
Brison	Brown (Leeds—Grenville)
Brunooge	Brunelle
Calkins	Cannan (Kelowna—Lake Country)
Cannis	Cardin
Carrie	Carrier
Casson	Chan
Chong	Clement
Coderre	Comuzzi
Cullen (Etobicoke North)	Cuzner
D'Amours	Davidson
Day	Del Mastro
Demers	Deschamps
Devolin	Dhaliwal
Dion	Dosanjh
Dryden	Dykstra
Easter	Emerson
Epp	Faille
Fast	Fitzpatrick
Flaherty	Fletcher
Folco	Freeman
Fry	Gagnon
Galipeau	Gallant
Godfrey	Goldring
Goodale	Goodyear
Gourde	Gravel
Grewal	Guarnieri
Hanger	Harper
Harvey	Hawn
Hearn	Hiebert
Hill	Hinton
Holland	Hubbard
Jaffer	Jean
Jennings	Kadis
Karetak-Lindell	Keddy (South Shore—St. Margaret's)
Keeper	Kenney (Calgary Southeast)
Khan	Komarnicki
Kotto	Kramp (Prince Edward—Hastings)
Laforest	Laframboise
Lake	Lauzon
Lavallée	LeBlanc
Lee	Lemieux
Lessard	Lévesque
Lukivski	Lunn
Lunney	Lussier
MacKay (Central Nova)	MacKenzie
Malhi	Maloney
Manning	Marleau
Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)	Mayes
McCallum	McGuinty
McGuire	McKay (Scarborough—Guildwood)
McTeague	Ménard (Hochelaga)
Ménard (Marc-Aurèle-Fortin)	Menzies
Merrifield	Miller
Mills	Minna
Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)	
Moore (Fundy Royal)	
Murphy (Moncton—Riverview—Dieppe)	Murphy (Charlottetown)
Nadeau	Nicholson
Norlock	O'Connor
Obhrai	Ouellet
Owen	Pacetti
Pallister	Paquette
Paradis	Pearson

Perron	Peterson
Petit	Picard
Plamondon	Poilievre
Prentice	Preston
Proulx	Rajotte
Ratansi	Redman
Regan	Reid
Richardson	Robillard
Rota	Roy
Russell	Savage
Scarpaleggia	Scheer
Schellenberger	Sgro
Shiple	Silva
Simms	Skelton
Smith	Solberg
Sorenson	St-Cyr
St. Amand	St. Denis
Stanton	Steckle
Storseth	Strahl
Sweet	Szabo
Temelkovski	Thibault (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les
Basques)	
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tilson
Toews	Tonks
Trost	Turner
Tweed	Van Kesteren
Van Loan	Vellacott
Verner	Vincent
Wallace	Warawa
Warkentin	Watson
Wilfert	Williams
Wilson	Wrzesnewskyj
Yelich	Zed— 216

PAIRÉS

Aucun

(La motion n° 11, mise aux voix, est rejetée par le vote suivant:)

*(Vote n° 216)***POUR**

Députés

Angus	Atamanenko
Bell (Vancouver Island North)	Bevington
Charlton	Christopherson
Crowder	Cullen (Skeena—Bulkley Valley)
Davies	Dewar
Godin	Julian
Layton	Marston
Martin (Winnipeg Centre)	Masse
Mathysen	McDonough
Nash	Priddy
Savoie	Siksay
Stoffler	Wasylycia-Leis— 24

CONTRE

Députés

Abbott	Albrecht
Alghabra	Allen
Ambrose	Anders
Anderson	André
Bachand	Bagnell
Bains	Baird
Barbot	Batters
Bélangier	Bell (North Vancouver)
Bellavance	Benoit
Bezan	Bigras
Blackburn	Blaney
Bonsant	Boshcoff
Bouchard	Boucher
Bourgeois	Breitkreuz
Brison	Brown (Leeds—Grenville)

Initiatives ministérielles

Bruinooge
Calkins
Cannis
Carrie
Casson
Chong
Coderre
Cullen (Etobicoke North)
D'Amours
Day
Demers
Devolin
Dion
Dryden
Easter
Epp
Fast
Flaherty
Folco
Fry
Galipeau
Godfrey
Goodale
Gourde
Grewal
Hanger
Harvey
Hearn
Hill
Holland
Jaffier
Jennings
Karetak-Lindell
Keeper
Khan
Kotto
Laforest
Lake
Lavallée
Lee
Lessard
Lukiwski
Lunney
MacKay (Central Nova)
Malhi
Manning
Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)
McCallum
McGuire
McTeague
Ménard (Marc-Aurèle-Fortin)
Merrifield
Mills
Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)
Moore (Fundy Royal)
Murphy (Moncton—Riverview—Dieppe)
Nadeau
Norlock
Obhrai
Owen
Pallister
Paradis
Perron
Petit
Plamondon
Prentice
Proulx
Ratansi
Regan
Richardson
Rota
Russell
Scarpaleggia
Schellenberger
Shipley
Simms
Smith
Sorenson
St. Amand
Stanton
Storseth
Sweet
Temelkovski
Basques)
Thompson (New Brunswick Southwest)
Toews
Trost
Tweed
Van Loan

Brunelle
Cannan (Kelowna—Lake Country)
Cardin
Carrier
Chan
Clement
Comuzzi
Cuzner
Davidson
Del Mastro
Deschamps
Dhaliwal
Dosanjh
Dykstra
Emerson
Faille
Fitzpatrick
Fletcher
Freeman
Gagnon
Gallant
Goldring
Goodyear
Gravel
Guarnieri
Harper
Hawn
Hiebert
Hinton
Hubbard
Jean
Kadis
Keddy (South Shore—St. Margaret's)
Kenney (Calgary Southeast)
Komarnicki
Krampp (Prince Edward—Hastings)
Laframboise
Lauzon
LeBlanc
Lemieux
Lévesque
Lunn
Lussier
MacKenzie
Maloney
Marleau
Mayes
McGuinity
McKay (Scarborough—Guildwood)
Ménard (Hochelaga)
Menzies
Miller
Minna
Murphy (Charlottetown)
Nicholson
O'Connor
Ouellet
Pacetti
Paquette
Pearson
Peterson
Picard
Poilievre
Preston
Rajotte
Redman
Reid
Robillard
Roy
Savage
Scheer
Sgro
Silva
Skelton
Solberg
St-Cyr
St. Denis
Steckle
Strahl
Szabo
Thibault (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les
Tilson
Tonks
Turner
Van Kesteren
Vellacott

Verner
Wallace
Warkentin
Wilfert
Wilson
Yelich

Vincent
Warawa
Watson
Williams
Wrzesnewskyj
Zed- — 216

PAIRÉS

Aucun

(La motion n° 12, mise aux voix, est rejetée par le vote suivant:)

(Vote n° 217)

POUR

Députés

Angus
Bell (Vancouver Island North)
Charlton
Crowder
Davies
Godin
Layton
Martin (Winnipeg Centre)
Mathysen
Nash
Savoie
Stoffer

Atamanenko
Bevington
Christopherson
Cullen (Skeena—Bulkley Valley)
Dewar
Julian
Marston
Masse
McDonough
Priddy
Siksay
Wasylcia-Leis- — 24

CONTRE

Députés

Abbott
Alghabra
Ambrose
Anderson
Bachand
Bains
Barbot
Bélanger
Bellavance
Bezan
Blackburn
Bonsant
Bouchard
Bourgeois
Brisson
Bruinooge
Calkins
Cannis
Carrie
Casson
Chong
Coderre
Cullen (Etobicoke North)
D'Amours
Day
Demers
Devolin
Dion
Dryden
Easter
Epp
Fast
Flaherty
Folco
Fry
Galipeau
Godfrey
Goodale
Gourde
Grewal
Hanger
Harvey

Albrecht
Allen
Anders
André
Bagnell
Baird
Batters
Bell (North Vancouver)
Benoit
Bigras
Blaney
Boshcoff
Boucher
Breitkreuz
Brown (Leeds—Grenville)
Brunelle
Cannan (Kelowna—Lake Country)
Cardin
Carrier
Chan
Clement
Comuzzi
Cuzner
Davidson
Del Mastro
Deschamps
Dhaliwal
Dosanjh
Dykstra
Emerson
Faille
Fitzpatrick
Fletcher
Freeman
Gagnon
Gallant
Goldring
Goodyear
Gravel
Guarnieri
Harper
Hawn

Initiatives ministérielles

Hearn	Hiebert
Hill	Hinton
Holland	Hubbard
Jaffer	Jean
Jennings	Kadis
Karetak-Lindell	Keddy (South Shore—St. Margaret's)
Keeper	Kenney (Calgary Southeast)
Khan	Komarnicki
Kotto	Kramp (Prince Edward—Hastings)
Laforest	Laframboise
Lake	Lauzon
Lavallée	LeBlanc
Lee	Lemieux
Lessard	Lévesque
Lukiwski	Lunn
Lunney	Lussier
MacKay (Central Nova)	MacKenzie
Malhi	Maloney
Manning	Marleau
Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)	Mayer
McCallum	McGuinty
McGuire	McKay (Scarborough—Guildwood)
McTeague	Ménard (Hochelaga)
Ménard (Marc-Aurèle-Fortin)	Menzies
Merrifield	Miller
Mills	Minna
Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)	
Moore (Fundy Royal)	
Murphy (Moncton—Riverview—Dieppe)	Murphy (Charlottetown)
Nadeau	Nicholson
Norlock	O'Connor
Obhrai	Ouellet
Owen	Pacetti
Pallister	Paquette
Paradis	Pearson
Perron	Peterson
Petit	Picard
Plamondon	Poillievre
Prentice	Preston
Proulx	Rajotte
Ratansi	Redman
Regan	Reid
Richardson	Robillard
Rota	Roy
Russell	Savage
Scarpaleggia	Scheer
Schellenberger	Sgro
Shipley	Silva
Simms	Skelton
Smith	Solberg
Sorenson	St-Cyr
St. Amand	St. Denis
Stanton	Steckle
Storseth	Strahl
Sweet	Szabo
Temelkovski	Thibault (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques)
Basques)	
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tilson
Toews	Tonks
Trost	Turner
Tweed	Van Kesteren
Van Loan	Vellacott
Verner	Vincent
Wallace	Warawa
Warkentin	Watson
Wilfert	Williams
Wilson	Wrzesnewskyj
Yelich	Zed— 216

PAIRÉS

Aucun

(La motion n° 14, mise aux voix, est rejetée par le vote suivant:)

(Vote n° 212)

POUR

Députés

Angus	Atamanenko
Bell (Vancouver Island North)	Bevington
Charlton	Christopherson
Crowder	Cullen (Skeena—Bulkley Valley)
Davies	Dewar
Godin	Julian
Layton	Marston
Martin (Winnipeg Centre)	Masse
Mathysen	McDonough

Nash	Priddy
Savoie	Siksay
Stoffer	Wasylcia-Leis— 24

CONTRE

Députés

Abbott	Albrecht
Alghabra	Allen
Ambrose	Anders
Anderson	André
Bachand	Bagnell
Bains	Baird
Barbot	Batters
Bélangier	Bell (North Vancouver)
Bellavance	Benoit
Bezan	Bigras
Blackburn	Blaney
Bonsant	Boshcoff
Bouchard	Boucher
Bourgeois	Breitkreuz
Brison	Brown (Leeds—Grenville)
Bruinooge	Brunelle
Calkins	Cannan (Kelowna—Lake Country)
Cannis	Cardin
Carrie	Carrier
Casson	Chan
Chong	Clement
Coderre	Comuzzi
Cullen (Etobicoke North)	Cuzner
D'Amours	Davidson
Day	Del Mastro
Demers	Deschamps
Devolin	Dhaliwal
Dion	Dosanji
Dryden	Dykstra
Easter	Emerson
Epp	Faille
Fast	Fitzpatrick
Flaherty	Fletcher
Folco	Freeman
Fry	Gagnon
Galipeau	Gallant
Godfrey	Goldring
Goodale	Goodyear
Gourde	Gravel
Grewal	Guarnieri
Hanger	Harper
Harvey	Hawn
Hearn	Hiebert
Hill	Hinton
Holland	Hubbard
Jaffer	Jean
Jennings	Kadis
Karetak-Lindell	Keddy (South Shore—St. Margaret's)
Keeper	Kenney (Calgary Southeast)
Khan	Komarnicki
Kotto	Kramp (Prince Edward—Hastings)
Laforest	Laframboise
Lake	Lauzon
Lavallée	LeBlanc
Lee	Lemieux
Lessard	Lévesque
Lukiwski	Lunn
Lunney	Lussier
MacKay (Central Nova)	MacKenzie
Malhi	Maloney
Manning	Marleau
Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)	Mayer
McCallum	McGuinty
McGuire	McKay (Scarborough—Guildwood)
McTeague	Ménard (Hochelaga)
Ménard (Marc-Aurèle-Fortin)	Menzies
Merrifield	Miller
Mills	Minna

Initiatives ministérielles

Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)	
Moore (Fundy Royal)	
Murphy (Moncton—Riverview—Dieppe)	Murphy (Charlottetown)
Nadeau	Nicholson
Norlock	O'Connor
Obhrai	Ouellet
Owen	Pacetti
Pallister	Paquette
Paradis	Pearson
Perron	Peterson
Petit	Picard
Plamondon	Poilievre
Prentice	Preston
Proulx	Rajotte
Ratansi	Redman
Regan	Reid
Richardson	Robillard
Rota	Roy
Russell	Savage
Scarpaleggia	Scheer
Schellenberger	Sgro
Shipley	Silva
Simms	Skelton
Smith	Solberg
Sorenson	St-Cyr
St. Amand	St. Denis
Stanton	Steckle
Storseth	Strahl
Sweet	Szabo
Temelkovski	Thibault (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les
Basques)	
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tilson
Toews	Tonks
Trost	Turner
Tweed	Van Kesteren
Van Loan	Vellacott
Verner	Vincent
Wallace	Warawa
Warkentin	Watson
Wilfert	Williams
Wilson	Wrzesnewskyj
Yelich	Zed- — 216

PAIRÉS

Aucun

(La motion n° 15, mise aux voix, est rejetée par le vote suivant:)

(Vote n° 213)

POUR

Députés

Angus	Atamanenko
Bell (Vancouver Island North)	Bevington
Charlton	Christopherson
Crowder	Cullen (Skeena—Bulkley Valley)
Davies	Dewar
Godin	Julian
Layton	Marston
Martin (Winnipeg Centre)	Masse
Mathysen	McDonough
Nash	Priddy
Savoie	Siksay
Stoffer	Wasylcia-Leis- — 24

CONTRE

Députés

Abbott	Albrecht
Alghabra	Allen
Ambrose	Anders
Anderson	André
Bachand	Bagnell
Bains	Baird
Barbot	Batters
Bélangier	Bell (North Vancouver)
Bellavance	Benoit
Bezan	Bigras
Blackburn	Blaney
Bonsant	Boshcoff
Bouchard	Boucher
Bourgeois	Breitkreuz
Brisson	Brown (Leeds—Grenville)
Bruninoog	Brunelle
Calkins	Cannan (Kelowna—Lake Country)
Cannis	Cardin

Carrie	Carrier
Casson	Chan
Chong	Clement
Coderre	Comuzzi
Cullen (Etobicoke North)	Cuzner
D'Amours	Davidson
Day	Del Mastro
Demers	Deschamps
Devolin	Dhaliwal
Dion	Dosanjh
Dryden	Dykstra
Easter	Emerson
Epp	Faille
Fast	Fitzpatrick
Flaherty	Fletcher
Folco	Freeman
Fry	Gagnon
Galipeau	Gallant
Godfrey	Goldring
Goodale	Goodyear
Gourde	Gravel
Grewal	Guarnieri
Hanger	Harper
Harvey	Hawn
Hearn	Hiebert
Hill	Hinton
Holland	Hubbard
Jaffer	Jean
Jennings	Kadis
Karetak-Lindell	Keddy (South Shore—St. Margaret's)
Keeper	Kenney (Calgary Southeast)
Khan	Komarnicki
Kotto	Kramp (Prince Edward—Hastings)
Laforest	Laframboise
Lake	Lauzon
Lavallée	LeBlanc
Lee	Lemieux
Lessard	Lévesque
Lukiwski	Lunn
Lunney	Lussier
MacKay (Central Nova)	MacKenzie
Malhi	Maloney
Manning	Marleau
Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)	Mayes
McCallum	McGuinty
McGuire	McKay (Scarborough—Guildwood)
McTeague	Ménard (Hochelaga)
Ménard (Marc-Aurèle-Fortin)	Menzies
Merrifield	Miller
Mills	Minna
Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)	
Moore (Fundy Royal)	
Murphy (Moncton—Riverview—Dieppe)	Murphy (Charlottetown)
Nadeau	Nicholson
Norlock	O'Connor
Obhrai	Ouellet
Owen	Pacetti
Pallister	Paquette
Paradis	Pearson
Perron	Peterson
Petit	Picard
Plamondon	Poilievre
Prentice	Preston
Proulx	Rajotte
Ratansi	Redman
Regan	Reid
Richardson	Robillard
Rota	Roy
Russell	Savage
Scarpaleggia	Scheer
Schellenberger	Sgro
Shipley	Silva
Simms	Skelton
Smith	Solberg
Sorenson	St-Cyr
St. Amand	St. Denis
Stanton	Steckle

Initiatives ministérielles

Storseth	Strahl
Sweet	Szabo
Temelkovski	Thibault (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les
Basques)	
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tilson
Toews	Tonks
Trost	Turner
Tweed	Van Kesteren
Van Loan	Vellacott
Verner	Vincent
Wallace	Warawa
Warkentin	Watson
Wilfert	Williams
Wilson	Wrzesnewskyj
Yelich	Zed— 216

PAIRÉS

Aucun

Le Président: Je déclare les motions n^{os} 5, 9, 10, 11, 12, 14 et 15 rejetées.

Le vote suivant porte sur la motion n^o 6.

L'hon. Jay Hill: Monsieur le Président, je crois que vous constaterez qu'il y a consentement unanime pour que la Chambre adopte les motions n^{os} 6, 7, 8 et 16.

Le Président: Est-ce d'accord pour adopter chacune de ces motions à l'unanimité ?

Des voix: D'accord.

Le Président: Je déclare les motions n^{os} 6, 7, 8 et 16 adoptées. (Les motions n^{os} 6, 7, 8 et 16 sont adoptées.)

L'hon. Peter Van Loan (au nom du ministre des Transports) propose que le projet de loi soit agréé à l'étape du rapport avec d'autres amendements.

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:

● (1800)

[Français]

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

(Vote n^o 218)

POUR

Députés

Abbott	Albrecht
Alghabra	Allen
Ambrose	Anders
Anderson	André
Bachand	Bagnell
Bains	Baird
Barbot	Batters
Bélangier	Bell (North Vancouver)
Bellavance	Benoit
Bezan	Bigras
Blackburn	Blaney
Bonsant	Boshcoff
Bouchard	Boucher
Bourgeois	Breitkreuz
Brison	Brown (Leeds—Grenville)
Brunooge	Brunelle
Calkins	Cannan (Kelowna—Lake Country)
Cannis	Cardin
Carrie	Carrier
Casson	Chan
Chong	Clement

Coderre	Comuzzi
Cullen (Etobicoke North)	Cuzner
D'Amours	Davidson
Day	Del Mastro
Demers	Deschamps
Devolin	Dhaliwal
Dion	Dosanjh
Dryden	Dykstra
Easter	Emerson
Epp	Faille
Fast	Fitzpatrick
Flaherty	Fletcher
Folco	Freeman
Fry	Gagnon
Galipeau	Gallant
Godfrey	Goldring
Goodale	Goodyear
Gourde	Gravel
Grewal	Guarnieri
Hanger	Harper
Harvey	Hawn
Hearn	Hiebert
Hill	Hinton
Holland	Hubbard
Jaffer	Jean
Jennings	Kadis
Karetak-Lindell	Keddy (South Shore—St. Margaret's)
Keper	Kenney (Calgary Southeast)
Khan	Komarnicki
Kotto	Kramp (Prince Edward—Hastings)
Laforest	Laframboise
Lake	Lauzon
Lavallée	LeBlanc
Lee	Lemieux
Lessard	Lévesque
Lukiwski	Lunn
Lunney	Lussier
MacKay (Central Nova)	MacKenzie
Malhi	Maloney
Manning	Marleau
Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)	Mayes
McCallum	McGuinity
McGuire	McKay (Scarborough—Guildwood)
McTeague	Ménard (Hochelaga)
Ménard (Marc-Aurèle-Fortin)	Menzies
Merrifield	Miller
Mills	Minna
Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)	
Moore (Fundy Royal)	
Murphy (Moncton—Riverview—Dieppe)	Murphy (Charlottetown)
Nadeau	Nicholson
Norlock	O'Connor
Obhrai	Ouellet
Owen	Pacetti
Pallister	Paquette
Paradis	Pearson
Perron	Peterson
Petit	Picard
Plamondon	Poilievre
Prentice	Preston
Proulx	Rajotte
Ratansi	Redman
Regan	Reid
Richardson	Robillard
Rota	Roy
Russell	Savage
Scarpaleggia	Scheer
Schellenberger	Sgro
Shipley	Silva
Simms	Skelton
Smith	Solberg
Sorenson	St-Cyr
St. Amand	St. Denis
Stanton	Steckle
Storseth	Strahl
Sweet	Szabo

Initiatives parlementaires

Temelkovski
Basques
Thompson (New Brunswick Southwest)
Toews
Trost
Tweed
Van Loan
Verner
Wallace
Warkentin
Wilfert
Wilson
Yelich

Thibault (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les
Tilson
Tonks
Turner
Van Kesteren
Vellacott
Vincent
Warawa
Watson
Williams
Wrzesnewskyj
Zed- — 216

McDonough
McGuire
McTeague
Murphy (Moncton—Riverview—Dieppe)
Nash
Pacetti
Peterson
Ratansi
Regan
Russell
Savoie
Siksay
Simms
St. Denis
Stoffer
Temelkovski
Turner
Wilfert
Wrzesnewskyj

McGuity
McKay (Scarborough—Guildwood)
Minna
Murphy (Charlottetown)
Owen
Pearson
Priddy
Redman
Rota
Savage
Scarpaleggia
Silva
St. Amand
Steckle
Szabo
Tonks
Wasylcia-Leis
Wilson
Zed- — 88

CONTRE

Députés

Angus
Bell (Vancouver Island North)
Charlton
Crowder
Davies
Godin
Layton
Martin (Winnipeg Centre)
Mathysen
Nash
Savoie
Stoffer

Atamanenko
Bevington
Christopherson
Cullen (Skeena—Bulkley Valley)
Dewar
Julian
Marston
Masse
McDonough
Priddy
Siksay
Wasylcia-Leis- — 24

PAIRÉS

Aucun

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

[Traduction]

LA GESTION DES RESSOURCES HYDRIQUES

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 15 juin, de la motion et de l'amendement.

Le Président: La Chambre passe maintenant au vote par appel nominal différé sur l'amendement à la motion n° 249 sous la rubrique Initiatives parlementaires au nom du député de Brant.

● (1810)

[Français]

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

(Vote n° 219)

POUR

Députés

Alghabra
Atamanenko
Bains
Bell (Vancouver Island North)
Bevington
Brisson
Chan
Christopherson
Crowder
Cullen (Etobicoke North)
D'Amours
Dewar
Dosanjh
Easter
Fry
Godin
Hubbard
Julian
Karetak-Lindell
Layton
Lee
Maloney
Marston
Martin (Winnipeg Centre)
Mathysen

Angus
Bagnell
Bélangier
Bell (North Vancouver)
Boshcoff
Cannis
Charlton
Comuzzi
Cullen (Skeena—Bulkley Valley)
Cuzner
Davies
Dhaliwal
Dryden
Folco
Godfrey
Holland
Jennings
Kadis
Keeper
LeBlanc
Malhi
Marleau
Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)
Masse
McCallum

Abbott
Allen
Anders
André
Baird
Batters
Benoit
Bigras
Blaney
Bouchard
Bourgeois
Brown (Leeds—Grenville)
Brunelle
Cardin
Carrier
Chong
Davidson
Del Mastro
Deschamps
Dykstra
Epp
Fast
Flaherty
Freeman
Galipeau
Goldring
Gourde
Grewal
Harper
Hawn
Hiebert
Hinton
Jean
Kenney (Calgary Southeast)
Komarnicki
Kramp (Prince Edward—Hastings)
Lafamboise
Lauzon
Lemieux
Lévesque
Lunn
Lussier
MacKenzie
Mayes
Ménard (Marc-Aurèle-Fortin)
Merrifield
Mills
Moore (Fundy Royal)
Nicholson
O'Connor
Ouellet

CONTRE

Députés

Albrecht
Ambrose
Anderson
Bachand
Barbot
Bellavance
Bezan
Blackburn
Bonsant
Boucher
Breitkreuz
Bruinooge
Cannan (Kelowna—Lake Country)
Carrie
Casson
Clement
Day
Demers
Devolin
Emerson
Faille
Fitzpatrick
Fletcher
Gagnon
Gallant
Goodyear
Gravel
Hanger
Harvey
Hearn
Hill
Jaffer
Keddy (South Shore—St. Margaret's)
Khan
Kotto
Laforest
Lake
Lavallée
Lessard
Lukiwski
Lunney
MacKay (Central Nova)
Manning
Ménard (Hochelaga)
Menzies
Miller
Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)
Nadeau
Norlock
Obhrai
Pallister

Travaux de la Chambre

Paquette	Paradis
Perron	Petit
Picard	Plamondon
Poillievre	Prentice
Preston	Rajotte
Reid	Richardson
Roy	Scheer
Schellenberger	Shiplay
Skelton	Smith
Solberg	Sorenson
St-Cyr	Stanton
Storseth	Strahl
Sweet	Thibault (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les
Basques)	
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tilson
Toews	Trost
Tweed	Van Kesteren
Van Loan	Vellacott
Verner	Vincent
Wallace	Warawa
Warkentin	Watson
Williams	Yelich— 144

PAIRÉS

Aucun

Le Président: Je déclare l'amendement rejeté.

[Traduction]

Le prochain vote porte sur la motion principale. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

(La motion est adoptée.)

[Français]

Mme Pauline Picard (Drummond, BQ): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. En ce qui concerne la motion que vous avez déclarée adoptée à l'unanimité par la Chambre, je voudrais faire remarquer que nous étions contre cette motion. Il faudrait donc qu'elle soit adoptée avec dissidence.

Le Président: Il n'y a pas de problème.

Est-on d'accord pour que cette motion soit adoptée avec dissidence?

Des voix: D'accord

* * *

[Traduction]

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

LES DÉLIBÉRATIONS DE LA CHAMBRE

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Il semble y avoir un certain enthousiasme pour quelques-unes des motions que je souhaite immédiatement présenter à la Chambre. Je vais commencer par la première. Je propose:

Que, nonobstant tout article du Règlement, ordre spécial ou usage habituel de la Chambre, les initiatives parlementaires soient annulées, et les initiatives ministérielles se poursuivent durant la période normalement prévue pour les initiatives parlementaires; après que au plus un député par parti politique est intervenu sur la motion portant deuxième lecture du projet de loi C-64, Loi modifiant la Loi sur le pilotage, la Chambre s'ajourne pour la journée, pourvu que durant le débat sur le projet de loi C-64, la présidence ne reçoive ni demandes de vérification du quorum, ni motions dilatoires ni demandes de consentement unanime.

[Français]

Le Président: L'honorable leader du gouvernement à la Chambre a-t-il le consentement unanime de la Chambre afin de présenter cette motion?

Des voix: D'accord.

Le Président: La Chambre a entendu l'énoncé de la motion. Lui plaît-il d'adopter cette motion?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

[Traduction]

LE COMITÉ PERMANENT DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET DU DÉVELOPPEMENT INTERNATIONAL

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, j'ai une autre motion très intéressante. Je propose:

Que, si durant la période où la Chambre est ajournée pendant les mois de juin et de juillet 2007, le Comité permanent des affaires étrangères et du développement international prépare un rapport, lorsque ce rapport est déposé auprès du greffier, ledit rapport soit réputé avoir été présenté à la Chambre.

[Français]

Le Président: L'honorable leader du gouvernement a-t-il le consentement unanime de la Chambre pour proposer cette motion?

Des voix: D'accord.

Le Président: La Chambre a entendu l'énoncé de la motion. Lui plaît-il d'adopter cette motion?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

[Traduction]

LE COMITÉ PERMANENT DE L'AGRICULTURE ET DE L'AGROALIMENTAIRE

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, de nombreux députés ont réclamé que je présente la motion suivante et je sais qu'elle intéresse beaucoup de personnes. Je propose donc:

Que, si durant la période où la Chambre est ajournée pendant les mois de juin et de juillet 2007, le Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire prépare un rapport, lorsque ce rapport est déposé auprès du greffier, ledit rapport soit réputé avoir été présenté à la Chambre.

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

Des voix: D'accord.

[Français]

Le Président: La Chambre a entendu l'énoncé de la motion. Lui plaît-il d'adopter cette motion?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

[Traduction]

LES SÉANCES DE LA CHAMBRE

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, j'ai une autre motion à déposer, et je la lirai un peu plus lentement. Je propose:

Initiatives ministérielles

Que, nonobstant tout article du Règlement, ordre spécial ou usage habituel de la Chambre, au moment de l'ajournement de la Chambre le mercredi 20 juin 2007, que la Chambre demeure ajournée jusqu'au lundi 17 septembre 2007, pourvu que, aux fins de l'article 28 du Règlement, elle soit réputée avoir siégé le jeudi 21 juin et le vendredi 22 juin 2007; et que, pendant la présente période d'ajournement seulement, pour ce qui est du projet de loi C-52, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 19 mars 2007, le paragraphe 28(3) du Règlement se lise comme suit:

« Si, pendant l'ajournement, le Président, après consultation avec le gouvernement, est convaincu que, dans l'intérêt public, la Chambre doit se réunir avant le moment fixé par le Règlement ou par une motion d'ajournement, le Président peut faire connaître, par avis, que la Chambre siègera uniquement pour l'étude du projet de loi C-52 et la Chambre doit alors se réunir pour effectuer lesdits travaux. Si le Président n'est pas en état d'agir par suite de maladie, ou pour toute autre cause, le Vice-président de la Chambre, le vice-président des comités pléniers ou le vice-président adjoint des comités pléniers agit en son nom aux fins du présent paragraphe. » Le paragraphe 28(4) doit être modifié en substituant au mot « peut » le mot « doit » et le paragraphe 32 (1.1) doit être modifié par suppression des mots « devant recevoir la sanction royale ».

• (1815)

L'hon. Ralph Goodale (Wascana, Lib.): Monsieur le Président, afin de clarifier la motion qu'il vient de nous présenter, je me demande si le leader du gouvernement à la Chambre pourrait nous faire part de précédents concernant la contrainte imposée à votre pouvoir discrétionnaire, dont il est question dans le renvoi au paragraphe 28(4) du Règlement.

Cela restreint nécessairement votre pouvoir discrétionnaire, monsieur le Président, et le remplace par le pouvoir discrétionnaire du gouvernement. Il s'agit d'un élément important du Règlement. Le leader du gouvernement à la Chambre peut-il nous indiquer, après consultation des greffiers, chose qu'il a sûrement faite, s'il existe des précédents appropriés qui autorisent l'inclusion d'une disposition de ce genre dans une motion d'ajournement?

Monsieur le Président, le libellé de la motion est assez complexe. Avons-nous l'assurance que ces dispositions spéciales ne s'appliquent qu'au présent ajournement et qu'aux affaires touchant le projet de loi C-52?

L'hon. Peter Van Loan: Monsieur le Président, je serai ravi d'aider le leader parlementaire des libéraux.

Pour ce qui est d'un précédent, eh bien, la nature de la motion est, évidemment, de modifier l'article 28 du Règlement. Les contraintes visant le pouvoir discrétionnaire du Président quant à un rappel du Parlement sont les mêmes que celles associées à la cérémonie de la sanction royale, qui représente le deuxième volet de la motion.

L'objet de la motion est de donner au gouvernement le droit de rappeler le Parlement relativement au projet de loi C-52, projet de loi d'exécution du budget.

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

Des voix: D'accord.

[Français]

Le Président: La Chambre a entendu l'énoncé de la motion. Lui plaît-il d'adopter cette motion?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

M. Yvon Godin: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement pour rappeler à la Chambre qu'une fois, le NPD a fait une erreur en Chambre et qu'on n'avait pas accepté de la corriger.

Je constate que le Bloc québécois est endormi ce soir, de telle sorte qu'il a oublié de voter sur la motion M-249. Je tiens à dire à la

Chambre que nous avons été très gentils d'avoir accepté que la motion soit adoptée avec dissidence lors du vote.

Le Président: La clarification est bien appréciée.

[Traduction]

Étant donné que la motion a été adoptée, j'aimerais, au nom de tous les députés, dire adieu aux pages de la Chambre des communes de 2006-2007. La relâche estivale est presque arrivée et nous n'aurons peut-être pas d'autres occasions de vous remercier comme il se doit. Je pense que vous conviendrez tous que ce fut très excitant de prendre part à la 39^e législature.

• (1820)

[Français]

Au nom de tous mes collègues de cette Chambre, j'aimerais vous remercier et vous féliciter du travail que vous avez accompli pour nous au cours de la dernière année. Votre tâche n'a pas toujours été facile, mais vous avez tous agi en professionnels et nous vous en sommes reconnaissants.

[Traduction]

Je vous demande d'accepter nos remerciements collectifs et nos meilleurs voeux pour l'avenir. J'aurai peut-être un jour le plaisir de vous voir siéger ici. Peut-être que votre expérience avec nous vous aura donné envie de devenir député.

[Français]

Merci de votre excellent travail. Bonne chance à tous dans l'avenir.

Des voix: Bravo!

[Traduction]

Le Président: Nous passons maintenant à un débat sur ce projet de loi, mais je tiens à préciser aux députés qu'après l'ajournement de la Chambre aura lieu notre réception habituelle dans la pièce 216.

[Français]

Tout le monde est invité. J'espère que vous pourrez venir prendre un verre avec vos collègues.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LA LOI SUR LE PILOTAGE

L'hon. Peter Van Loan (au nom du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités) propose que le projet de loi C-64, Loi modifiant la Loi sur le pilotage soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

M. Brian Jean (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, PCC): Monsieur le Président, je suis très heureux de présenter à la Chambre le projet de loi C-64, Loi modifiant la Loi sur le pilotage.

Initiatives ministérielles

La Loi sur le pilotage crée quatre administrations de pilotage, à savoir celles de l'Atlantique, des Laurentides, des Grands Lacs et du Pacifique, qui sont toutes des sociétés d'État. Le pilotage, dans ce cas particulier, fait référence aux pilotes qui aident les navires à naviguer dans les eaux côtières et intérieures, ce qui est d'une grande importance au Canada en ce qui a trait au commerce.

Les amendements proposés dans le projet de loi apporteraient les changements administratifs nécessaires à la loi qui régit le pilotage maritime au Canada et fourniraient également à ces quatre administrations de pilotage les outils administratifs requis afin de les aider à devenir et à demeurer solvables, ce qui est une exigence en vertu de la Loi sur le pilotage.

Ce projet de loi est une étape cruciale visant à s'assurer que les obligations et les objectifs législatifs dans la loi n'établissent pas des processus qui vont à l'encontre de la responsabilité d'une autorité de rester autonome sur le plan financier et que la relation qui existe entre les administrations de pilotage et les corporations de pilotes est de nature commerciale, ce qui est un élément très important du projet de loi.

Avant de poursuivre, j'aimerais fournir à la Chambre des renseignements en ce qui concerne la Loi sur le pilotage, les raisons derrière les amendements à ce projet de loi et pourquoi ils sont si importants à ce stade.

Cette mesure législative prévoit la création de corporations de pilotes pouvant offrir des services de pilotage dans le cadre d'un contrat commercial avec une administration de pilotage. Une fois qu'une corporation de pilotes est formée dans une région donnée, l'administration de pilotage n'a d'autre choix que de retenir, par contrat, les services de pilotes de la corporation. Nous savons maintenant que cela crée essentiellement un monopole, ce qui ne favorise ni de bonnes pratiques commerciales, ni un environnement concurrentiel dont les consommateurs et les Canadiens pourraient bénéficier.

Cette mesure législative précise comment les différends relatifs à un contrat entre une administration de pilotage et une corporation de pilotes sont réglés par médiation et, au besoin, par arbitrage des propositions finales. L'arbitre retient alors une des deux propositions finales présentées, dans sa totalité. Autrement dit, il ne peut modifier une proposition ou en choisir certaines parties seulement. L'arbitre doit faire un choix.

Par conséquent, dans un cas d'arbitrage relatif à un contrat de service entre une administration et une corporation de pilotes, l'arbitre peut opter pour l'une des deux propositions présentées, ce qui peut amener l'administration à publier un tarif modifié. C'est très important. L'augmentation de tarif prévue dans la modification permettra à l'administration concernée d'absorber l'augmentation du coût du contrat de service.

Cependant, tel que prévu dans la Loi sur le pilotage, les intervenants peuvent présenter un avis d'opposition à l'Office des transports du Canada, soit l'OTC, en invoquant le fait que l'augmentation de tarif nuit à l'intérêt public. L'OTC peut alors rejeter l'augmentation parce que celle-ci nuit à l'intérêt public. Cette décision peut amener une administration à devoir assumer une dette excessive.

Malheureusement, une telle situation n'est pas entièrement hypothétique. La succession d'événements survenus récemment à l'Administration de pilotage des Laurentides ont amené Transports Canada et l'actuel gouvernement à demander, par décret, l'annulation d'une décision de l'Office des transports du Canada. Le moins qu'on puisse dire c'est qu'il s'agit d'un cas très rare que nous

préférons ne pas voir se répéter, mais si cet article du projet de loi n'est pas modifié, il y a fort à parier que le gouvernement devra intervenir à chaque année.

Toutefois, la mesure prise était temporaire et le gouvernement cherche des solutions à long terme pour régler les problèmes liés à des éléments de la loi concernant la gouvernance, qui entrent en conflit avec l'exigence de la loi selon laquelle toute administration doit être autonome sur le plan financier. Comme je l'ai expliqué, à elle seule, l'expérience de l'Administration de pilotage des Laurentides sert de déclencheur à des modifications qui constituent la solution à long terme que nous cherchons pour régler ces problèmes. Je signale que ces modifications n'auront aucune incidence sur la façon dont les autres administrations mènent leurs activités.

Les modifications proposent diverses options que toutes les administrations peuvent mettre en oeuvre et donneraient à ces dernières la flexibilité de mener leurs affaires d'une façon viable financièrement. C'est une bonne chose.

Les modifications proposées dans le projet de loi prévoient des outils supplémentaires pour aider les administrations à être autonomes sur le plan financier. Ces modifications essentielles ont une incidence sur les outils de gouvernance de ces sociétés d'État. Le projet de loi C-64 est donc considéré comme étant un projet de loi touchant l'appareil gouvernemental qui est absolument essentiel pour que le gouvernement puisse mener ses activités de nature strictement administrative en ce qui a trait aux services de pilotage maritime sûrs et efficaces.

• (1825)

Notre premier ministre a approuvé des consultations avec les intervenants parce que, comme le savent tous les députés, le gouvernement consulte les intervenants parce que c'est la bonne chose à faire.

La plupart des consultations au sujet de quatre modifications en particulier ont eu lieu à la fin de janvier 2007. Les intervenants ont réagi rapidement et de façon très variée aux modifications proposées.

Deux des quatre modifications n'ont pas été appuyées par les intervenants et ont donc été mises au point en fonction des préoccupations soulevées par ces derniers à l'occasion des consultations. Oui, le gouvernement écoute et il agit.

Le degré d'appui des intervenants variait beaucoup dans le cas de deux des modifications: certains les appuyaient et d'autres s'y opposaient vigoureusement. Le projet de loi est donc une mesure équilibrée, un compromis dans l'intérêt de toutes les parties.

Comme on l'a déjà mentionné, le projet de loi contient des modifications à la Loi sur le pilotage portant sur des questions de gouvernance des sociétés d'État qui n'ont aucune incidence sur le niveau de sécurité ou l'environnement. Ces deux questions sont d'une grande importance pour le gouvernement.

Afin de rendre le fonctionnement de la loi plus prévisible au chapitre de la gouvernance, les modifications proposées sont assorties des cinq objectifs suivants dont j'aimerais parler.

Le premier est d'introduire un certain niveau de flexibilité dans la façon d'engager les services de pilotes et de redéfinir la relation qui existe entre une administration et une corporation de pilotes comme étant une relation commerciale.

Initiatives ministérielles

Le deuxième objectif est de modifier le processus de négociation du contrat de service afin de veiller à ce que la relation commerciale soit viable et concurrentielle et offre des services adéquats.

Le troisième objectif est de déclarer explicitement que les administrations de pilotage doivent demeurer financièrement autonomes. C'est très important.

Le quatrième objectif est de donner de la souplesse au ministère pour modifier certains règlements.

Enfin, le cinquième objectif est de donner plus de latitude à l'Office des transports du Canada lors de l'examen des objections aux nouveaux règlements tarifaires publiés par les administrations.

Ce sont d'excellents changements et nous espérons et croyons même que tous les députés pourront les appuyer.

Les changements proposés ajoutent de la souplesse à la Loi sur le pilotage afin de permettre aux administrations d'embaucher des pilotes tout en passant des marchés avec les corporations de pilotes. Comme cela a du sens sur le plan des affaires, ce changement laissera les administrations libres d'embaucher leurs propres pilotes selon leur volume de travail, tout en ayant la possibilité de passer un marché de services avec une corporation de pilotes au besoin. Ainsi, elles pourront surveiller et gérer les coûts des services offerts et par le fait même améliorer leurs finances.

Si une administration choisit de passer un marché de services avec une corporation de pilotes, les changements proposés font que les règles s'appliquent également à tous, surtout pendant les négociations. Il demeure obligatoire au sens de la loi d'avoir recours à la médiation et l'arbitrage dans les cas où une administration et une corporation ne peuvent s'entendre sur les modalités d'un marché.

Cela dit, grâce à ces amendements, l'arbitre aura le pouvoir de vraiment évaluer les offres proposées en tenant compte du résumé du plan d'entreprise de l'administration et de l'obligation légale que cette dernière soit financièrement autonome. Ces options, qui n'étaient pas offertes aux arbitres auparavant, sont très importantes. L'objectif est de faire en sorte que l'arbitre ait tenu compte des besoins financiers de l'administration avant de rendre une décision.

Grâce aux changements proposés dans le projet de loi, les besoins financiers des administrations seront pris en considération par l'Office des transports du Canada lorsque celui-ci rendra ses décisions sur les objections aux règlements tarifaires.

Si deux entités sont chargées de prendre des décisions qui ont une incidence sur l'autonomie financière d'une société d'État, il est important qu'elles se fondent sur les mêmes critères pour prendre ces décisions. Dans le rapport de 2000 de la vérificatrice générale, on peut lire que: « Le plan d'entreprise constitue la pierre angulaire du cadre de contrôle et de responsabilisation des sociétés d'État. » Ce changement est donc pertinent en soi et il augmentera l'importance du plan d'entreprise dans le contexte de l'arbitrage et des délibérations de l'OTC. C'est très important.

• (1830)

Le projet de loi C-64 a été rédigé pour remédier aux importantes difficultés financières rencontrées par une administration de pilotage. En plus de fournir une solution à l'Administration de pilotage des Laurentides, le projet de loi offrirait des options aux autres administrations afin de les mettre à l'abri de situations semblables dans l'avenir.

Le gouvernement écoute ce que les intervenants ont à dire et prend ensuite les meilleures décisions possibles.

Les initiatives législatives du ministère demeurent conformes au cadre d'action fédéral général en matière de transport, qui repose sur une vision nationale de la sécurité, de l'efficacité et de la responsabilité à l'égard de l'environnement. Ces trois aspects revêtent une grande importance pour notre gouvernement, surtout la vision nationale. Après de longues années sans vision nationale, c'est grâce à notre premier ministre, à notre ministre et à notre gouvernement que nous pouvons maintenant passer à l'action dans ce dossier.

Les changements proposés par le projet de loi C-64 ont été réclamés par des intervenants du secteur maritime et ils ont été favorablement accueillis par le ministère des Finances, le Bureau du vérificateur général et l'Office des transports du Canada.

Je demande à tous les députés d'appuyer le projet de loi C-64 que j'ai eu le plaisir de présenter à la Chambre.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, c'est avec grand intérêt que j'ai écouté le secrétaire parlementaire.

Compte tenu du fait que le gouvernement précipite l'adoption de ce projet de loi, dont la première lecture n'a en fait eu lieu qu'il y a 48 heures, et en raison des réels problèmes que nous avons constatés dans la politique proposée sur les transports, Dieu merci nous avons stoppé le projet de loi C-6 juste à temps. Au moins, les députés conservateurs auront quelques mois pour rentrer chez eux et songer aux mesures qu'ils pourraient prendre au sujet du projet de loi C-6.

Pour revenir au projet de loi C-64, le secrétaire parlementaire a parlé de consultations. Il s'agit là du même gouvernement conservateur qui a refusé de faire participer au Conseil consultatif maritime canadien les employés du secteur maritime par le biais de leurs syndicats, malgré le fait que nous avons des directives très claires du Comité des transports affirmant que c'était nécessaire.

Les employés du secteur maritime, ceux qui travaillent dans les industries maritimes, doivent être présents aux discussions concernant une politique nationale sur le transport maritime. C'est logique. Il est normal de consulter ceux qui connaissent le mieux les politiques maritimes. Il ne s'agit certainement pas des PDG. Il s'agit de ceux qui accomplissent vraiment le travail. Ce sont eux qu'il faut consulter.

J'ai apprécié son discours, comme d'habitude, mais pourrait-il nous dire, quand il a parlé des intervenants, si les employés ou les syndicats ont été consultés, ou si ces intervenants étaient tout simplement des PDG d'entreprises?

• (1835)

M. Brian Jean: Monsieur le Président, j'ai maintenant une excellente occasion de répondre à la question du député et de parler des mesures prises pour aller de l'avant auxquelles le député a fait allusion.

Nous prenons effectivement les mesures nécessaires de notre côté de la Chambre. Le gouvernement va de l'avant avec un programme difficile. Nous n'allons pas de l'avant à la manière du NPD en ce qui concerne le projet de loi C-6, puisqu'il s'agirait là d'un recul. Nous voulons faire ce qui s'impose.

Initiatives ministérielles

Nous avons écouté les intervenants et nous continuerons de le faire d'un océan à l'autre. Je signale au député que j'ai personnellement rencontré les membres des syndicats et les responsables de l'industrie du transport maritime dont il parle et qui représentent les employés. Je les ai rencontrés et je les ai écoutés pendant quatre ou cinq mois avant même que cette question apparaisse sur l'écran radar du NPD. Nous écoutons donc et nous prenons les mesures qui s'imposent.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le Président, le secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités dit avoir écouté les intervenants. En fait, il les a entendus, mais je ne suis pas certain qu'il les ait écoutés. C'est ce qui me pose un problème.

J'espère que le secrétaire parlementaire est conscient du fait que le pilotage est une des façons les plus sécuritaires de garantir que, dans nos eaux, on ait toujours des gens compétents qui connaissent le terrain. Je pense surtout aux eaux du fleuve Saint-Laurent où beaucoup de villes puisent l'eau de leurs aqueducs. C'est ainsi que cela se fait dans le Mississipi et dans les autres grands plans d'eau du monde où il y a des administrations de pilotage, et c'est la meilleure façon de procéder. Lorsqu'un navire étranger entre dans les eaux du Saint-Laurent, il est pris en charge par un pilote spécialisé tout au long de sa traversée du Saint-Laurent et lorsqu'il se dirige vers les Grands Lacs. Des administrations de pilotage prennent en charge le navire.

C'est de cela qu'on veut s'assurer. Je ne suis pas certain que les modifications proposées — qui sont, à ce qu'on semble vouloir dire, purement économiques — ne mettent pas en danger tout le système de sécurité de pilotage. Contrairement à ce que peut dire le secrétaire parlementaire, les intervenants et les pilotes attribuent une mauvaise note au projet de loi déposé aujourd'hui, et je le sais.

[Traduction]

M. Brian Jean: Monsieur le Président, je peux confirmer au député que j'ai aimé siéger au comité avec lui ainsi qu'avec tous les autres membres du comité. J'ai eu beaucoup de plaisir à faire valoir de nombreux points. Nous ne nous sommes pas entendus sur tous les points. En fait, parfois nous penchions d'un côté, parfois de l'autre. La vie est ainsi faite. On ne peut pas toujours plaire à tous.

Cependant, nous nous sommes efforcés de trouver un équilibre de manière à ce que les intervenants soient satisfaits et à ce que les Canadiens soient extrêmement satisfaits dans l'ensemble. Dans notre pays, 90 p. 100 de nos produits nous parviennent grâce à des services de pilotage, après avoir passé par nos principaux ports. Nous devons nous assurer que cela se poursuive et nous y veillerons. Nous avons écouté les intervenants.

Il me tarde de recevoir d'autres observations quand le comité sera saisi du dossier. Je crois vraiment que le député, et tous les membres du comité, travailleront fort pour mener la tâche à bien.

M. Borys Wrzesnewskij (Etoibicoke-Centre, Lib.): Monsieur le Président, le député du NPD a déjà demandé si les membres du syndicat avaient été consultés. Le secrétaire parlementaire a dit qu'ils l'avaient été. Ils l'ont peut-être été, mais que le gouvernement n'a pas écouté leurs conseils.

Permettez-moi de citer Paul Devries, de la British Columbia Coast Pilots Ltd, qui a écrit que les parties intéressées de la côte Ouest étaient toutes d'avis que les changements proposés vont à l'encontre du but recherché. Le secrétaire parlementaire pourrait-il nous dire si

les parties intéressées étaient ou non de cet avis, surtout celles dont il a parlé tout à l'heure?

M. Brian Jean: Monsieur le Président, le député n'a sans doute pas écouté mon discours. Je lui garantis que nous les avons écoutés. Nous avons en tête des modifications bien précises. Nous en avons changé quelques unes parce que nous ne pouvions pas parvenir à un consensus avec les parties intéressées.

Je sais que le député se préoccupe beaucoup du sort des quelque 300 pilotes de ce pays et ce gouvernement s'en préoccupe aussi. Nous nous en soucions énormément. Étant donné qu'ils sont responsables, indirectement, de 90 p. 100 des marchandises importées par notre pays, cette question est très importante.

Il est important que les Canadiens continuent de recevoir des produits, que les pilotes de ce pays soient traités de façon équitable et que les Canadiens soient satisfaits de ce qui sera décidé. Il est important que nos échanges commerciaux continuent, que notre économie continue de croître et que nous continuions de profiter de la qualité de vie que nous avons depuis tant d'années. Ce gouvernement va continuer de faire en sorte que c'est bien là ce qui se produira.

• (1840)

L'hon. Michael Chong (Wellington—Halton Hills, PCC): Monsieur le Président, je félicite le député de Fort McMurray—Athabasca d'avoir présenté cette mesure à la Chambre au moment où nous sommes en train de conclure nos travaux avant la relâche estivale.

Dans cette optique, je souhaite formuler certaines observations indirectement liées au projet de loi C-64, Loi modifiant la Loi sur le pilotage. Le député a présenté une mesure législative importante.

Notre travail de député est de la plus haute importance. Ce que nous faisons ici aujourd'hui, avant de partir pour la relâche estivale, me rappelle le travail d'une Canadienne éminente qui représentait à la Chambre le port de Hamilton, sur les Grands Lacs. Je suis persuadée qu'elle serait très fière si elle était ici aujourd'hui.

Demain, nous célébrerons le 50^e anniversaire de l'inauguration du gouvernement Diefenbaker et du jour où la première femme a été nommée ministre du Cabinet fédéral. Cette femme était la très honorable Ellen Louks Fairclough.

J'ai eu l'honneur de rencontrer madame Fairclough il y a quelques années. Elle vivait à Dundas, en Ontario. Cette femme remarquable a été ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration. Elle a également occupé les fonctions de ministre des Postes. Elle est décédée en 2004, à l'âge vénérable de 99 ans. Elle s'est intéressée à une multitude de sujets qui ressemblent en fait à ceux dont il est question de nos jours à la Chambre, notamment le logement, l'impôt sur le revenu, l'assurance-emploi et la condition féminine. Elle a présenté des projets de loi sur l'équité salariale. Elle a été députée de la circonscription de Hamilton-Ouest, ayant gagné quatre élections générales et une élection partielle.

Je crois qu'elle était un modèle pour nous tous, y compris le député de Fort McMurray—Athabasca, qui oriente les travaux du gouvernement en cette veille de la relâche estivale. Je le félicite de son travail dans ce dossier. Je suis persuadé que, si elle était présente ici aujourd'hui, madame Fairclough, cette femme remarquable, participerait activement à ce débat et appuierait sans réserve les travaux que nous sommes en train d'entreprendre.

Initiatives ministérielles

M. Brian Jean: Monsieur le Président, je peux confirmer au député de Wellington—Halton Hills que je suis bien au courant des réalisations de madame Fairclough. J'ai eu un exemple semblable dans ma propre vie.

Ma mère a joué un rôle déterminant dans le fait que je me suis retrouvé ici. Elle a eu un parcours très semblable à celui de madame Fairclough, en ce sens qu'elle a eu une carrière fructueuse au sein de la collectivité. Comme tout bon Canadien, elle a pris la défense du Canada, des droits de la personne, des femmes, des moins fortunés et de ceux qui éprouvent plus de difficultés à faire le travail qui leur incombe. Ma mère a eu beaucoup de succès sur ce plan, et je suis très fier d'elle.

M. Peter Julian: Monsieur le Président, j'aimerais revenir sur la question du comité consultatif national maritime et sur la possibilité de faire participer au processus de consultation les employés qui font le travail. Nous avons eu un certain nombre de questions qui ont illustré clairement le fait qu'un grand nombre de personnes qui travaillent dans le secteur du transport maritime n'appuient pas le projet de loi. C'est une préoccupation importante. Le secrétaire parlementaire peut-il confirmer que ces employés ont été consultés? Peut-il fournir la liste de ceux qui ont été consultés?

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Le secrétaire parlementaire a 15 secondes pour nous fournir cette liste.

M. Brian Jean: Monsieur le Président, je suis d'accord que c'est très important, mais j'invite le député à venir à mon bureau à un moment qui lui convient. Cette invitation vaut d'ailleurs pour tous les députés de tous les partis. On m'a demandé de collaborer pleinement avec mes collègues et de leur fournir tous les renseignements possibles. Je serai très heureux de le faire au moment qui conviendra au député.

M. Borys Wrzesnewskij (Etobicoke-Centre, Lib.): Monsieur le Président, je suis ravi de participer au débat sur le projet de loi C-64, qui modifie la Loi sur le pilotage et que le gouvernement a présenté précipitamment hier pour tenter de convaincre les Canadiens qu'il fait plus que tout simplement lancer des attaques publicitaires, subventionnées par les contribuables, contre ses adversaires et, bien entendu, créer des logos subventionnés par les contribuables pour les équipes millionnaires de coureurs de NASCAR. Le gouvernement ayant adopté comme mantra d'agir différemment, je présume que les Canadiens commencent à comprendre ce que signifie agir différemment pour le gouvernement conservateur vieux de 18 mois, fatigué et pas tellement nouveau.

Cela étant dit, je souligne que le Canada est privilégié de posséder trois magnifiques côtes et la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Notre pays est privilégié d'être doté d'une multitude de voies navigables qui ont joué un rôle déterminant dans son développement historique et économique.

Les administrations de pilotage jouent un rôle clé pour assurer la robustesse et la sécurité du système de transport maritime. Les quatre administrations régionales de pilotage, celles de l'Atlantique, des Laurentides, des Grands Lacs et du Pacifique, contribuent grandement à assurer la sécurité des services de navigation maritime au Canada.

Comme les administrations de pilotage ont été créées en vertu de la Loi sur le pilotage et que chacune est dirigée par un président qui occupe son poste à temps plein, ce sont des sociétés d'État. Aujourd'hui, la dynamique de Transports Canada est telle que le transport maritime, particulièrement dans le corridor commercial du Saint-Laurent et des Grands Lacs, livre une concurrence féroce à d'autres modes de transport.

Comme on l'a souligné dans le mémoire de l'Administration portuaire de Hamilton au cours des consultations qui ont eu lieu en mars dernier, cette concurrence a fait en sorte que le transport maritime a perdu une partie de ses marchandises traditionnelles au profit du transport ferroviaire et du camionnage. Alors que cette concurrence entre les modes de transport deviendra probablement permanente, les échanges commerciaux, qui doubleront dans 10 ans et tripleront dans 15 ans, imposeront vraisemblablement des pressions considérables sur la capacité des modes de transport terrestre — que la plupart des Canadiens, particulièrement ceux de centres urbains comme la région du Grand Toronto, considèrent déjà comme une nécessité quotidienne.

Dans ce contexte, ceux qui ont des marchandises à transporter savent qu'ils peuvent choisir leur mode de transport, et ils chercheront toujours celui qui est le plus efficace pour répondre à leurs besoins. Les intervenants du secteur du transport maritime font de leur mieux pour relever les défis qu'ils doivent affronter et ils travaillent avec diligence pour accroître leur compétitivité globale dans le climat actuel.

Par exemple, la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui gère actuellement les actifs de la voie maritime, a récemment mis en oeuvre un programme de rabais des péages dans un effort pour attirer de nouveaux usagers. En outre, les administrations portuaires du Canada sont plus interdépendantes et davantage à l'écoute des besoins de leurs clients.

De plus, les intervenants ont travaillé avec diligence pour mieux commercialiser le potentiel du transport maritime. Comme je l'ai dit auparavant, on estime que la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs fonctionne à seulement 50 p. 100 de sa capacité. Beaucoup d'intervenants ont souligné que cette sous-utilisation était due en grande partie aux dépenses.

Certains intervenants du secteur maritime ont signalé qu'ils faisaient face à des obstacles considérables qui se présentent sous la forme de règlements, y compris un régime de pilotage. En travaillant ensemble sur la campagne de marketing de l'Autoroute H₂O afin de faire la promotion de la voie maritime, les gens du secteur du transport maritime ont réussi pour l'instant à arrêter la diminution du tonnage et des transits en attirant de nouvelles activités et de nouveaux services dans la voie navigable.

On craint toutefois que cela ne durera pas, surtout si les plus grandes économies dont bénéficient les clients sont annulées par une augmentation excessive des tarifs de pilotage. Les exploitants de navires internationaux, les négociateurs de marchandises et les autres clients potentiels citent fréquemment le pilotage comme facteur de dissuasion. Ce n'est pas seulement une question de coûts. Cela concerne également la fiabilité des services et l'incapacité de prédire de façon assez précise quels seront les frais de pilotage lorsqu'on tente de calculer le coût du transport *pro forma*.

Cela est particulièrement compliqué pour les exploitants de petits navires polyvalents qui représentent possiblement l'avenir du corridor commercial de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. En effet, ce secteur est celui où l'on a observé la plus grande croissance au cours des deux dernières années.

● (1845)

Rappelons que la Loi sur le pilotage date de 1972 et qu'elle régit l'exploitation, le maintien et l'administration, pour la sécurité de la navigation, d'un service de pilotage efficace dans l'une des quatre régions. En somme, les administrations de pilotage sont chargées d'atténuer les risques à la navigation et d'assurer la protection de notre milieu marin.

Initiatives ministérielles

Les administrations de pilotage peuvent fixer des droits d'utilisation justes et raisonnables qui leur permettent d'assurer leur autonomie financière. Cela veut dire qu'elles embauchent leurs pilotes, soit en tant qu'employés ou membres des corporations de pilotes, et la loi prescrit la façon de négocier leurs contrats de services avec ces corporations. Elles ont de vastes pouvoirs dans certains domaines d'acquisition et des responsabilités en matière de réglementation.

Lors des consultations sur les modifications à apporter à la Loi sur le pilotage, au début de 2007, quelques préoccupations importantes subsistaient. La Fédération maritime du Canada les a mises en relief, signalant que les consultations avaient porté exclusivement sur l'autosuffisance financière des administrations de pilotage, au lieu de s'attacher à la question plus pressante de savoir si les objectifs globaux de la Loi sur le pilotage, soit d'assurer un service de pilotage sûr et efficace, sont atteints.

Alors que le projet de loi C-64 est censé donner aux administrations de pilotage de la latitude en matière d'embauche de pilotes, il aura généralement pour effet de permettre à celles-ci de ne plus se limiter à l'embauche de pilotes formés sur place. Compte tenu des connaissances et compétences spécialisées des pilotes et du rôle qu'ils jouent afin que l'on ait un réseau de transport maritime solide et sûr, cet aspect du projet de loi devrait donner à réfléchir à tous les intéressés.

En plus des questions liées au niveau acceptable de sécurité de la navigation dans les quatre régions, les facteurs de coût pour les expéditeurs et les assureurs en cas d'accident n'ont pas encore été pleinement déterminés dans le cadre de la mesure législative proposée. Il n'est pas encore clair que la technologie du pilotage ait avancé au point où il n'est plus nécessaire d'avoir recours aux pilotes sur nos voies navigables. Cette mesure législative ébauchée à la hâte pourrait bien compromettre sérieusement de bons résultats comme ceux constatés pour l'année dernière concernant le nombre d'incidents maritimes.

Il semble de plus que, selon cette mesure législative, les pilotes ne seront autorisés qu'à faire leur travail de pilote. Ils ne pourront agir comme administrateur de leur association tout en détenant un permis. Également, ces associations devront fonctionner sans aide gouvernementale et financer tous leurs frais de fonctionnement à partir de droits seulement, peut-on supposer. Cela aura également un effet dissuasif supplémentaire pour les pilotes qui souhaiteraient siéger à des conseils professionnels, puisqu'ils ne pourront conserver leur permis que s'ils limitent leurs activités au pilotage seulement.

Les modifications proposées à la Loi sur le pilotage auraient également pour effet de transférer un pouvoir d'enquête plus vaste au ministère des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et lui donneraient la latitude de fonctionner sans égard à la transparence et à l'ouverture. Dans le cas de cette mesure, le gouvernement conservateur semble avoir fait fi de sa formule de transparence et d'ouverture.

Le ministre des Transports ne serait plus tenu de faire enquête sur dépôt d'un avis d'opposition. La décision de le faire relèverait du pouvoir discrétionnaire du ministre. Le ministre pourrait également nommer une personne pour faire enquête concernant la réglementation proposée. Il pourrait s'agir d'une enquête interne et l'enquêteur ferait alors rapport au ministre. Cependant, le ministre ne serait pas tenu de faire autre chose que de recevoir un rapport.

En définitive, on constate l'absence de toute obligation redditionnelle. Les conservateurs aiment bien se gargariser d'obligations redditionnelles mais, comme on le constate en prenant connaissance

de cette mesure, il y a loin de la coupe aux lèvres et les Canadiens continuent d'être floués par ce gouvernement qui cultive le secret et l'exercice du contrôle.

J'aimerais à nouveau citer des intervenants qui, à l'unanimité, s'opposent à cette mesure législative. Ils ont déclaré et espéré que le gouvernement allait tenir compte des avis des personnes qui ont l'expérience concrète du secteur du transport maritime avant d'aller plus loin.

À moins d'un examen plus poussé des changements proposés à la Loi sur le pilotage, qui pourrait tenir compte des inquiétudes de l'ensemble des intéressés, et à moins que les impératifs de la sécurité ne soient pas supplantés par d'autres, nous ne sommes pas en mesure d'appuyer ce projet de loi dans sa forme actuelle.

• (1850)

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le Président, j'ai le plaisir de prendre la parole sur le projet de loi C-64 présenté par le gouvernement et qui a pour but de modifier la Loi sur le pilotage. Je suis heureux de le faire parce que c'est important, dans un premier temps, de faire une mise en contexte de toute la situation du pilotage et de comprendre pourquoi, en 1972, on en est arrivé à avoir une Loi sur le pilotage visant la protection de nos eaux territoriales par des pilotes qualifiés qui prennent en charge les navires qui viennent de l'extérieur.

C'est un peu la position que je résumais tantôt au secrétaire parlementaire à savoir qu'il faut faire attention, lorsqu'on ouvre la Loi sur le pilotage, parce qu'en réglant des problèmes monétaires, on peut mettre en danger toute la sécurité mise en place depuis des décennies pour la protection de nos eaux territoriales. C'est encore plus important parce qu'il y a de plus en plus de trafic sur nos eaux territoriales.

Lorsque je pense au Québec, c'est plus précisément au fleuve Saint-Laurent et à la voie maritime du Saint-Laurent qui mène aux Grands Lacs. C'est donc important, parce qu'il y a plus de trafic, plus de navires, plus de bateaux qui sillonnent les eaux, des bateaux de plaisance et autres. Nous avons décidé de finalement protéger la sécurité du transport maritime en s'assurant que les navires et les grosses embarcations, qui font du commerce sur nos eaux, soient pris en charge par des pilotes qui ont réussi tous les tests et qui connaissent de fond en comble tout le tracé du fleuve Saint-Laurent et de la voie maritime du Saint-Laurent qui mène aux Grands Lacs. On ne pourra jamais éviter à 100 p. 100 les catastrophes ou les accidents maritimes, mais il faut que les pilotes connaissent leur métier et n'utilisent pas simplement les équipements. Depuis des années, on essaie de nous faire avaler qu'il existe désormais des équipements électroniques sophistiqués. Toutefois, seule l'expérience humaine peut être capable de nous garantir le plus possible que la sécurité de nos eaux est protégée lorsque se présentent des situations particulières telles que les vents et le déplacement des eaux souterraines.

Initiatives ministérielles

Pour le Bloc québécois, il s'agit d'un incontournable. Il n'y a pas une loi qui peut mettre en danger cette sécurité, soit la prise en charge des navires étrangers par des pilotes de chez nous, qui connaissent le Saint-Laurent, la voie maritime du Saint-Laurent ainsi que les Grands Lacs. C'est donc l'objectif qu'il ne faut jamais oublier et ne jamais mettre en danger. Ainsi, lorsque j'interviens auprès des pilotes et des associations de pilotage et qu'on me dit que ce projet de loi risque de mettre en danger tout le système de pilotage, cela me pose un problème. Comme je le disais, cela me pose un problème parce qu'il y a de plus en plus de trafic maritime, et également parce que la qualité des eaux du Saint-Laurent et de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs est d'autant plus importante, parce que la plupart des villes qui longent le fleuve Saint-Laurent et la voie maritime du Saint-Laurent s'approvisionnent en eaux potables à même ce merveilleux système de voie navigable qu'est le Saint-Laurent, la voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs. On ne peut donc pas prendre de chances.

J'ai bien entendu l'allocution du secrétaire parlementaire et je sais qu'il y a un problème monétaire, entre autres, au sein d'une administration de pilotage, soit celle des Laurentides. En effet, au cours des dernières années, l'administration de l'Association de pilotage des Laurentides a vécu des problèmes financiers qui auraient pu se régler et qui se régleront peut-être au cours des prochaines semaines. Évidemment, je sais qu'au sein des conseils d'administration de ces associations, il y a évidemment les pilotes, mais il y a aussi les employeurs, les armateurs et les intervenants.

Depuis plusieurs années, on discute du déficit de cette Association de pilotage des Laurentides. Je crois qu'on réussira à s'entendre un tant soit peu, puisque les armateurs ont compris que le contrat qui a été négocié il y a plusieurs années les a peut-être favorisés dans cette administration de pilotage. Rappelons qu'il y en a quatre à travers le Canada. Tout va bien pour les trois autres associations, mais pour l'Association de pilotage des Laurentides, il y a peut-être eu une négociation qui a été faite à l'avantage des armateurs. À mon avis, c'est sur cela que selon moi le gouvernement aurait pu intervenir. Pas par un projet de loi qui vise à changer tout ce qui se passe dans les autres administrations, mais justement pour être capable, par des négociations, de mettre de la pression sur les armateurs.

• (1855)

Il aurait dû signaler qu'il y avait un déficit à l'Administration de pilotage des Laurentides. Elle a de la difficulté à embaucher des pilotes et à couvrir ses dépenses. On fait des heures et on ne se fait pas payer parce qu'il y a un manque d'argent.

Personnellement, je pensais que le gouvernement conservateur ferait des pressions. Au contraire, il a fait une modification législative qui risque de mettre en danger toutes les autres administrations de pilotage.

Pour avoir été porte-parole du Bloc québécois en matière de transports de 2000 à 2004 — je le suis aussi depuis les dernières élections de 2006 —, je sais qu'il y a sans cesse des tentatives de la part des armateurs, des propriétaires de navires, d'abolir ce système de pilotage.

Le gouvernement doit garder en tête qu'il doit protéger, pour des raisons de sécurité maritime, la qualité des eaux de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs — tout comme celle du Pacifique autour de Vancouver. Il faut s'assurer de la qualité des eaux, c'est trop important.

Les villes qui longent ces voies navigables y puisent leur eau. Il faut s'assurer de ne jamais mettre en danger ce système de pilotage. L'objectif des propriétaires de navire, c'est de réussir, par toutes

sortes de moyens, à abolir le système de pilotage. Ils allèguent qu'aujourd'hui, il y a des équipements électroniques et qu'ils n'ont plus besoin de ces pilotes. Ainsi, ils économisent de l'argent.

Au moment où on se parle, on ne peut pas se permettre de laisser ce système de pilotage de côté à cause du trafic maritime, non seulement celui causé par les navires marchands et les transporteurs de marchandises, mais aussi celui des bateaux de plaisance.

Regardons ce qui se passe sur les grands plans d'eau qui entrent dans les terres d'autres pays, comme le Mississippi aux États-Unis et d'autres en Europe. Ils ont tous des systèmes de pilotage. C'est encore la meilleure façon de s'assurer que des personnes prennent les navires en charge et qu'elles connaissent tous les tenants et aboutissants. Elles connaissent les vents, les eaux et les déplacements souterrains. Elles savent que, lors de pluies torrentielles, du sable s'accumule à certains endroits dans certaines parties du fleuve Saint-Laurent et qu'après quelques jours, cela se déplace. Il y a toute une géomorphologie et les pilotes la connaissent.

Pour devenir pilote et faire partie d'une association de pilotage, on est obligé de suivre les cours et de réussir les examens. Cela se fait depuis que ces associations de pilotage existent. C'est notre meilleure sécurité, même si ce n'est pas garanti à 100 p. 100.

Il est vrai qu'il y a eu quelques accidents. Nous ne sommes pas les seuls au monde à agir ainsi. Tous ceux qui ont des grandes voies navigables qui entrent dans leurs terres sont protégés par des pilotes. Je le répète pour les Québécoises, les Québécois, les Canadiens et les Canadiennes qui nous écoutent, ces pilotes prennent en charge les navires étrangers.

Dès que ces navires entrent dans les eaux du fleuve Saint-Laurent, les pilotes les prennent en charge. Chaque administration de pilotage les mène à bon port. Par exemple, s'ils doivent se rendre dans les Grands Lacs, ils les amènent jusqu'aux Grands Lacs, s'ils doivent se rendre à Québec, ils les amènent à Québec. S'ils doivent se rendre à Montréal, une autre association de pilotage part de l'entrée du fleuve Saint-Laurent et se rend à Québec. Il y en a aussi une de Québec à Montréal. Ensuite, une autre prend le relais de Montréal aux Grands Lacs. Il y en a dans l'Ouest canadien également, dans le Pacifique. Cela vise une meilleure sécurité.

J'espère que le gouvernement a bien compris cela. Il faut essayer de régler un problème administratif ou monétaire qui a peut-être été engendré par l'industrie. Je n'accuse personne, mais on a laissé cela dégénérer. Peut-être que le fait que l'Administration de pilotage des Laurentides ne fonctionne pas faisait l'affaire des armateurs, car cela permettait de prouver que tout le système ne fonctionnait pas. J'ai beaucoup de mal à accepter cela. En effet, je ne suis pas certain que les armateurs aient à coeur l'intérêt de la population avoisinante et l'intérêt de la population en général lorsque vient le temps de prendre des décisions d'affaires. Ce sont davantage leurs intérêts personnels qui sont en jeu, plutôt que l'intérêt collectif.

• (1900)

Il faut toujours se dire que le passé est probablement garant de l'avenir. Des entreprises, certaines venant même du Canada, arborent toutes sortes de pavillons pour sauver des impôts. J'espère que les citoyens comprennent bien que tout ce à quoi pensent ces armateurs, c'est à leur portefeuille et non pas à l'intérêt public.

Initiatives ministérielles

Il faut donc que le gouvernement conservateur arrête de protéger le lobby des armateurs parce que ces gens ne pensent qu'à leurs propres intérêts. Depuis que je suis porte-parole du Bloc québécois en matière de transports, je constate que l'objectif avoué de ces armateurs a toujours été de se débarrasser carrément de tout le système de pilotage. Pour eux, ce sont des dépenses supplémentaires. Il est clair que lorsque leurs navires naviguent sur les eaux du fleuve Saint-Laurent et remontent jusqu'aux Grands Lacs, ces navires sont pris en charge par les administrations de pilotage spécialisées, et ils doivent payer le salaire des pilotes. C'est ainsi que cela fonctionne. Chaque administration de pilotage a ses propres ententes tarifaires, que ce soit à la tonne, à l'heure ou de toute autre façon.

En ce qui a trait à l'Administration de pilotage des Laurentides, au cours des dernières années, la négociation du contrat a été faite au détriment des pilotes et à l'avantage des armateurs. L'équilibre n'a jamais été atteint. Les armateurs ont eu gain de cause et l'Administration de pilotage des Laurentides est tranquillement devenue déficitaire. On n'a pas eu la volonté nécessaire pour dire qu'on allait peut-être ajuster les tarifs pour lui permettre d'arriver. Pourquoi? Tout simplement parce qu'il y a plus de navires, plus de transport, plus de trafic, donc cela exige plus de pilotes. Ainsi qu'on avait négocié le contrat, chaque fois qu'un pilote pilotait, l'administration perdait de l'argent. C'est donc pour cela qu'il y a un déficit qui est élevé que prévu, et le gouvernement le sait.

Par ce projet de loi, on veut essayer de corriger une erreur d'administration, une erreur économique, une erreur financière, et l'on risque de mettre en danger tout le système de pilotage qui est protégé par une loi adoptée en 1972 et qui n'a jamais été réouverte. Pourquoi? Parce que c'est trop important.

Le problème, c'est que chaque fois qu'on veut toucher à cette loi, les pilotes s'aperçoivent que ce que veulent leurs vis-à-vis, les armateurs, les propriétaires de navires, c'est de les faire disparaître. En effet, pour eux, il s'agit d'une dépense superflue. Pourtant pour la population qui habite le long du fleuve Saint-Laurent, de la Voie maritime du Saint-Laurent ou des Grands Lacs, c'est la meilleure protection pour leur eau potable et pour leur sécurité. Cela évite des catastrophes naturelles comme des déversements de pétrole, de produits dangereux ou quoi que ce soit qui pourraient polluer les eaux. Il faut avoir des pilotes qui prennent en charge tous les navires étrangers à l'entrée, et qui soient capables de leur faire sillonner toutes ces belles voies maritimes que nous avons, ces belles autoroutes de voies d'eau. Ils peuvent les faire voguer d'une façon la plus sécuritaire possible.

Rien n'est jamais garanti à 100 p. 100, mais ces pilotes ont de la formation, ils ont obtenu leurs diplômes, leurs brevets et sont supervisés par les administrations de pilotage. Ils connaissent la géomorphologie de leur secteur. Par exemple, à l'embouchure du fleuve Saint-Laurent à Québec, il y a un pilote qui connaît ce territoire-là. Ce sera un autre pilote de Québec à Montréal et un autre de Montréal aux Grands Lacs. Ils connaissent leur territoire, ils ont tous leurs spécialités. C'est ainsi qu'on s'assure de la meilleure sécurité sur les eaux du Saint-Laurent, de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs et de la qualité de cette eau, pour qu'elle ne soit pas polluée par des catastrophes ou des accidents de navire.

Évidemment, vous avez compris que le Bloc québécois s'opposera toujours à ce projet de loi, d'autant plus que, au moment où l'on se parle, les associations de pilotes nous ont déjà avisés qu'elles étaient contre ce projet de loi.

Le gouvernement doit continuer à négocier, et j'espère que dans les prochaines semaines on arrivera à une entente, qu'il réussira à faire comprendre aux armateurs qu'il faut que la situation de l'Administration de pilotage des Laurentides se règle. C'est évidemment un problème contractuel, financier. À cet égard, le gouvernement a beaucoup d'autres façons de mettre de la pression sur les armateurs pour en arriver à un équilibre. J'espère que dans les prochains jours, les prochaines semaines, on arrivera à une entente là-dessus.

Une fois que cela sera réglé, ce projet de loi qu'on dépose aujourd'hui ne sera plus nécessaire. De fait, il sera inutile de dire qu'il ne faut plus qu'une administration de pilotage aient des déficits. On le veut bien. Le problème, c'est qu'il faut s'assurer que tous les intervenants assis à la table comprennent cela. On n'a pas besoin d'une loi pour faire cela. Ils ont juste besoin de s'asseoir et de dire qu'il faut trouver un équilibre. Il faut avoir les revenus nécessaires pour s'assurer de payer les pilotes qui prennent en charge les navires et tout le reste. Cela peut se faire sans modifier de la loi. Tout ce qui est nécessaire, ce sont des gens qui veulent s'asseoir à une table, négocier, bien s'entendre, et un gouvernement qui veut mettre de la pression sur les armateurs.

● (1905)

On n'a pas besoin d'un gouvernement qui subit les pressions des armateurs pour abolir la loi de façon à gagner ce qu'ils souhaitent depuis des décennies, soit l'abolition, pour des raisons purement financières, du système de pilotage qui assure notre sécurité.

Le Bloc québécois votera contre le projet de loi C-64. Les députés du Bloc seront présents en comité pour proposer des amendements ou pour retirer de cette loi tout ce qui ne fait pas leur affaire. Beaucoup de ce qui est contenu dans ce projet de loi devrait disparaître. On verra ce qui se passera.

Toutefois, une chose est certaine: ce que j'ai entendu de la bouche du secrétaire parlementaire n'est pas rassurant. Ce que le secrétaire parlementaire a dit, c'est qu'il était à l'écoute des intervenants. Il n'a pas été à l'écoute des intervenants, il a plutôt entendu les intervenants. Il ne les a pas écoutés, car les pilotes ont dit que ce n'était pas ce dont ils avaient besoin. Ils n'avaient pas besoin d'une modification à la loi, ils avaient besoin que le gouvernement fasse pression sur les armateurs pour régler le problème de l'Administration de pilotage des Laurentides. C'est tout simplement de cela dont ils avaient besoin.

Dans ce projet de loi, il n'y a rien qui nous rassure. Depuis plusieurs années, nous avons bien pris soin de nous assurer que ce système était le meilleur, pas pour les armateurs, pas pour les pilotes, mais bien pour la sécurité des citoyens qui résident le long de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. On doit s'assurer de leur sécurité et de la sécurité de ceux qui naviguent sur ces eaux. Beaucoup de bateaux de plaisance naviguent sur ces eaux. Il faut aussi s'assurer de la qualité de l'eau, puisque plusieurs villes puisent leur eau dans le fleuve Saint-Laurent, dans la voie maritime ou dans les Grands Lacs. Il faut s'assurer de la qualité de l'eau. Il faut aller un peu plus loin et dire aux armateurs d'arrêter de penser à leurs poches et de penser aux citoyens qui habitent le long de ces beaux cours d'eau pour qu'ils aient une qualité de vie adéquate et acceptable.

Initiatives ministérielles

Lorsqu'on s'élève un peu, on s'aperçoit que les problèmes des us et des autres doivent être mis de côté pour se consacrer à l'intérêt public. L'intérêt public veut qu'on ait une association, une loi sur le pilotage et des associations de pilotages en santé. Il faut, à tout moment, prendre en charge les navires étrangers, soit ceux qui entrent dans nos eaux et dont les pilotes n'ont pas l'accréditation nécessaire. Les pilotes doivent avoir réussi le cours et avoir obtenu l'accréditation et les permis nécessaires pour faire naviguer ces navires dans nos eaux.

Comme je l'ai déjà expliqué, chaque entité a ses accréditations. Par exemple, de l'entrée de l'estuaire du Saint-Laurent jusqu'à Québec, c'est une accréditation. De Québec à Montréal, c'est une accréditation. De Montréal aux Grands Lacs, c'est une autre accréditation. Il y en a aussi une pour le Pacifique, à Vancouver. Cette façon de procéder est la meilleure. Le Canada n'est pas le seul pays à le faire. Le Mississippi, aux États-Unis, et d'autres pays d'Europe qui ont de grandes voies navigables qui entrent dans les terres le font aussi. Ils ont tous cette protection. Il faut s'assurer que ce sont des gens de chez nous qui connaissent les eaux qui prennent en charge les navires étrangers. Il faut que ce soit maintenu, même si des compagnies canadiennes disent que ce sont des navires de chez nous. Souvent, les compagnies canadiennes porte un pavillon d'un pays étranger et pensent à avoir un pilote qui coûte le moins cher possible. Que ce pilote provienne du Libéria ou d'un autre pays n'est pas important pour eux.

En définitive, ce projet de loi ne garantit pas la protection de nos citoyens. Le Bloc québécois votera contre ce projet de loi.

• (1910)

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, j'ai beaucoup aimé la présentation de mon collègue d'Argenteuil—Papineau—Mirabel au sujet du projet de loi C-64, Loi modifiant la Loi sur le pilotage.

Il a très clairement dit que des lobbyistes et des chefs d'entreprises voulaient mettre de côté l'importance de la sécurité lorsqu'on navigue sur les eaux québécoises ou britanno-colombiennes où l'on retrouve des personnes en charge expérimentées, entraînées et qui connaissent bien les eaux. Il s'agit d'un élément important. C'est un exemple de gouvernement qui cède aux pressions sans penser aux conséquences.

De ce côté-ci de la Chambre, nous avons dit la même chose au sujet du projet de loi C-6. Les lobbyistes du milieu aérien, qui voulaient économiser de l'argent, ont fait beaucoup de pressions pour diminuer la sécurité aérienne. Heureusement, aujourd'hui, le NPD a réussi à bloquer le projet de loi C-6. J'espère que le gouvernement va reconsidérer toute son approche à cet égard.

J'ai deux questions à poser à mon collègue. Premièrement, voit-il dans les deux cas, soit le projet de loi C-6 et le projet de loi C-64, la même tendance du gouvernement à céder aux pressions des lobbyistes?

Deuxièmement, est-il d'accord avec nous pour dire que les projets de loi C-6 et C-64 devraient être retirés?

M. Mario Laframboise: Monsieur le Président, je voudrais d'abord que mon collègue de Burnaby—New Westminster, qui fait de l'excellent travail pour la Colombie-Britannique et qui en est un ardent défenseur, fasse bien la différence entre le projet de loi C-6 et le projet de loi C-64 qui est devant nous.

Il sait très bien qu'il n'y a pas que le lobby des propriétaires qui demandait le projet de loi C-6, mais aussi les pilotes et les agents de bord le demandaient aussi. Il s'agit de deux mondes complètement différents. Le projet de loi C-6 met en vigueur le système de gestion

de sécurité dans les aéroports et dans tout ce qui est aérien. Les compagnies aériennes ont besoin de ce deuxième niveau de sécurité. Mon collègue n'est pas encore rendu là et il n'a pas encore évolué. Cependant, il va probablement réussir à comprendre qu'on a réussi à protéger les inspections. En effet, ce qui est important dans un système de gestion de sécurité, ce n'est pas seulement que les compagnies soient obligées de se doter d'un plan interne pour améliorer la sécurité basée sur les dénonciations volontaires, mais de s'assurer qu'il y ait un système d'inspection. Or je suis profondément convaincu que nous avons protégé cet aspect.

Les amendements du Bloc québécois, qu'il a appuyés pour la plupart, visaient à ce que soit mis en place un système d'inspection adéquat, ce qui n'est pas le cas pour le transport ferroviaire. Puisqu'on fait le tour de la question cet après-midi, il y a un système de gestion de sécurité dans le transport ferroviaire, mais il n'y a pas de loi qui garantisse un système d'inspection. C'est là que réside le problème. Il n'y a que 25 inspecteurs pour tout le Canada dans le domaine ferroviaire, alors qu'il y en a environ 800 au Canada dans le domaine aérien. Il faut donc protéger cela et je crois que nous l'avons fait dans le projet de loi C-6.

Par contre, il a tout à fait raison pour ce qui est du projet de loi C-64. C'est clair qu'on essaie de régler ce dossier, mais le lobby des armateurs est omniprésent. Personnellement, j'ai subi des pressions entre 2000 et 2006. Le lobby des armateurs est omniprésent au sujet du pilotage. Ce lobby pense qu'il peut remplacer les êtres humains par des machines, mais ce n'est pas comme ça que ça fonctionne. Nous aurions tout avantage à nous asseoir avec les pilotes de navires pour qu'ils nous expliquent que la géomorphologie n'est pas une question de machine quand il y a du vent, une inondation dans un secteur ou quand les eaux souterraines déplacent les bancs de sable.

Ces gens savent comment cela fonctionne et savent où descendent les eaux des montagnes et dans quel endroit ces eaux se jettent dans le fleuve Saint-Laurent, dans l'estuaire ou dans la voie maritime. Ces gens connaissent leur métier et ça doit être la même chose en Colombie-Britannique. Ils savent comment ça fonctionne. Un être humain est donc nécessaire et une machine ne peut pas remplacer l'être humain. C'est comme ça ailleurs dans le monde et je ne vois pas pourquoi la situation serait différente chez nous.

Je suis d'accord avec mon collègue pour ce qui est du projet de loi C-64. Le lobby des armateurs trouvera encore une fois le Bloc québécois et le NPD sur son chemin. Nous nous assurerons qu'on ne pourra jamais mettre en péril la qualité des eaux. Au fond, on ne protège ni les pilotes ni les armateurs, on protège les citoyens qui vivent près de nos beaux plans d'eau et qui s'y approvisionnent souvent en eau potable. On doit donc s'assurer d'éviter le plus possible toute catastrophe ou accident.

• (1915)

M. Peter Julian: Monsieur le Président, je sais que c'est difficile étant donné qu'il y a tellement de personnes qui veulent se lever pour poser des questions. Je dirais à mon collègue d'Argenteuil—Papineau—Mirabel qu'on constate effectivement une diminution du nombre total d'inspecteurs dans la sécurité aérienne. On a vu au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités que le nombre de postes d'inspecteurs est passé de 800 à moins de 700. On voit donc, encore une fois, que le gouvernement conservateur n'est pas prêt à combler ces postes vacants. Le projet de loi C-6 nous permet de constater qu'il y a une diminution graduelle et constante du nombre d'inspecteurs. Même si le NPD et le Bloc québécois ont apporté certains amendements, de très grosses lacunes sont évidentes dans le projet de loi C-6.

Initiatives ministérielles

Des lobbyistes ont effectivement fait des pressions mais, mis à part les pilotes qui ont parlé des systèmes de gestion de la sécurité, très peu de gens ont abordé l'aspect pratique résultant de toute cette considération. Mon collègue a tout à fait raison lorsqu'il parle du projet de loi C-64, puisque ce sont des pressions qui ont effectivement mené à ce changement et à ce projet de loi. Je comprends mal pourquoi il ne voit pas de similitudes entre le projet de loi C-64 et le projet de loi C-6. Même si le projet de loi C-6 est sorti amélioré grâce aux amendements apportés par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, il est tout de même loin d'assurer la sécurité aérienne, comme nous le souhaitons tous. De plus, le projet de loi C-64 n'assure pas non plus la sécurité dans le domaine des transports maritimes.

Mon collègue d'Argenteuil—Papineau—Mirabel ne voit-il pas de similitudes entre ces deux projets de loi?

• (1920)

M. Mario Laframboise: Monsieur le Président, j'ai l'occasion d'essayer de faire évoluer mon collègue. D'abord, le Bloc québécois a été le premier parti à voter contre le projet de loi C-6. Après avoir entendu les témoins en comité, tant ceux du côté patronal que du côté syndical, le Bloc québécois est profondément convaincu de l'utilité d'un système de gestion de sécurité basé sur des dénonciations volontaires. En fait, l'objectif du projet de loi C-6 est que, dans le milieu aérien, tous les employés, y compris ceux de l'administration — qui font souvent partie du patronat — témoins de quelque chose qui ne fonctionne sur le plan de la sécurité, puissent volontairement dénoncer ce fait sans danger de poursuites ou de recours contre eux. Nous sommes profondément convaincus que cette façon d'agir est la bonne et que, de surcroît, elle protège le nombre d'inspecteurs.

C'est pourquoi le Bloc québécois s'est assuré de faire comprendre au gouvernement que Transports Canada s'en allait vers un système où on remplaçait l'inspection traditionnelle, et c'est pourquoi il s'est rallié aux arguments de l'OACI dont les représentants sont venus nous rencontrer; mon collègue était là. Ils sont venus nous dire que le Canada était un des chefs de file dans le monde en matière de sécurité, sûrement parce qu'il avait l'un des systèmes d'inspection les plus performants. Il faut donc s'assurer que le système d'inspection est maintenu.

Ce qui me pose un problème — comme à mon collègue probablement — c'est le nombre d'inspecteurs. J'ai été très déçu de ce que nous rapporté le réseau des employés par rapport à la réalité. Ce n'est pas vrai qu'il y a autant de départs d'inspecteurs que ce que mon collègue dit. C'est faux. J'aurais aimé que ce soit vrai; ce n'est pas que je ne l'aurais pas souhaité. Toutefois, ce n'est pas vrai qu'il y a eu autant de pertes de postes d'inspecteurs pilotes. Il y en a une trentaine de moins depuis les 10 ou 15 dernières années. Il n'y a donc pas eu un changement aussi important que ce qu'on craignait au début. Quand le juge Moshansky nous a présenté cela, il nous disait qu'on passait de 1400 à 800 et je trouvais évidemment que c'était énorme. Finalement, je suis déçu parce que certains ont exagéré un peu.

Je ne suis pas convaincu de ce qu'avance mon collègue à l'effet qu'on ait moins de pilotes inspecteurs. Il y en a un peu moins, mais je pense qu'après ce qu'on a fait comprendre au gouvernement, celui-ci souhaite la même sécurité que nous. J'ai donc l'impression que les postes de pilotes...

[Traduction]

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Reprise du débat. Le député de Burnaby—New Westminster.

[Français]

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, j'ai le plaisir de me lever pour parler du projet de loi C-64. Je m'attends à livrer un discours qui va durer longtemps sur ce projet de loi parce qu'il y a beaucoup de choses à dire. Je sais toutefois qu'en vertu du Règlement de la Chambre, je n'aurai que 20 minutes.

Tout d'abord, je vais expliquer le processus qui nous amène à discuter, ce mercredi soir avant l'ajournement estival, de ce projet de loi. Ensuite, je parlerai des préoccupations que nous avons, dans cette partie de la Chambre, quant aux orientations de ce gouvernement dans le domaine du transport. En effet, les choses qu'il fait ne vont pas dans l'intérêt des Canadiennes et des Canadiens. J'y reviendrai. Enfin, je parlerai du système de pilotage et de l'impact de ce que le gouvernement présente aujourd'hui.

Je vais prendre mon temps pour parler de ces trois éléments. Je sais qu'on reviendra sur ce projet de loi en deuxième lecture et que nous aurons la chance d'en parler plus longuement cet automne.

[Traduction]

J'aimerais commencer par parler du processus associé au projet de loi C-64 qui, dès le départ, soulève des interrogations, surtout quand nous avons vu ce qui s'est produit avec le projet de loi C-6, dont le NPD a empêché l'adoption à la Chambre aujourd'hui, heureusement. Ce projet de loi aurait mené les compagnies aériennes à la catastrophe en ce qui concerne la sécurité des Canadiens et de leurs proches qui voyagent à bord de vols canadiens.

Heureusement, les néo-démocrates s'y sont opposés avec ténacité. Nous avons dit qu'il s'agissait d'un projet de loi inapproprié et qu'il ne devrait pas être adopté. Les Canadiens d'un bout à l'autre du pays auront maintenant la possibilité d'écrire cet été à leurs députés pour leur dire qu'il est inacceptable que le gouvernement conservateur compromette la sécurité aérienne.

Il est inacceptable que le gouvernement permettent aux PDG des compagnies d'obtenir l'absolution sans procès, quoi qu'ils aient fait, à partir du moment où ils l'ont consigné dans les dossiers de leur système interne. Le ministère des Transports remet les questions de sécurité entre les mains des compagnies elles-mêmes. Essentiellement, cette information ne peut pas être utilisée pour poursuivre les PDG en justice. Ils obtiendront donc l'absolution à tout coup.

La dissimulation dont nous avons parlé au sujet du projet de loi C-6 est absolument déplorable, et j'y reviendrai dans un instant Il y a aussi le fait qu'il n'existe aucune mesure de protection des dénonciateurs.

Heureusement, ce soir, le NPD a empêché le gouvernement et le Parti libéral de mettre l'industrie aérienne dans une très mauvaise posture.

Nous voyons le même genre de situation se dessiner avec le projet de loi C-64. La première lecture du projet de loi a eu lieu hier. Ce projet de loi nous a été présenté soudainement et le gouvernement insiste pour que nous l'adoptions dès aujourd'hui en deuxième lecture.

Initiatives ministérielles

Qu'y a-t-il dans les orientations et les initiatives du gouvernement qui l'empêche d'intervenir pour régler la crise du logement, soutenir un accès plus large à l'enseignement postsecondaire, régler la crise dans les services de santé et s'occuper de toutes les difficultés que vivent des Canadiens? Ces quelques dernières années, un quart de million d'emplois du secteur manufacturier ont disparu. Nous avons vu s'enflammer la crise dans le secteur du bois d'oeuvre parce que le gouvernement a abandonné ce secteur. Dans tous ces cas, le Parti conservateur ne réagit pas.

Les conservateurs se comportent comme un chevreuil aveuglé par l'éclat des phares d'une auto. Ils sont paralysés et ne peuvent pas dénouer les crises que traverse le Canada, mais ils trouvent des lobbyistes qui affirment que nous devrions modifier la Loi sur le pilotage et ils nous imposent un projet de loi qu'ils voudraient nous faire adopter à l'étape de la deuxième lecture 24 heures après sa présentation. Les conservateurs ne peuvent régler aucun vrai problème. Ils évitent toutes les véritables crises et les problèmes que les familles ordinaires de travailleurs connaissent, mais, lorsque des lobbyistes réclament quelque chose, ils produisent un projet de loi dans le temps de crier lapin. Cela est tout à fait inacceptable.

Il y a quelques minutes, le secrétaire parlementaire parlait de consultations. Il a déclaré avoir consulté des intervenants et, même si des députés de trois coins de la Chambre lui ont demandé de révéler les noms de personnes consultées autres que des PDG d'entreprises, il n'a pas pu en fournir un seul. Nous l'avons exhorté à révéler qui étaient ces intervenants anonymes qui croient apparemment que le projet de loi est merveilleux. Le secrétaire parlementaire n'a pas pu donner un seul nom, ce qui fait planer un doute sur toute l'information présentée dans les communiqués que le ministre a émis lorsqu'il a annoncé qu'il voulait forcer le Parlement à adopter le projet de loi à toute vitesse.

Lorsque les conservateurs ont parlé de consultation des intervenants, ils ont donné un ou deux noms de villes. Je présume qu'ils ont un jour rencontré quelqu'un, mais ils ne peuvent pas préciser le nom d'un seul groupe d'employés consulté, soit les gens qui font le travail dans le transport maritime au Canada. Cela nous amène à nous interroger sérieusement au sujet de ce que fait le gouvernement.

Les conservateurs se précipitent pour présenter leur projet de loi à la Chambre plutôt que de s'attaquer aux véritables problèmes auxquels sont confrontés les Canadiens. Ils affirment qu'ils ont consulté, mais ils ne peuvent pas dire qui.

Ensuite, pour couronner le tout, nous avons vu comment le gouvernement conservateur s'est moqué des employés maritimes et leur a manqué de respect. Je parle de ceux qui travaillent dans la marine marchande. Ceux qui font véritablement le travail, les travailleurs des transports maritimes, les syndicats, les groupes d'employés qui font tout le travail n'ont même pas été consultés.

● (1925)

À cause des décisions prises par le gouvernement, nous n'avons plus de Commission consultative maritime nationale. Cette dernière a été vidée de sa substance. Son but était de recueillir les commentaires très importants des hommes et femmes ordinaires qui travaillent dans l'industrie maritime. On les a complètement sortis du jeu et remplacés par un groupe de PDG d'élite.

Le Comité des transports n'a pas fait progresser l'étude de cette question, mais a plutôt enjoint le gouvernement de rassembler tous les intervenants, les groupes d'employés, les syndicats représentant les hommes et femmes ordinaires qui travaillent dans l'industrie maritime, afin qu'il puisse y avoir de réelles consultations.

Jusqu'à présent, le gouvernement a catégoriquement refusé d'accepter quoi que ce soit d'autre que des consultations élitistes avec des PDG. C'est inacceptable compte tenu surtout du fait que le Comité des transports lui avait donné des directives claires.

Le secrétaire parlementaire a dit que le gouvernement avait tenu des consultations et qu'il avait écouté les gens de l'industrie maritime, mais je doute fortement que ces consultations aient eu lieu.

J'y reviendrai dans quelques instants, et nous pourrions parler des résultats réels que produira le projet de loi C-64 que le gouvernement tente de faire adopter en quelques jours, semble-t-il.

J'ai soulevé la question de l'orientation générale que le gouvernement donne à la politique des transports et j'aimerais donner deux exemples qui illustrent pourquoi le projet de loi C-64 est une source d'inquiétudes pour moi.

Il y a deux raisons pour lesquelles je me préoccupe vraiment des intentions du gouvernement et du ministre des Transports. D'abord, le gouvernement a tenté l'an dernier de réduire le nombre d'agents de bord sur les vols canadiens.

Pourquoi cela est-il important? Les agents de bord jouent un rôle clé en matière de sûreté et de sécurité, notamment lorsque l'avion doit être évacué. Les députés se souviendront de l'accident d'Air France il y a quelques années où les agents de bord ont joué un rôle crucial pour empêcher une hécatombe. Ils ont assuré avec brio l'évacuation des passagers.

Supposons qu'un avion avec 100 personnes à bord s'écrase et prend feu. Les agents de bord sont là pour aider tous les passagers, notamment les personnes âgées et handicapées, à sortir vivants de l'accident. C'est une question de secondes.

Il est donc capital qu'il y ait un nombre suffisant d'agents de bord sur les vols canadiens. Or, le gouvernement a décidé l'an dernier, au mois de juin, de diminuer le nombre d'agents de bord sur les vols canadiens. Qu'est-ce qui ne va pas là-dedans? Les Canadiens voyageant à bord de ces avions auraient été plus à risque.

Le NPD s'est mis résolument au travail pour faire reculer le gouvernement. Les députés conservateurs savent fort bien que nous avons forcé le ministre à revenir sur cette décision vraiment irresponsable et que celui-ci a dit par la suite qu'il ne diminuerait pas le nombre d'agents de bord. Il ne fournira pas une excuse aux transporteurs aériens pour diminuer le nombre d'agents de bord sur les vols canadiens. Cela signifie que les Canadiens seront plus en sécurité. C'est un exemple.

Je passe maintenant à l'autre exemple, le projet de loi C-6, que le NPD a arrêté net aujourd'hui. En fait, tous les députés du NPD ont pris la parole sur le projet de loi et nous sommes parvenus à empêcher le gouvernement d'en forcer l'adoption.

Initiatives ministérielles

Que fait le projet de loi C-6? Il fait passer la responsabilité de la sécurité de Transports Canada à des entreprises privées. Certaines entreprises agiront de façon responsable, cela ne fait pas de doute. Certaines d'entre elles seront même très responsables. Nous avons vu dans le secteur ferroviaire que certains transporteurs assument avec la plus grande rigueur la responsabilité supplémentaire de la sécurité, mais d'autres ne le font pas.

Nous avons vu dans le secteur ferroviaire comment le directeur général du CN a décidé que rogner sur les coûts était acceptable. Il l'a fait pour accroître les bénéfices du CN.

Si nous avons vu des dégâts environnementaux et des pertes de vie en Colombie-Britannique et à d'autres endroits au pays, c'est que le PDG du CN s'intéressait davantage aux profits qu'à la sécurité. Nous avons assisté à l'anéantissement de la culture de la sécurité au CN. Ce n'est pas moi qui le dis.

● (1930)

La vérification à laquelle a été soumis le CN a permis de constater que la haute direction entretenait des relations chaotiques avec les gens qui faisaient le travail sur le terrain, en ce qui concerne la sécurité. Nombre de travailleurs du CN avaient l'impression d'être soumis à des pressions excessives pour ne pas trop s'encombrer des règles de sécurité.

Le gouvernement est en train de faire exactement la même chose dans l'industrie aérienne. Il dit qu'il va avoir recours à la sous-traitance et que les entreprises sont capables de s'occuper de leurs affaires. Qu'est-ce qui cloche là-dedans? Les témoins qui se sont présentés devant le Comité des transports ont affirmé très clairement que ce genre d'approche donnerait lieu à un nivellement par le bas. Même des présidents de transporteur aérien, comme Kirsten Brazier, qui représentait Dax Air, ont déclaré que, si nous mettons en oeuvre un tel système, nous allons causer un nivellement par le bas. Les transporteurs essaieraient par tous les moyens de réduire leurs coûts pour assurer leur survie.

Voilà ce qu'est en train de faire le gouvernement conservateur. Il est en train d'abandonner aux lignes aériennes la responsabilité de la sécurité. Le gouvernement est même en train de dire que le PDG qui commettra une énorme erreur sera protégé. C'est comme avoir une carte pour sortir de prison au Monopoly. Le PDG ne sera pas poursuivi.

En outre, on est en train de sombrer dans une culture du secret et de la confidentialité que l'on peut qualifier de totalement paranoïaque. L'information sur la sécurité, qui était autrefois du domaine public et que les Canadiens pouvaient consulter pour choisir un transporteur aérien, sera désormais considérée comme de l'information confidentielle au même titre que l'information fiscale et sera mise sous clé pendant des décennies.

Imaginez ce que ressentiraient des Canadiens qui, après avoir perdu des êtres chers dans l'écrasement d'un avion reliant un endroit à une ville canadienne, s'apercevraient 20 ans plus tard que Transport Canada était tout à fait au courant de violations des règles de sécurité, mais avait choisi de ne rien faire. Donc...

● (1935)

M. Dave Batters: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. J'ai écouté avec grand intérêt les propos de mon collègue d'en face en ces dernières heures de la présente session. Il était à la Chambre plus tôt aujourd'hui et il est intervenu à bon nombre de reprises dans le débat sur le projet de loi C-6, la Loi sur l'aéronautique, qui traite des avions, des pilotes d'avion et de questions de ce genre. Nous parlons

maintenant du projet de loi C-64, la Loi sur le pilotage, qui traite du pilotage des navires.

Je me demande si le député pourrait s'en tenir d'un peu plus près au sujet à l'étude, soit la Loi sur le pilotage, et laisser un peu de côté le projet de loi C-6. Nous en avons déjà longuement parlé plus tôt aujourd'hui. Le député pourrait-il faire en sorte que ses commentaires soient un peu plus pertinents?

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Je remercie de député de Palliser de son rappel à l'ordre. Le député de Burnaby—New Westminster sait qu'il doit s'en tenir le plus possible aux détails pertinents du projet de loi dont la Chambre est saisie, soit le projet de loi C-64.

M. Peter Julian: Monsieur le Président, je peux comprendre qu'il s'agisse là d'un point sensible pour les conservateurs. Ils se préoccupent au plus haut point de tout ce qui entoure le projet de loi C-6 et de la position imprudente et irresponsable qu'ils ont adoptée dans ce dossier. Toutefois, les Canadiens seront heureux d'apprendre que le NPD leur a mis les bâtons dans les roues aujourd'hui. Le projet de loi n'est pas adopté et nous espérons que les Canadiens pourront se faire entendre dans les prochains mois.

C'est important et c'est pertinent parce que, pour revenir au projet de loi C-64, si nous nous préoccupons de l'orientation générale de la politique du gouvernement, nous constatons que les conservateurs ont déjà fait des erreurs importantes et causé de graves problèmes. Heureusement, un conservateur vient de reconnaître que son parti avait fait bon nombre d'erreurs, ce qui est positif. La première étape du programme de réhabilitation des conservateurs exige qu'ils reconnaissent d'abord leurs erreurs. Nous espérons qu'ils pourront par la suite trouver des moyens de réparer certaines des erreurs qu'ils ont faites au cours des 18 premiers mois de leur mandat.

Dans un contexte où l'orientation du gouvernement suscite déjà de graves inquiétudes, le projet de loi C-64 nous fait craindre encore davantage. Nous savons ce que les conservateurs ont voulu faire aux agents de bord après qu'un lobbyiste leur eut parlé. Nous savons ce qu'ils ont tenté de faire au projet de loi C-6 après qu'un lobbyiste leur eut parlé. Et maintenant, la loi modifiant la Loi sur le pilotage nous plonge à nouveau dans cette situation.

Qu'avons-nous? Nous avons des pilotes bien formés qui naviguent les eaux côtières, surtout autour de la Voie maritime du Saint-Laurent. Or d'où je viens, en Colombie-Britannique, il y a de nombreux endroits le long de la côte du Pacifique où les eaux sont dangereuses. Elles peuvent être meurtrières et il faut bien les connaître. Les pilotes qui naviguent au large de la Colombie-Britannique possèdent une vaste expérience et un haut degré de compétence. Ils ont été bien formés et ils comprennent l'importance de connaître les eaux côtières. La formation qu'ils reçoivent contribue largement à prévenir les accidents.

Comme nous l'avons vu en examinant le projet de loi C-6, si l'objectif du gouvernement est de causer plus d'accidents, force est de se demander pourquoi. Quelles mesures feront contrepoids? Les conservateurs disent dans leur communiqué, celui où il est question de consultations — et nous savons à quel point il est crédible — que la souplesse sera importante pour les autorités.

Qu'entendent-ils par souplesse? Cela veut-il dire la possibilité d'embaucher des personnes non suffisamment qualifiées? Nous craignons que ce soit là l'intention et que l'argent y soit pour quelque chose. Le gouvernement affiche un excédent de plusieurs milliards de dollars et il a choisi de ne s'attaquer à aucune des crises qu'un grand nombre de Canadiens vivent en ce moment, notamment la crise de l'itinérance. Il est vrai que les libéraux n'ont pas mis en place un programme pour le logement, mais les conservateurs ont fait le même choix. Ce qu'ils veulent faire, c'est simplement accumuler les excédents sans s'attaquer aux vrais problèmes.

Nous économiserions quelques dollars sur les pilotes, mais nous aurions des personnes qui pourraient être moins aptes à naviguer sur les eaux dangereuses de la côte du Pacifique. Cela n'aurait absolument aucun sens et nous préoccupe. Lorsque nous lisons le communiqué qui accompagne ce projet de loi, que les conservateurs ont tenté de faire adopter en quelques heures, il semble que le projet de loi ait pour seul but d'assouplir les règles.

Si donner de la souplesse veut dire engager des gens qui n'ont peut-être pas les mêmes compétences, bien sûr que nous sommes préoccupés. Si on essaie d'économiser un peu d'argent en mettant nos navires en danger, il faut y réfléchir à deux fois. Il est aussi question d'environnement marin et de personnes.

Voilà l'essentiel du problème que pose le projet de loi C-64. Voyons un peu la démarche utilisée: les conservateurs ont déposé le projet de loi à la Chambre il y a quelques heures et voilà qu'ils veulent procéder maintenant à la deuxième lecture. On ne sait trop

Initiatives ministérielles

où s'en va le gouvernement. Les antécédents sont les suivants: le gouvernement a essayé de diminuer la proportion d'agents de bord et il a tenté de faire adopter à la hâte le projet de loi C-6, que le NPD, Dieu merci, a stoppé, car il n'était manifestement pas dans l'intérêt de la population canadienne. Un problème semblable se pose en l'occurrence.

● (1940)

Le projet de loi en soi semble être un moyen d'économiser un peu d'argent, mais il n'aborde pas vraiment la question de la sécurité. Celui-ci devrait être une priorité absolue du gouvernement.

Pour ces raisons, les députés de ce coin-ci de la Chambre s'opposent au projet de loi. Nous n'approuvons pas l'orientation du gouvernement et sa politique générale en matière de transports. Nous sommes préoccupés par le fait que le gouvernement n'a pas consulté les employés, les syndicats qui oeuvrent dans le domaine du transport maritime et qui sont des experts de la façon d'adopter des politiques en matière de transports. Le gouvernement ne les a pas consultés. C'est malheureux. C'est pour cela que nous nous opposerons au projet de loi.

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Comme il est 19 h 43, conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, la Chambre s'ajourne au lundi 17 septembre 2007, à 11 heures, aux termes des articles 28 et 24 du Règlement.

(La séance est levée à 19 h 43.)

TABLE DES MATIÈRES

Le mercredi 20 juin 2007

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

Les Producteurs laitiers du Canada	
M. Gourde	10889
Le Relais pour la vie	
M. Rota	10889
Le Massif de la Petite-Rivière-Saint-François	
M. Guimond	10889
Les femmes autochtones	
Mme Crowder	10890
La recherche sur les cellules souches	
M. Lunney	10890
John Turnbull	
M. Savage	10890
La journée d'affranchissement de l'impôt	
M. Lake	10890
Claude Poudrier	
Mme Brunelle	10891
Les mesures législatives en matière de justice	
M. Norlock	10891
Jean Cadieux	
M. Murphy (Moncton—Riverview—Dieppe)	10891
Le budget	
M. Dykstra	10891
Kelly Morrissette	
M. Dewar	10891
La Journée nationale des Autochtones	
Mme Keeper	10892
La propagande haineuse envers les femmes	
Mme Demers	10892
La journée mondiale des réfugiés	
M. Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)	10892
Les politiques gouvernementales	
M. Preston	10892

QUESTIONS ORALES

L'Afghanistan	
M. Dion	10893
M. Harper	10893
La formule de péréquation	
M. Dion	10893
M. Harper	10893
M. Dion	10893
M. Harper	10893
L'Afghanistan	
M. Ignatieff	10893
M. Harper	10893
M. Ignatieff	10894
M. Harper	10894

La formule de péréquation

M. Duceppe	10894
M. Harper	10894
M. Duceppe	10894
M. Harper	10894
M. Crête	10894
Mme Ambrose	10894
M. Crête	10894
Mme Ambrose	10894
La santé	
M. Layton	10894
M. Clement	10895
M. Layton	10895
M. Clement	10895
La condition féminine	
Mme Minna	10895
Mme Yelich	10895
Les langues officielles	
Mme Folco	10895
Mme Verner	10895
La garde des enfants	
Mme Ratansi	10895
M. Solberg	10896
Les affaires autochtones	
Mme Neville	10896
M. Prentice	10896
Le secteur des valeurs mobilières	
M. St-Cyr	10896
Mme Ablonczy	10896
M. St-Cyr	10896
Mme Ablonczy	10896
L'agriculture et l'agroalimentaire	
M. Bellavance	10896
M. Paradis	10896
M. Bellavance	10897
M. Paradis	10897
Les fiducies de revenu	
M. Turner	10897
M. Van Loan	10897
L'environnement	
M. Regan	10897
M. Baird	10897
Les dépenses des ministres	
M. Holland	10897
M. Van Loan	10897
La santé	
Mme Fry	10898
M. Clement	10898
La réforme du système démocratique	
M. Hawn	10898
M. Harper	10898

La consommation	
Mme Priddy	10898
M. Clement	10898
Mme Priddy	10898
M. Clement	10898
Le bois d'oeuvre	
M. Wilson	10899
M. Emerson	10899
Le secteur de l'automobile	
M. Bains	10899
M. Emerson	10899
Les politiques gouvernementales	
M. Dryden	10899
M. Van Loan	10899
M. Dryden	10899
M. Van Loan	10899
Les dépenses de l'ex-lieutenant-gouverneur du Québec	
M. Laforest	10900
M. Cannon	10900
Mme Barbot	10900
M. Cannon	10900
La gestion de l'offre	
M. Patry	10900
M. Paradis	10900
Les affaires étrangères	
M. Batters	10900
M. MacKay	10900
Les anciens combattants	
M. Stoffer	10900
M. Thompson (Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest)	10901
Les pêches et les océans	
Mme Bell (Île de Vancouver-Nord)	10901
M. Hearn	10901
Le programme Emplois d'été Canada	
M. Savage	10901
M. Solberg	10901
La santé	
M. Lemieux	10901
M. Clement	10901
Présence à la tribune	
Le Président	10901
La démission d'un député	
M. Peterson	10901

AFFAIRES COURANTES

La commissaire à l'éthique	
Le Président	10903
Réponse du gouvernement à des pétitions	
M. Lukiwski	10903
Les comités de la Chambre	
Sécurité publique et nationale	
M. Day	10903
Les délégations interparlementaires	
M. Benoit	10903
M. Merrifield	10904

M. Cullen (Etobicoke-Nord)	10904
Les comités de la Chambre	
Affaires autochtones et développement du Grand Nord	
M. Mayes	10904
Patrimoine canadien	
M. Schellenberger	10904
Industrie, sciences et technologie	
M. Rajotte	10904
Justice et droits de la personne	
M. Hanger	10904
Pétitions	
Les passeports	
M. Angus	10904
Les produits de santé naturels	
M. Lunney	10904
L'âge du consentement	
M. Lunney	10905
Les fiducies de revenu	
M. Pacetti	10905
L'environnement	
Mme Crowder	10905
La traite des personnes	
Mme Smith	10905
L'assurance-emploi	
M. D'Amours	10905
L'amiante	
M. Martin (Winnipeg-Centre)	10905
L'immigration	
M. Benoit	10906
Les fiducies de revenu	
M. Szabo	10906
Les produits de santé naturels	
Mme Nash	10906
Le salaire minimum fédéral	
Mme Nash	10906
L'immigration	
Mme Nash	10906
L'assurance-emploi	
M. Godin	10906
Questions au Feuilleton	
M. Lukiwski	10906
Questions transformées en ordres de dépôt de documents	
M. Lukiwski	10907
Demandes de documents	
M. Lukiwski	10908
Adoption de la motion	10908
Les conférences Pugwash	
Mme McDonough	10908
Motion	10908
Adoption de la motion	10908
INITIATIVES MINISTÉRIELLES	
La Loi sur l'aéronautique	
Projet de loi C-6. Étape du rapport	10908
M. Masse	10908
M. Julian	10910
Mme Nash	10910

M. Julian	10911
M. Cullen (Skeena—Bulkley Valley)	10912
M. Julian	10913
M. Siksay	10914
Mme Bell (Île de Vancouver-Nord)	10916
M. Angus	10916
M. Godin	10916
M. Van Loan	10917
Motion	10917
Adoption de la motion	10917
Adoption de la motion	10917
Report du vote sur la motion n° 4	10918
Report du vote sur la motion n° 9	10918
Report du vote sur la motion n° 10	10918
Report du vote sur la motion n° 11	10918
Report du vote sur la motion n° 12	10918
Le carillon de la Tour de la Paix	
Le Président	10918
La Loi sur l'aéronautique	
Projet de loi C-6. Étape du rapport	10919
Rejet de la motion n° 4	10920
Rejet des motions nos 5, 9, 10, 11, 12, 14 et 15	10926
Adoption des motions 6, 7, 8 et 16	10926
M. Van Loan (au nom du ministre des Transports)	10926
Motion d'adoption	10926
Adoption de la motion	10927

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

La gestion des ressources hydriques	
Motion	10927
Rejet de l'amendement	10928
Adoption de la motion	10928
Mme Picard	10928

Les travaux de la Chambre

Les délibérations de la Chambre

M. Van Loan	10928
Motion	10928
Adoption de la motion	10928
Le Comité permanent des affaires étrangères et du développement international	
M. Van Loan	10928
Motion	10928
Adoption de la motion	10928
Le Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire	
M. Van Loan	10928
Motion	10928
Adoption de la motion	10928
Les séances de la Chambre	
M. Van Loan	10928
Motion	10929
M. Goodale	10929
Adoption de la motion	10929

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

La Loi sur le pilotage

M. Van Loan (au nom du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités)	10929
Projet de loi C-64. Deuxième lecture	10929
M. Jean	10929
M. Julian	10931
M. Laframboise	10932
M. Wrzesnewskyj	10932
M. Chong	10932
M. Wrzesnewskyj	10933
M. Laframboise	10934
M. Julian	10937
M. Julian	10938

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

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:

<http://www.parl.gc.ca>

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

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.gc.ca

<http://publications.gc.ca>

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

Additional copies or the English version of this publication 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@pwgsc.gc.ca

<http://publications.gc.ca>