



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

# Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

---

TRAN • NUMÉRO 061 • 1<sup>re</sup> SESSION • 42<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le mardi 30 mai 2017**

—  
**Présidente**

**L'honorable Judy A. Sgro**



## Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le mardi 30 mai 2017

[Traduction]

• (1110)

[Traduction]

**La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)):** Je déclare ouverte la réunion numéro 61 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de cette 42<sup>e</sup> législature.

Conformément au paragraphe 81(5) du Règlement, nous sommes chargés d'étudier le Budget supplémentaire des dépenses (A), 2017-2018: crédit 1a sous la rubrique Administration canadienne de la sécurité du transport aérien, crédits 1a, 5a et 20a sous la rubrique Ministère des Transports, crédit 1a sous la rubrique Marine Atlantique S.C.C., et crédit 1a sous la rubrique VIA Rail Canada inc., renvoyés au Comité le jeudi 11 mai 2017.

Nous accueillons André Lapointe, sous-ministre adjoint et dirigeant principal des finances, Services généraux, de même que Natasha Rascanin, sous-ministre adjointe, Programmes, du ministère des Transports.

De l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, nous entendrons Neil Parry, président par intérim et directeur général, de même qu'Andie Andreou, vice-présidente et directrice financière.

De VIA Rail, nous avons Jacques Fauteux, directeur, Relations gouvernementales et communautaires, et Danielle Boisvert, contrôleur corporatif, par téléconférence de Montréal.

Enfin, le représentant de Marine Atlantique S.C.C. est Paul Griffin, président-directeur général.

Bienvenue à vous tous.

Je vais lancer la discussion sur le crédit 1a qui concerne l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

Monsieur Lapointe, c'est à vous pour cinq minutes.

**M. André Lapointe (sous-ministre adjoint et dirigeant principal des finances, Services généraux, ministère des Transports):** En fait, je vais céder la parole à ma collègue, madame Rascanin.

**Mme Natasha Rascanin (sous-ministre adjointe, Programmes, ministère des Transports):** Merci.

Merci au Comité pour cette invitation.

Nous sommes très heureux de pouvoir vous parler du Budget supplémentaire des dépenses (A) de 2017-2018.

[Français]

Le gouvernement du Canada reconnaît qu'un réseau de transport sécuritaire est, plus que jamais, essentiel à une économie saine et concurrentielle. Les réseaux de transport efficaces et sécuritaires ainsi que la responsabilité à l'égard de l'environnement sont des priorités importantes pour Transports Canada.

Une économie forte et un environnement propre vont de pair. Le transport maritime est au cœur de la santé économique du Canada. Nos ports et nos corridors maritimes sont le théâtre d'une activité accrue. Ils permettent d'exporter les produits canadiens et d'importer des marchandises provenant du monde entier.

Le Budget supplémentaire des dépenses de 2017-2018 prévoit 50,9 millions de dollars afin d'aider Transports Canada à exécuter le Plan de prospection des océans. Ce financement s'inscrit dans le cadre d'une stratégie pangouvernementale assortie d'une enveloppe de 1,5 milliard de dollars étalée sur cinq ans qui compte plus de 50 initiatives, en collaboration avec Pêches et Océans Canada, la Garde côtière canadienne, Environnement et Changement climatique Canada et Ressources naturelles Canada.

[Français]

Les mesures contenues dans le Plan de protection des océans sont progressives et proactives, et elles s'imposent de toute urgence. Le Plan de protection des océans représente l'investissement le plus important jamais réalisé pour protéger les océans et les littoraux du Canada contre les effets éventuels du transport maritime. Ce plan national veillera à la santé de nos océans pour des générations à venir.

[Traduction]

Les mesures contenues dans le Plan de protection des océans ont été élaborées à partir de quatre éléments fondamentaux: le premier est de construire un système de sécurité maritime de calibre mondial; le deuxième consiste à préserver et à restaurer le milieu marin du Canada; le troisième vise à renforcer les partenariats avec les Autochtones et le quatrième à investir dans la science pour des décisions fondées sur des données probantes.

En plus d'améliorer la sécurité maritime et de protéger les écosystèmes marins, le Plan de protection des océans définit le cadre destiné à respecter les engagements pris par le gouvernement du Canada. Ces engagements consistent à renforcer la sécurité maritime et à collaborer avec les provinces, les territoires, les Autochtones et les autres intervenants en vue de mieux gérer conjointement les trois océans du Canada.

Les fonds provenant du budget supplémentaire, que nous cherchons à faire approuver par le Comité, aideront à faire progresser les initiatives suivantes: répondre aux problèmes communautaires liés au trafic maritime; élaborer des programmes de formation visant: accroître la participation des membres des communautés autochtones et des femmes aux emplois offerts en sécurité maritime; augmenter les inspections dans les collectivités du Nord; élaborer une stratégie globale pour les navires préoccupants et entreprendre la création d'un programme de surveillance afin de mieux comprendre les effets cumulatifs du transport sur les écosystèmes côtiers.

[Français]

Nous contribuerons au programme de réconciliation du gouvernement du Canada en fournissant une contribution active ainsi qu'en octroyant du financement aux communautés autochtones et locales. L'objectif est d'encourager la participation efficace de ces communautés et d'accroître leur capacité à se mobiliser et à communiquer leurs connaissances ainsi que leur expertise lors de l'élaboration et de l'amélioration du système de transport maritime du Canada.

[Traduction]

Les initiatives menées dans le cadre du Plan de protection des océans démontrent que Transports Canada travaille à maintenir un système de transport sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement. L'ambitieux Plan de protection des océans facilitera l'avancement d'autres priorités fédérales, telles que le renforcement des processus de prise de décisions fondés sur les données probantes, la protection de l'environnement et la stimulation de la croissance économique.

Voilà qui met fin à mes observations, madame la présidente. Mes collègues et moi du portefeuille de Transports Canada nous réjouissons d'avance de répondre aux questions du Comité.

• (1115)

**La présidente:** Merci beaucoup.

Allez-y, monsieur Parry.

**M. Neil Parry (président par intérim et directeur général, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien):** Merci, madame la présidente.

Nous serons également ravis de pouvoir répondre à vos éventuelles questions sur le Budget supplémentaire des dépenses (A).

Le financement prévu permettra à l'ACSTA de maintenir un contrôle efficace des personnes qui accèdent aux avions et aux zones réglementées par des points de contrôle, de vérifier ce qu'elles ont en leur possession ainsi que les bagages et colis qu'elles confient à un transporteur aérien.

Le mandat de l'ACSTA porte sur quatre domaines de la sûreté aérienne. Le premier est le contrôle des passagers avant l'embarquement qui consiste à vérifier les passagers et ce qu'ils transportent avant qu'ils n'accèdent à une zone réglementée de l'aéroport. Le deuxième est le contrôle des bagages allant en soute, autrement dit des bagages enregistrés, qui consiste à vérifier les valises et autres affaires des passagers afin d'éviter qu'ils ne fassent passer des articles interdits.

Notre mandat porte aussi sur un programme de contrôle des non-passagers. Il s'agit de vérifier toute personne qui n'est pas passager ou travailleur de l'aéroport et qui a accès à des zones réglementées dans les aéroports à haut risque au Canada.

Nous sommes aussi chargés du Programme des cartes d'identité pour les zones réglementées. Celui-ci repose sur les éléments

d'identification biométrique que sont l'iris et les empreintes digitales afin de permettre aux non-passagers d'accéder aux zones réglementées des aéroports.

Grâce à l'appui de nos fournisseurs en services de contrôle et de notre effectif d'agents de contrôle, nous pensons pouvoir contrôler plus de 63 millions de passagers et leurs bagages dans le courant de l'exercice financier 2017-2018.

Comme vous l'avez indiqué, je suis accompagné de ma collègue Andie Andreou, directrice financière à l'ACSTA.

Je m'arrêterai ici. Merci.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous entendrons les gens de VIA Rail par téléconférence.

**M. Jacques Fauteux (directeur, Relations gouvernementales et communautaires, VIA Rail Canada inc.):** Bonjour, madame la présidente, je m'appelle Jacques Fauteux et je suis directeur des relations gouvernementales à VIA Rail.

Nous n'avons pas de déclaration particulière à faire si ce n'est pour vous faire remarquer que les Budgets supplémentaires (A) nous confèrent un financement stable pour nos immobilisations et pour notre caisse de retraite, ce qui nous permet de servir davantage de Canadiens d'une façon financièrement responsable.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Monsieur Griffin, pour Marine Atlantique, je vous en prie.

**M. Paul Griffin (président-directeur général, Marine Atlantique S.C.C.):** Merci, madame la présidente, et merci pour cette invitation. Je suis heureux de me retrouver devant le Comité.

Permettez-moi de rappeler au Comité que la société Marine Atlantique est chargée, au nom du gouvernement du Canada, d'offrir un service de traversier obligatoire en vertu de la Constitution, entre Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse.

Nous assurons ce service toute l'année entre Port-aux-Basques, à Terre-Neuve, et North Sydney, en Nouvelle-Écosse, de même qu'un service saisonnier entre Argentia, à Terre-Neuve, et North Sydney, en Nouvelle-Écosse.

Notre mission consiste à offrir un service sûr, efficace et respectueux de l'environnement. Nous exploitons une flotte de quatre brise-glaces de fort tonnage. Nous en possédons trois et nous louons le quatrième.

Chaque année, nous transportons plus de 300 000 passagers, près de 100 000 unités camions et près de 100 000 véhicules de passagers.

Pour ce qui est de nos indicateurs de service, tous les voyants sont au vert. Nous respectons nos horaires dans 90 % des cas, la fiabilité de nos navires est d'environ 99 % et, plus important encore, le niveau de satisfaction de notre clientèle se situe dans les 75 %.

Dans le budget de 2017, le gouvernement a annoncé une somme de 445 millions de dollars pour financer les opérations de Marine Atlantique sur une période de trois ans. En 2017-2018, nous utiliserons 90 millions de dollars de ce financement pour nos opérations et 45 millions de dollars pour nos immobilisations.

Ce financement sur une période de trois ans, notamment pour 2017 et 2018, nous permettra de nous acquitter de nos obligations en vertu de la Constitution et, plus important encore, nous permettra de continuer à offrir le niveau de service attendu de nos clients et même jugé nécessaire par ceux-ci.

Merci.

**La présidente:** Merci beaucoup à vous tous.

J'apprécie que vous ayez été aussi succincts dans vos remarques liminaires, parce que cela va permettre aux membres du Comité de vous poser plus de questions.

Madame Block, vous avez six minutes.

**Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC):** Merci beaucoup, madame la présidente.

Je tiens à vous remercier pour être venus au Comité. Je sais que, dans vos Budgets supplémentaires des dépenses, on retrouve énormément de postes différents.

J'aimerais vous poser un certain nombre de questions, mais je vais céder mon temps de parole à mon collègue Alain Rayes.

• (1120)

**La présidente:** Allez-y, monsieur Rayes.

[Français]

**M. Alain Rayes (Richmond—Arthabaska, PCC):** Merci, madame Block.

Je remercie les témoins de leur présence.

J'aimerais revenir sur un dossier qui me tient beaucoup à coeur. Je sais que les témoins ont consacré beaucoup de temps à préparer leur comparution devant nous, mais j'ai besoin de revenir sur une situation que nous avons vécue ici la semaine précédant la pause parlementaire. Il s'agit d'un dossier tout aussi important que celui dont nous parlons aujourd'hui. Je parle ici de la Banque de l'infrastructure du Canada. Ce dossier, que nous avons étudié seulement pendant une heure et demie ici, représente tout de même 35 milliards de dollars en fonds publics: il s'agit donc de l'argent des contribuables.

J'y reviens, madame la présidente, car lorsque j'en ai parlé, vous n'étiez malheureusement pas présente, et je pense que vous étiez directement liée au mécontentement que j'avais noté dans ce dossier. Cela me permettrait, par la même occasion, de faire un récapitulatif de la situation.

Le jeudi 4 mai, vous avez reçu, à l'intention de nous tous, une lettre de la part du Comité permanent des finances qui énonçait ceci:

Le Comité permanent des finances étudie présentement l'objet du projet de loi C-44, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 22 mars 2017 et mettant en oeuvre d'autres mesures. Vous trouverez ci-joint une série de motions adoptées par le Comité permanent des finances le mercredi 3 mai [...]

Je vais passer rapidement sur cette partie de la lettre. Je poursuis:

Les motions qui ont été adoptées invitent également votre Comité, s'il le juge approprié, à nous proposer des recommandations [...]

Je tiens à préciser, madame la présidente, que je parle en ce moment de la motion que j'ai déposée; mes collègues d'en face ont fermé le débat sur cette motion et je veux le réactiver. Comme la greffière l'a expliqué, la deuxième partie de la motion était admissible.

Les gens ont-ils encore besoin d'une copie de la lettre?

Sinon, puis-je continuer, madame la greffière?

**M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC):** Vous pouvez poursuivre.

**M. Alain Rayes:** Je voudrais que nous reprenions de nouveau le débat au sujet de cette motion et que nous ayons l'occasion de parler de cet enjeu si important qu'est la Banque de l'infrastructure.

Vous avez été interpellée, madame la présidente, par le président du Comité permanent des finances, qui invite le Comité, s'il le juge

approprié, à proposer des recommandations et des amendements. Y était aussi précisé ceci:

La conseillère parlementaire [...] Nathalie Caron [...] et le greffier législatif Justin Vaive [...] sont à la disposition de votre Comité pour le conseiller respectivement sur la rédaction des amendements et leur recevabilité.

Je pense que le message du Comité permanent des finances a été assez clair.

Il était aussi mentionné:

Par conséquent, je vous invite à me faire parvenir les recommandations de votre Comité et les amendements qu'il voudrait proposer par lettre, dans les deux langues officielles, d'ici 17 heures le vendredi 19 mai 2017.

Il s'agissait du vendredi précédant la semaine de pause pendant laquelle nous avons regagné nos circonscriptions respectives. Je vais passer outre cette partie.

À ma grande surprise, j'ai appris à mon retour que vous aviez écrit, en notre nom, une lettre à l'intention du président du Comité permanent des finances. Cela m'a personnellement insulté, parce que je n'ai jamais senti qu'on m'avait consulté à ce sujet.

Je vais vous lire la lettre que vous avez envoyée.

[Traduction]

**La présidente:** Monsieur Rayes, permettez-moi de vous interrompre un instant. Je veux être certaine que nous vous suivions comme il faut.

Si vous voulez reprendre le débat, nous allons devoir voter à ce sujet. Cette motion n'est sujette ni à débat ni à amendement. Il faudrait que je demande un vote afin que nous puissions passer à un autre point à l'ordre du jour et donc délaisser celui dont nous sommes saisis.

[Français]

**M. Luc Berthold:** J'invoque le Règlement.

[Traduction]

**La présidente:** Allez-y, madame Block.

**Mme Kelly Block:** Madame la présidente, il resoumet cette motion parce que le débat la concernant avait été ajourné lors de la dernière séance. Faut-il de nouveau tomber d'accord sur cette motion, puisqu'il soumet la même?

**La présidente:** Oui.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Nous n'avons donc pas à voter pour reprendre le débat. Nous le reprenons simplement?

[Traduction]

**La présidente:** La motion devant permettre de passer à une question différente de celle dont nous sommes actuellement saisis, ne peut ni être soumise à un débat ni modifiée. Si vous voulez retourner en arrière et reprendre le débat abandonné lors d'une séance précédente, nous allons devoir voter. C'est ce que la greffière m'indique.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Peut-on...

[Traduction]

**La présidente:** Si vous voulez proposer que nous revenions à une question que nous avons étudiée précédemment et donc reprendre le débat à son sujet, vous vous trouvez essentiellement à présenter une motion dilatoire invitant le Comité à passer à un autre point à l'ordre du jour, motion qui ne peut être ni débattue ni modifiée.

Est-ce votre proposition, monsieur Rayes? Voulez-vous que nous reprenions le débat que nous avons abandonné jeudi dernier?

[Français]

**M. Alain Rayes:** Il s'agit de détails techniques. Je ne sais pas si la greffière pourrait me répondre.

J'ai déposé une motion et mon objectif est que nous en débattions. Les députés du gouvernement ont mis fin à la discussion sans que nous soyons tous d'accord. Ils ont pris tous les moyens nécessaires pour y arriver. Ma motion porte sur un sujet extrêmement important. On a parlé en notre nom. J'aimerais savoir quels sont mes recours afin de pouvoir poursuivre le processus en vue de faire adopter ma motion. Je considère qu'on m'a enlevé ce privilège en mettant fin au débat. Selon mes informations, je crois que j'ai le pouvoir de continuer la démarche afin de faire adopter ma motion.

Je ne sais pas ce que je dois faire exactement. Il semble y avoir un flou en ce qui a trait au fonctionnement. Je demande à la greffière de préciser si je suis autorisé à aller de l'avant en ce qui a trait à ma motion, que ce soit dans le cadre d'un débat ou autrement. Je n'en ai aucune idée.

• (1125)

[Traduction]

**La présidente:** La motion devient alors une motion du Comité et celui-ci n'a pas donné son accord pour reprendre le débat. Si vous voulez déposer une motion maintenant nous invitait à reprendre ce débat, il va falloir que nous votions sur la motion.

[Français]

**M. Alain Rayes:** Madame la présidente, ma motion n'a jamais fait l'objet d'un vote. Je n'ai jamais pu obtenir qu'elle soit soumise au vote. J'aimerais savoir pourquoi je peux déposer une motion sans que nous nous prononcions sur celle-ci. Tout ce que je veux, c'est expliquer le sens de ma motion, expliquer les raisons qui la justifient. C'est tout. Je ne vois pas ce qui empêcherait que nous puissions débattre de cette motion et ensuite la mettre aux voix.

Je ne sais pas si vous êtes au courant, mais en ce moment, nous sommes dans une situation où l'on a parlé au nom du comité, un comité qui est pourtant indépendant. Je dépose une motion parce que je veux continuer à discuter d'un enjeu...

[Traduction]

**M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.):** J'invoque le Règlement, madame la présidente.

[Français]

**M. Alain Rayes:** Je ne crois pas qu'on puisse invoquer le Règlement à cet égard, en ce moment. J'aimerais que nous débattions du sujet qui m'intéresse.

[Traduction]

**La présidente:** Attendez, monsieur Rayes.

Très bien.

**M. Vance Badawey:** J'invoque le Règlement, madame la présidente, parce qu'en vertu du Règlement, il s'agit d'une motion dilatoire qu'il a parfaitement le droit de déposer pour reprendre le débat. Si elle ne peut pas faire l'objet d'un débat, c'est pourtant ce qu'il fait actuellement. Il est en train d'en débattre. Je recommanderais que nous la mettions aux voix et que nous voyions à partir de là.

Encore une fois, il s'agit d'une motion dilatoire.

**La présidente:** Monsieur Rayes, d'après toutes les règles, cette motion ne peut faire l'objet ni d'un débat ni d'une modification.

(La motion est rejetée. [Voir le Procès-verbal])

**La présidente:** Monsieur Rayes, nous reprenons la discussion sur l'étude qu'on nous a confiée, c'est-à-dire les Budgets supplémentaires (A).

[Français]

**M. Alain Rayes:** J'aimerais céder la parole à ma collègue Mme Block.

[Traduction]

**Mme Kelly Block:** Merci beaucoup, madame la présidente.

Une chose m'inquiète. Jusqu'ici, quand des députés du côté gouvernemental ont décidé de faire ajourner un débat, j'ai toujours eu l'impression qu'ils avaient eu la possibilité de redéposer leur motion plus tard, mais je respecte la décision de la présidente rendue sur l'avis de la greffière.

Il est vrai que beaucoup de motions ont été déposées. Je tiens à présenter mes excuses à nos témoins d'aujourd'hui, parce que, de ce côté-ci de la table, nous allons chercher à faire entendre les voix des députés de l'opposition dans des dossiers aussi importants, au moment où nous recueillons les avis de témoins qui visent à donner la possibilité aux députés d'entendre tous les faits. Par la suite, nous prendrons nos décisions sur la foi de ce que nous aurons entendu. Certes, nous sommes ici pour parler des Budgets supplémentaires (A), mais je n'ai pas d'autre choix, madame la présidente, que de soumettre la motion qui a été distribuée à tous les membres du Comité le 22 février 2017. Voici comment elle se lit:

Que le Comité invite la ministre de l'Environnement et des Changements climatiques à discuter des répercussions positives et négatives de la nouvelle stratégie fédérale de tarification du carbone dans le secteur des transports.

J'aimerais vous exposer mon raisonnement à ce sujet.

**La présidente:** Parfait.

**Mme Kelly Block:** J'ai reçu plusieurs questions et commentaires de presque toutes les parties prenantes du secteur des transports que j'ai rencontrées à propos du plan de tarification du carbone annoncé par le premier ministre. J'ai moi-même posé beaucoup de questions dans le plus grand nombre de tribunes possible pour savoir si le gouvernement avait envisagé les répercussions de cette taxe sur les transports, l'agriculture, le secteur manufacturier, le chauffage domiciliaire, la potasse, les hydrocarbures et ainsi de suite, avant d'en faire l'annonce. Jusqu'ici, le gouvernement a fait la sourde oreille.

Il apparaît évident aux députés de ce côté-ci que le gouvernement n'a pas vraiment idée du genre de répercussions que cette taxe aura sur tous ces secteurs et qu'il va la mettre en vigueur sans autre forme de procès. La ministre de l'Environnement a même avoué que le gouvernement ne s'était livré à aucune analyse sur la façon dont cette nouvelle taxe se répercuterait sur la compétitivité du Canada par rapport à celle des États-Unis et par rapport aux autres pays contre qui nos exportateurs sont en concurrence, avant d'avoir décrété l'application de cette taxe. Permettez-moi de citer la ministre de l'Environnement et du Changement climatique: « Avec le premier ministre et en collaboration avec le ministre des Finances, nous nous sommes engagés à analyser notre compétitivité et à examiner la tarification du carbone afin de nous pencher sur cette question, car je pense que ce sera vraiment important à l'avenir. »

Nous n'avons également aucune idée de l'effet que cette taxe carbone aura sur les compagnies de transport maritime qui assurent un service entre deux pays et battent pavillon de complaisance d'un pays où le carbone n'est pas tarifé. Plus près de nous et des consommateurs canadiens, nous ne savons pas quel effet cela aura sur les vols interprovinciaux, puisque les provinces ne pourront pas les taxer.

D'après un témoin qui a comparu devant le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, les Canadiens devront réduire leurs émissions de quelque 208 millions de tonnes pour respecter les cibles climatiques de l'Accord de Paris, ce qui représente plus que les émissions de tous les véhicules terrestres au Canada.

Voilà un défi de taille. Il incombe au gouvernement fédéral d'apprendre des erreurs faites en matière de tarification du carbone, ici et dans d'autres parties du monde. Les politiques environnementales manquées du gouvernement provincial de l'Ontario de Mme Wynne ont entraîné une augmentation des prix de l'électricité qui sont les plus élevés en Amérique du Nord. Cette politique est en train de chasser de la province des milliers d'entreprises et de créateurs d'emplois. La ministre de l'Environnement doit venir nous rencontrer pour garantir aux membres du Comité et au secteur des transports que cette taxe fédérale n'aura pas le même résultat sur le secteur des transports que la taxe ontarienne sur tous les secteurs de l'économie provinciale.

Le secteur des transports est particulièrement sensible aux variations de prix. Les chemins de fer canadiens sont en concurrence contre les chemins de fer et l'industrie du camionnage américains. Nos compagnies aériennes, qui ont déjà perdu cinq millions de passagers par an au profit d'aéroports américains frontaliers, sont en concurrence contre des transporteurs internationaux. Nos petites collectivités éloignées dépendent de façon disproportionnée des transports pour répondre à leurs besoins de base, comme l'alimentation. La moindre petite variation des coûts des transports au Canada a d'énormes répercussions sur toute notre économie.

Je ne pense pas que l'augmentation du fardeau fiscal global des Canadiens permette de parvenir aux réductions d'émissions à long terme souhaitées, mais je crois que cela ne fera qu'exacerber les défis économiques auxquels notre pays est confronté. Je n'ai pas besoin de vous dire que le secteur des transports sera l'un des plus touchés par cette nouvelle taxe et j'estime donc essentiel que la ministre de l'Environnement nous rende visite à ce comité.

Il est difficile de croire que cette initiative sera sans incidence sur les finances de l'État, ce qu'affirme la ministre de l'Environnement, et j'ai hâte de l'entendre nous donner des faits à l'appui de cette assertion. Il est difficile à croire qu'une politique susceptible d'augmenter les comptes débiteurs du gouvernement de plus de 40 milliards de dollars par an puisse n'avoir aucun effet sur les recettes de l'État. Cette taxe deviendra la seconde plus importante source de recettes du gouvernement fédéral dans l'avenir, devant la taxe de vente, l'impôt des sociétés, les droits de douane à l'importation, les recettes liées aux cotisations de l'assurance-emploi et les recettes des sociétés d'État.

Je pense par ailleurs que cette motion tombe à point nommé parce qu'Environnement et Changement climatique Canada a récemment publié un document technique intitulé « Filet de sécurité fédéral sur la tarification du carbone ». Permettez-moi de vous en lire un extrait: « Le filet de sécurité servira aussi de complément (ou d'ajout) à un qui ne rencontrera pas le modèle. Par exemple, le filet de sécurité pourrait élargir les sources visées par la tarification de la

pollution par le carbone ou il pourrait augmenter la rigueur de la tarification du carbone par les provinces. »

● (1130)

Cette motion donnerait la possibilité à la ministre de fournir davantage de détails au Comité sur ce document technique. J'espère que les députés d'en face voteront en faveur de cette motion et j'invite la ministre de l'Environnement et du Changement climatique à venir nous expliquer quel effet cette importante initiative gouvernementale aura sur le secteur des transports, à l'occasion d'une séance où nous abordons normalement toute une série de questions.

Pour terminer, madame la présidente, je tiens à vous remercier de m'avoir donné l'occasion de déposer cette motion.

**La présidente:** Merci beaucoup, madame Block. Évidemment, même si nous avons une salle pleine de gens venus nous parler de budgets supplémentaires des dépenses, vous aviez tout à fait le droit de déposer cette motion. Vous nous aviez donné amplement de préavis.

Je lance maintenant le débat sur la motion de Mme Block.

Monsieur Berthold.

● (1135)

[Français]

**M. Luc Berthold:** Merci beaucoup, madame la présidente.

Effectivement, je suis moi aussi intéressé à discuter de la motion de ma collègue Mme Block, qui demande ceci:

Que le Comité invite la ministre de l'Environnement et du Changement climatique à discuter des répercussions positives et négatives de la nouvelle stratégie fédérale de tarification du carbone dans le secteur des transports.

Je joins ma voix à celle de ma collègue pour remercier les gens qui sont ici pour discuter du Budget supplémentaire des dépenses (A). Je comprends que la situation actuelle est assez particulière. Nous devons discuter de la motion de ma collègue Mme Block au lieu de poser des questions très intéressantes aux témoins. J'avais d'ailleurs plusieurs bonnes questions à poser. Or, comme vous le savez, cette situation découle d'un événement récent qui nous amène aujourd'hui à tenter de comprendre le fonctionnement de ce comité. J'ai été particulièrement surpris de la réaction du Comité vis-à-vis de la volonté de reprendre le débat sur la motion. Normalement, comme la motion de mon collègue avait déjà fait l'objet d'un préavis de 48 heures, nous aurions dû pouvoir tout simplement continuer le débat ajourné sans autre préavis, sans autre décision. Je suis persuadé que nous aurons à demander davantage de précisions à ce sujet.

Quant aux répercussions de la nouvelle stratégie fédérale de tarification du carbone dans le secteur des transports, j'ai eu l'occasion de rencontrer beaucoup de gens au cours des dernières semaines et des derniers mois. Vous savez qu'au Parti conservateur, il y a eu une course à la direction. En fin de semaine dernière, j'ai su qui serait mon nouveau chef, le nouveau chef de l'opposition. Il s'agit d'une personne respectable, qui provient de l'Ouest, de la Saskatchewan, plus précisément. M. Andrew Scheer a été élu de manière vraiment éclatante. Ce qui m'a réjoui surtout, c'est que tous les membres du Parti conservateur ont su se rallier à lui. Quand on mène une campagne à la direction d'un parti fédéral, on se déplace dans toutes les provinces, on parle aux gens, aux citoyens, à des responsables de compagnies, à des chefs d'entreprises. Durant cette campagne, à l'issue de laquelle nous avons maintenant un chef qui va nous mener à l'élection de 2019, un des sujets abordés le plus souvent a été celui des effets de la taxe sur le carbone dans le secteur des transports. Vraiment beaucoup de citoyens m'ont demandé ce que cette tarification allait changer au quotidien, combien cela allait coûter à leur famille et aux entreprises. Ils voulaient savoir si cela allait avoir un effet sur leur emploi.

Je vous donne l'exemple d'une famille de la classe moyenne qui réside en Saskatchewan. Je choisis la Saskatchewan complètement au hasard, non pas pour flatter ma collègue Kelly Block, mais uniquement à titre d'exemple. Prenons donc l'exemple d'une famille normale qui se rend à l'épicerie pour acheter sa nourriture, qui doit chauffer la maison, qui achète des véhicules pour se déplacer et pour aller travailler. Les effets d'une tarification sur le carbone se font sentir à la base, dans les activités quotidiennes élémentaires, à commencer par l'achat de nourriture. En effet, une taxe sera dorénavant imposée sur le carburant, lequel est nécessaire pour que cette famille se rende à l'épicerie. Également, une taxe sera imposée sur le carburant nécessaire au transport de la nourriture que cette famille va se procurer, une taxe qui viendra augmenter le coût d'achat de ces produits, qui sont essentiels. Tous conviendront que l'achat de nourriture pour une famille est absolument essentiel. Il y a donc un effet direct.

Cette taxe se répercutera aussi sur les frais de chauffage des résidences de la Saskatchewan, entre autres. Les familles devront déboursier davantage à cette fin, à la fin du mois. Une partie encore plus importante de leurs revenus devra servir non pas à se nourrir ou à améliorer leur qualité de vie, mais à payer une taxe sur le carbone imposée sur le chauffage, qui constitue un besoin absolument essentiel.

À ce sujet, permettez-moi de souligner l'excellente suggestion du chef de l'opposition officielle de détaxer tous les services de chauffage des résidences.

Vous savez, au Canada, chauffer sa résidence n'est pas vraiment un choix; c'est essentiel. Quand on demeure au nord du 45<sup>e</sup> parallèle, l'hiver est assez rude. On ne peut pas se passer de chauffage. Pourtant, la taxe sur le carbone va avoir un effet direct sur ce qui va rester, à la fin de l'année, dans les poches des citoyens et des citoyennes, incluant cette petite famille de la Saskatchewan.

• (1140)

Or ce n'est pas tout. On peut parler de l'achat de nourriture, mais il y a aussi l'achat de vêtements. Bref, l'exemple que j'ai donné peut s'appliquer à l'ensemble des achats de cette petite famille de la Saskatchewan. Cette nouvelle stratégie fédérale de tarification du carbone dans le secteur des transports aura un effet qui, en fin de compte, va se traduire par un montant plus élevé de taxes à payer au gouvernement.

Depuis que je suis ici et que nous travaillons en comité, il est clair que le transport est à la base même de la société canadienne, tous en conviendront. Sans transport, il n'y a pas d'organisation sur le territoire. Le Canada est un bien grand pays, et si nous n'arrivons pas à transporter les biens et les personnes qui s'y trouvent, nous aurons un énorme problème. Nous avons donc organisé notre société autour des transports. L'Ouest canadien s'est construit grâce à l'expansion du réseau ferroviaire.

Les transports s'inscrivent dans notre quotidien. Nous avons tous une, deux ou trois automobiles, surtout si nous vivons en région rurale et que nous n'avons pas accès à du transport en commun. Dans ce cas, il devient essentiel de posséder des automobiles.

Cette situation me déprime un peu, d'ailleurs. En effet, comme il n'y a pas de service de transport en commun à Thetford Mines, la première chose que nous demandent nos enfants dès qu'ils ont l'âge d'obtenir un permis de conduire, c'est d'avoir accès à un véhicule pour aller au cégep, pour sortir le soir et les fins de semaine ou pour sortir avec des amis. Mon plus vieux, qui a 20 ans, a son propre véhicule, et ma plus jeune, qui a 14 ans, rêve d'avoir le sien. De plus, je viens tout juste d'en acheter un à ma fille qui a 16 ans et qui vient d'obtenir son permis de conduire.

Les transports sont essentiels dans la vie des familles ainsi que pour l'ensemble des Canadiens et des Canadiennes. Malheureusement, cette nouvelle stratégie fédérale de tarification du carbone dans le secteur des transports va avoir un effet direct sur le budget familial, de même que sur celui de mes enfants. Ils auront peut-être un moyen de transport pour se déplacer, mais ils n'auront pas nécessairement assez d'argent pour acheter de l'essence. L'effet sera double: ils ne pourront pas payer les taxes sur le carbone pour l'essence, car ils n'auront tout simplement pas assez d'argent pour mettre de l'essence dans leur véhicule.

Ces effets sont réels et touchent tous les Canadiens et les Canadiennes au coeur même de ce qu'ils sont, c'est-à-dire au sein des familles.

Je n'ai pas encore eu l'occasion d'aborder les conséquences qu'aura la taxe sur le carbone sur les petites et moyennes entreprises de régions rurales comme la mienne.

Chez moi, à Thetford Mines, il y a une PME relativement grande qui fabrique pour l'entreprise BIXI toutes les bases utilisées dans les stations libre-service pour stationner les bicyclettes. On en voit un peu partout, notamment à Montréal et à Toronto. Une autre partie de ces stations est fabriquée dans les environs de Trois-Rivières et d'autres sont fabriquées à divers autres endroits. C'est donc dire que les composantes des fameuses installations BIXI, qu'on retrouve à Montréal et dans les autres grands centres, proviennent de régions partout au Canada.

• (1145)

Vous comprendrez que le nombre de bases pour les vélos BIXI fabriquées par cette entreprise dépasse largement les besoins de notre ville, Thetford Mines. Ces bases construites à Thetford Mines sont probablement faites à partir d'aluminium canadien qui provient soit de la région de Baie-Comeau, soit de celle du Lac-Saint-Jean. Cet aluminium a probablement été transporté par camion jusqu'à Thetford Mines. En effet, nous n'avons malheureusement pas de réseau ferroviaire à Thetford Mines. Ces matières premières acheminées à Thetford Mines et transformées en bases pour bicyclettes BIXI afin d'aider les gens à adopter un mode de vie plus sain dans les grands centres ont également subi une taxe additionnelle, soit la taxe sur le carbone. Ces bases doivent ensuite être transportées à Montréal.



Vous voyez, le fait de taxer le transport a des répercussions négatives.

La motion de ma collègue demande ceci:

Que le Comité invite le ministre de l'Environnement et du Changement climatique à discuter des répercussions positives et négatives de la nouvelle stratégie fédérale de tarification du carbone dans le secteur des transports.

J'aimerais beaucoup que le ministre nous dise quel coût cette taxe sur le carbone va représenter pour les familles, les jeunes, les petites et moyennes entreprises, les plus grandes entreprises et l'ensemble de la société.

Nous avons demandé ces chiffres. Mon collègue Pierre Poilievre, qui a fait des demandes d'accès à l'information, a reçu des documents qui étaient malheureusement complètement caviardés. On ne pouvait rien y lire. Je pense que le gouvernement a peur que nous prenions connaissance du coût véritable que va représenter pour les familles canadiennes la stratégie fédérale de tarification du carbone. Je ne comprends pas pourquoi.

Quand on croit vraiment à une idée, à un principe, à un projet et à ce qu'on veut en faire, il n'est pas nécessaire de caviarder des documents; on agit de façon transparente et on fournit les chiffres aux gens. La population peut par la suite décider si, oui ou non, la taxe sur le carbone est une bonne chose.

Lors de la dernière campagne à la direction du Parti conservateur, dont j'ai parlé plus tôt, un de nos candidats était favorable à une taxe sur le carbone. Ses arguments étaient, ma foi, intéressants à entendre. Cependant, tout débat doit être précédé par les informations exactes. Je pense que c'est l'essentiel.

Est-ce que le ministre de l'Environnement et du Changement climatique a eu accès à ces informations? A-t-elle vu les chiffres préparés par le ministère des Finances concernant le coût véritable de la stratégie fédérale de tarification du carbone? C'est la question que nous nous posons, avec raison, je pense.

Ces documents ont-ils été présentés de façon aussi caviardée aux membres du Cabinet et aux députés du gouvernement? Les députés membres du Comité des transports, de l'infrastructure et des collectivités ont-ils eu accès à ces chiffres? Avant qu'on en vienne à appuyer cette décision émanant du Cabinet et de la ministre de l'Environnement et du Changement climatique, cette dernière a-t-elle présenté tous les faits aux députés qui forment le gouvernement? Je pense qu'il s'agit là d'une bonne question. En effet, quand on prend des décisions sans disposer de toutes les données nécessaires, on peut être induit en erreur.

C'est comme une campagne électorale. Pour se faire élire, on promet de tout petits déficits, seulement pour trois ans, pour revenir ensuite à l'équilibre budgétaire la quatrième année. À la quatrième année, soit celle de l'élection, on dit aux gens de ne pas s'inquiéter et qu'on va avoir...

• (1150)

[Traduction]

**M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.):** Je veux faire un rappel au Règlement.

[Français]

**M. Angelo Iacono:** Avec tout le respect que je dois à mon collègue, je souligne que nous ne sommes pas en train de discuter de campagne électorale et tout cela. Je crois que mon collègue doit s'en tenir à la motion, qui traite de la taxe sur le carbone dans les transports.

Je demande donc respectueusement que le député parle du sujet de la motion, et non pas d'autre chose, par exemple ce qui a été dit

durant la campagne ou ce qu'on doit faire durant une campagne. Je ne crois pas que ce soit pertinent.

**M. Luc Berthold:** Je poursuis donc, madame la présidente.

En campagne électorale, le Parti libéral avait promis de très petits déficits. La semaine dernière, des chiffres laissaient entendre que le déficit serait de 21 milliards de dollars.

[Traduction]

**M. Angelo Iacono:** Madame la présidente.

**La présidente:** Excusez-moi, monsieur Berthold.

Monsieur Iacono.

[Français]

**M. Angelo Iacono:** De nouveau, le député parle de déficit, mais ce n'est pas ce dont nous sommes en train de parler. La motion ne parle pas de déficit, mais de la taxe sur le carbone. Alors, il doit traiter de ce sujet.

[Traduction]

**La présidente:** Merci beaucoup. C'est M. Berthold qui a la parole et, à moins de quelque chose d'autre ne soit dit, c'est là son privilège. Il peut continuer à parler s'il le désire, parce qu'il parle de la motion.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Merci beaucoup, madame la présidente.

Je disais donc qu'en campagne électorale, on a promis de très petits déficits d'environ 10 milliards de dollars. On a appris récemment que le déficit pour l'année en cours serait de plus de 20 milliards de dollars.

Pour satisfaire mon collègue qui se demande pourquoi je parle de déficits, je dois dire que c'est parce qu'il y a des éléments qui provoquent ces déficits. Quels sont-ils? Ce sont les dépenses tout simplement déraisonnables du gouvernement. Comment va-t-on rembourser ces dépenses déraisonnables? C'est en imposant aux Canadiens et aux Canadiennes une tarification sur le carbone. Il y a donc un lien direct avec les promesses faites par les libéraux de générer de très petits déficits.

En réalité, le déficit s'élèverait à plus de 21 milliards de dollars cette année. Les libéraux ont soif et tentent d'aller chercher le plus d'argent possible partout où ils le peuvent afin de régler ces immenses déficits. La taxe sur le carbone va servir à payer les intérêts sur la carte de crédit des libéraux, laquelle ne semble malheureusement pas avoir de limite.

Je pourrais comparer cela à une famille avec un jeune enfant. En effet, c'est un jeune gouvernement, âgé de 18 mois seulement, qui a accès au crédit et qui, soudainement, se dit que c'est formidable d'avoir une carte de crédit sans limite de dépenses et de ne pas être obligé de rembourser la dette avant 30, 40 ou 50 ans. Au diable les dépenses, on se lance, on dépense et on verra plus tard. Ce sont les autres qui devront gérer cela. Ce sont les enfants de nos enfants qui devront gérer cela.

Cependant, il y en a quelques-uns qui voient plus clair, qui se disent que c'est bien d'emprunter, mais qu'il faut au moins rembourser les intérêts sur la carte de crédit. La taxe sur le carbone, supposément une taxe pour favoriser la protection de l'environnement, n'est en fait qu'une façon trouvée par les libéraux d'aller chercher encore plus d'argent dans les poches des contribuables, des familles, des PME et des grandes entreprises pour pouvoir régler ces grands déficits.

La ministre de l'Environnement et du Changement climatique, quand elle comparaitra devant le Comité, pourra donc répondre à ces questions. Est-ce qu'elle a agi pour améliorer l'environnement, pour faire en sorte qu'on travaille contre le réchauffement climatique, ou est-ce qu'elle a agi tout simplement à la suite d'une commande du ministre des Finances, qui était incapable de trouver des fonds ailleurs que dans les poches des contribuables? Comment trouver de l'argent et faire payer les gens en leur donnant l'impression que c'est la bonne chose à faire? C'est en imposant une taxe sur le carbone pour protéger l'environnement.

Cependant, une taxe demeure une taxe. L'argent qu'on va chercher dans les poches des gens, c'est de l'argent dont ils ne peuvent pas se servir eux-mêmes. Cela restreint les décisions qu'ils vont prendre relativement à leur budget ou aux gestes qu'ils vont poser pour protéger l'environnement. On leur enlève les moyens d'agir.

Je reviens à l'exemple des très petits déficits qui sont maintenant devenus de très grands déficits. On comprend mieux maintenant pourquoi, quand on demande au ministère des Finances de nous fournir des détails concernant les coûts réels de la nouvelle stratégie fédérale de tarification du carbone pour les familles canadiennes, ces chiffres nous arrivent caviardés. On comprend pourquoi les gens du ministère n'ont aucun intérêt à dévoiler ces chiffres. C'est parce qu'ils savent pertinemment que les gens vont être choqués et insultés par l'ampleur des coûts pour les familles.

Cela se répercute évidemment sur l'industrie du transport. Il y a eu beaucoup de changements. Le projet de loi C-49, qui a été déposé, va permettre aux compagnies étrangères d'avoir une plus grande participation dans l'actionariat des compagnies aériennes. Il y a des entreprises qui tentent d'offrir les services de transport les plus abordables qui soient. Très récemment, on a eu l'occasion d'apprendre, dans les médias, que les coûts des transports régionaux, que ce soit au Québec ou ailleurs au Canada, présentaient des différences marquées. Les transporteurs aériens, notamment, s'inquiètent beaucoup de la compétition qu'ils auront à subir de la part des compagnies étrangères, particulièrement en ce qui concerne les longs vols, en raison de la taxe sur le carbone qu'ils auront à payer sur le carburant. Je l'ai entendu ici et lors de rencontres que nous avons tenues avec des représentants des compagnies. Est-ce que, de ce fait, nous allons nuire à notre entreprise, à nos compagnies aériennes? Je pense que c'est une question qui mérite d'être posée.

• (1155)

Au sujet des transports aériens, nous voulons demander à la ministre de l'Environnement et du Changement climatique si elle a analysé les répercussions de la tarification du carbone sur le secteur des transports. Nous voulons savoir si elle a uniquement considéré la quantité de produits vendus et la quantité de carbone généré avant d'imposer une taxe en vue de produire un revenu, sans étudier les effets que la tarification pourrait avoir sur la compétitivité des entreprises ni sur l'accessibilité au transport aérien pour les Canadiens et les Canadiennes de la classe moyenne et ceux qui travaillent fort pour en faire partie. Nous voulons savoir si on a évalué les effets sur eux, sur leur portefeuille, ainsi que sur les compagnies aériennes. La même réflexion s'impose quant aux compagnies de transport...

[Traduction]

**La présidente:** Monsieur Berthold...

**M. Angelo Iacono:** J'invoque le Règlement...

**La présidente:** ... un instant, je vous prie.

Il y a des gens qui sont ici pour le Budget supplémentaire des dépenses. Pouvons-nous nous arrêter un instant pour laisser les témoins partir ou pour nous occuper du Budget supplémentaire des dépenses? Ensuite, nous pourrions discuter de cela pendant le reste de la séance, si vous le désirez. Il ne serait pas juste d'exiger des témoins qu'ils restent ici.

Le Comité souhaite-t-il passer au Budget supplémentaire des dépenses que nous avons sous les yeux?

[Français]

**M. Luc Berthold:** Je veux simplement comprendre la situation, madame la présidente.

[Traduction]

**La présidente:** D'accord.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Vous me demandez si nous devons demander aux témoins de partir et d'ainsi perdre l'occasion d'entendre mon excellent discours?

[Traduction]

**La présidente:** J'en suis bien consciente, mais...

[Français]

**M. Luc Berthold:** Pouvez-vous me redire exactement ce que vous voulez que nous fassions?

[Traduction]

**La présidente:** Voici ce que je propose, monsieur Berthold. De toute évidence, vous avez beaucoup de choses à dire. Les témoins qui sont assis juste là n'auront évidemment pas la chance de répondre à des questions. Je suggère que, si le Comité le veut, nous procédions au vote du Budget supplémentaire des dépenses. Ainsi, les témoins pourraient partir. Vous reprendriez ensuite la parole.

Si nous ne faisons rien, le Budget supplémentaire des dépenses sera automatiquement considéré comme étant approuvé. Cela dit, par respect pour nos témoins, nous pourrions prendre quelques minutes pour que les membres du Comité posent des questions aux témoins ici présents, s'ils en ont. Sinon, je crois que nous devrions faire preuve de politesse et laisser les témoins partir.

• (1200)

[Français]

**M. Luc Berthold:** C'est un très bon point, madame la présidente.

Je veux simplement faire un parallèle dans le but de comprendre la situation. Tout à l'heure, nous avons voulu poursuivre la discussion sur la motion de M. Rayes, parce que nous voulions tenir un vote à ce sujet, un vote qui n'avait jamais eu lieu. Vous ne nous avez pas permis de débattre de la motion de M. Rayes. À présent, vous me demandez de mettre fin à mon intervention sur cette motion pour pouvoir passer à un vote.

[Traduction]

**La présidente:** Bien sûr, je ne veux pas que vous concluez votre intervention.

[Français]

**M. Luc Berthold:** D'accord.

[Traduction]

**La présidente:** Je serai ravie de vous entendre jusqu'à 14 heures — ou quelle que soit l'heure à laquelle vous déciderez de vous arrêter. Ce que je dis, par souci de courtoisie, c'est simplement que rien ne justifie de demander aux témoins de rester pour le Budget supplémentaire des dépenses; évidemment, personne ne souhaitera poser des questions. Si j'ai le pouvoir d'autoriser les témoins à partir afin que nous n'abusons pas de leur temps avec des discussions qui n'ont rien à voir avec leur présence ici, si le Comité m'en donne la permission...

Oui, monsieur Berthold.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Madame la présidente, je crois qu'il faut dire que nous débattons de cette motion parce que nous n'avons pas eu le droit de débattre de celle touchant la Banque de l'infrastructure du Canada.

[Traduction]

**La présidente:** Nous le savons.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Il est important que les gens le sachent. Contrairement à ce qu'on a laissé entendre et à ce que les gens peuvent penser, le fait que les témoins soient présents nous intéresse vraiment. Nous avons des questions à poser sur le Budget supplémentaire des dépenses. J'aurais voulu parler de questions budgétaires avec les représentants de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. Nous avons de très bonnes questions, qui auraient pu être tout à fait pertinentes dans le cadre de l'étude sur la sécurité aérienne que nous sommes en train de réaliser.

Je ne voudrais pas qu'on pense que nous ne voulons pas parler aux témoins. C'est tout à fait le contraire. Nous souhaitons le faire, mais nous n'aimons pas, en tant que parti de l'opposition, nous faire bâillonner comme nous l'avons été la dernière fois. Nous avons voulu parler de la motion sur la Banque de l'infrastructure du Canada, mais à la première occasion, les députés du gouvernement ont décidé d'ajourner le débat. Nous devons protéger nos droits, en tant que parti de l'opposition.

En outre, je pense que les gens ici présents sont assez au fait des affaires publiques pour savoir que nous avons un rôle à jouer, comme opposition. Malheureusement, nous avons dû profiter de l'occasion qui se présentait ce matin, étant donné qu'on n'a pas autorisé la mise aux voix de la motion de mon collègue. D'ailleurs, il faudra que je sache ce qui s'est passé exactement.

Madame la présidente, si vous voulez laisser partir les témoins, je suis entièrement d'accord. Pour ce qui est du vote sur les crédits, nous pourrions nous y attaquer à la fin de l'intervention. Je n'ai aucune objection à ce sujet.

[Traduction]

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Berthold.

Je remercie les témoins présents en personne ainsi que ceux en téléconférence. Mes excuses. Nous avons tous été ravis de votre présence ici.

**M. Vance Badawey:** De ce côté-ci, certainement.

**La présidente:** Je crois que je dois clarifier quelque chose à l'intention de M. Rayes.

Mardi, nous avons consacré l'entièreté des deux heures de notre 16<sup>e</sup> séance à la Banque de l'infrastructure, conformément à la demande que vous et le comité des finances aviez formulée. Le jeudi

suivant, nous recevions déjà les gens des études aéronautiques. Le vendredi, le comité des finances voulait obtenir une réponse. On nous avait aussi dit que nous pouvions proposer tous les amendements souhaités et les acheminer directement à ce comité. La seule période de temps que nous avions pour cet exercice était la séance du mardi. Il y a eu une certaine confusion au sujet de la date et de la manière dont cela a été annoncé.

Je suis navrée s'il y a eu des pépins administratifs.

[Français]

**M. Alain Rayes:** Oui.

[Traduction]

**La présidente:** Les contraintes temporelles nous ont empêchés de consacrer une séance supplémentaire à la Banque de l'infrastructure puisque nous étions prêts à traiter d'aéronautique.

[Français]

**M. Alain Rayes:** Madame la présidente, j'aimerais répondre à votre commentaire.

Vous avez peut-être fait une erreur de date lorsque vous avez fait vos envois administratifs, mais il reste que vous avez écrit au président du Comité permanent des finances que notre comité n'avait aucune recommandation à faire. Or vous n'aviez jamais posé la question ici. J'avais une recommandation à faire, je l'avais entre les mains, ce jeudi-là. Je l'ai même envoyée par la suite, étant donné que c'était la seule occasion que j'avais de le faire. En effet, je n'ai pas eu l'occasion de le faire au sein du Comité, où cela aurait dû être fait.

[Traduction]

**Un député:** Oui, vous l'avez fait.

**Un député:** Non, nous ne l'avons pas fait.

● (1205)

[Français]

**M. Alain Rayes:** Peut-on cesser de m'interrompre? J'aimerais finir de parler.

Je pense en effet que c'est en partie à cause d'eux que je n'ai pas eu l'occasion de parler de ma motion et qu'elle n'a pas pu être mise aux voix. De l'arrogance, ce n'est pas ici qu'il y en a.

Merci, madame la présidente.

[Traduction]

**La présidente:** D'accord.

Sauf votre respect, monsieur Rayes, vous auriez dû proposer ces amendements pendant la séance du mardi durant laquelle nous recevions ces personnes; nous avons alors traité de la Banque d'infrastructure pendant une période de deux heures. Nous avons expressément attribué deux heures à cela afin que le Comité ait le temps — vous, tout spécialement, puisque je connais votre intérêt pour ce dossier.

Le problème de datation de la lettre était d'ordre administratif; cela ne vous a pas empêché de proposer vos amendements — ce que vous avez fait, il me semble. Le Comité n'a pas été paralysé et rien n'a empêché les membres de présenter leurs amendements de manière individuelle.

**Mme Kelly Block:** Madame la présidente.

**La présidente:** Je suis navrée s'il y a eu de la confusion...

**Mme Kelly Block:** Madame la présidente...

**La présidente:** Oui.

**Mme Kelly Block:** En ce qui concerne le rôle du Comité, il me semble que ce que vous dites peut induire en erreur. Il y a mécompréhension au sujet du rôle d'un comité qui doit examiner un projet de loi et l'étudier article par article... J'aurais cru que nous aurions procédé comme nous le faisons avec tous les autres projets de loi qui nous sont présentés... Le fait de prétendre que les comités peuvent simplement envoyer leurs recommandations au ministre des Finances quand quelque chose a été renvoyé à un comité...

**M. Vance Badawey:** J'invoque le Règlement.

**Mme Kelly Block:** Nous proposerions des amendements ou des recommandations pour apporter des changements à un projet de loi qui est de notre ressort. Nous ne ferions pas cela de manière individuelle, mais plutôt dans le contexte du Comité. La méthode non protocolaire adoptée par le Comité, les deux articles que le comité des finances nous a envoyés... Puis, nous arrivons ici et nous découvrons qu'une lettre a été envoyée, lettre que personne n'a vue et pour laquelle personne n'a été consulté. Pourtant, nous n'avons pas un mot à dire. En conséquence, le Comité devient de plus en plus dysfonctionnel.

**La présidente:** Je ne crois pas que le Comité soit dysfonctionnel, mais...

**Mme Kelly Block:** Je sais qu'il vous plaît de penser cela.

**La présidente:** C'est le comité des finances qui nous a renvoyé cet article — non pas le projet de loi, mais un article qu'il contient. L'article avait été renvoyé au comité des finances, lequel a pris la liberté de l'envoyer à différents comités pour qu'ils y contribuent à leur guise. Les membres de notre Comité ont demandé d'y apporter leur contribution, tout particulièrement M. Rayes. J'ai inscrit cela à l'ordre du jour et nous avons attribué une période de deux heures...

**Mme Kelly Block:** Qui donc a fait cela?

**La présidente:** Le Comité.

**Mme Kelly Block:** Non. Nous n'avons jamais donné notre avis au sujet du temps à accorder à cette mesure législative.

**La présidente:** Il n'y a eu que deux séances et nous devons donner notre réponse au comité des finances dès vendredi.

**Mme Kelly Block:** Ce que je dis, c'est que l'ordre du jour est décidé sans nous.

**La présidente:** Au fait, nous sommes censés discuter de l'ordre du jour.

Monsieur Aubin.

[Français]

**M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD):** Je commence à en perdre mon latin. Je voudrais savoir de quoi nous parlons. J'entends une discussion sur la lettre. J'entends une discussion sur le temps qui était supposément réservé au Comité pour parler de la Banque de l'infrastructure du Canada. En plus, il y a une discussion en cours sur la motion de Mme Block. Où en sommes-nous? Il semblerait que tous les sujets puissent être traités en même temps. Il me semble que nous nous égarons sérieusement.

[Traduction]

**La présidente:** Je crois bien, puisque c'est une question que nous devons aborder.

Nous allons devoir retourner à M. Berthold. Nous sommes en séance publique. Nous étions censés nous pencher sur les travaux du Comité. Quelle est la volonté du Comité?

La parole est à vous, monsieur Berthold. Si vous décidez de continuer de parler jusqu'à 13 heures, cela regarde le Comité, mais

vous devrez continuer à discuter de la motion que Mme Block a proposée.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Madame la présidente, il serait peut-être pertinent de passer aux travaux du Comité et de discuter en vue de planifier le travail à faire au cours des trois semaines qu'il nous reste. Je ne m'opposerai pas à ce que nous en discutions. Je pense que nous devons absolument avoir une discussion pour faire en sorte que les prochaines rencontres se passent bien.

Pour ma part, même si j'ai encore des choses très intéressantes à dire sur la tarification du carbone, je suis d'accord pour que nous cessions de parler de cette motion. Je ne sais pas si mes autres collègues qui ont demandé la parole vont vouloir en parler, mais pour ma part, je suis d'accord pour arrêter d'en parler, de sorte que nous puissions passer aux travaux du Comité.

● (1210)

[Traduction]

**La présidente:** C'est maintenant au tour de M. Iacono, qui parlera de la motion de Mme Block.

**M. Angelo Iacono:** Je propose l'ajournement de ce débat et la mise aux voix.

**M. Luc Berthold:** C'est pourquoi nous ne cesserons de faire cela.

**La présidente:** M. Iacono a proposé l'ajournement du débat.

(La motion est adoptée.)

**La présidente:** Je reprends l'ordre du jour. Nous en sommes au Budget supplémentaire des dépenses.

Je dois demander aux membres du Comité s'ils veulent voter le Budget supplémentaire des dépenses ou si nous les autorisons à continuer.

**M. Vance Badawey:** Oui.

**La présidente:** Très bien.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Madame la présidente, si vous me le permettez...

**M. Robert Aubin:** Il y a eu un vote.

**M. Luc Berthold:** Oui, il y a eu un vote sur la motion d'ajournement, c'est tout.

[Traduction]

**La présidente:** Je vais maintenant présenter le Budget supplémentaire des dépenses que nous avons sous les yeux.

Conformément au paragraphe 81(5)...

[Français]

**M. Luc Berthold:** Madame la présidente, j'invoque le Règlement.

Vous avez demandé si nous voulions ajourner le débat et passer tout de suite aux travaux du Comité, étant donné qu'il était passé midi. Vous n'avez jamais mentionné que vous vouliez que nous procédions au vote. À mon sens, ce n'est pas du tout la même chose.

[Traduction]

**La présidente:** Je viens de demander si nous pouvions nous occuper du Budget supplémentaire des dépenses avant de passer aux travaux du Comité.

Le Comité nous autorise-t-il à examiner le Budget supplémentaire des dépenses?

**Des députés:** D'accord.

**La présidente:** Conformément au paragraphe 81(5), nous passons maintenant à l'étude du Budget supplémentaire des dépenses (A) pour l'exercice financier prenant fin le 31 mars 2018: le crédit 1a pour l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, les crédits 1a, 5a et 20a pour le ministère des Transports, le crédit 1a pour Marine Atlantique S.C.C. et le crédit 1a pour VIA Rail Canada inc.

Ai-je le consentement unanime pour rassembler tous les crédits en une motion unique?

**Des députés:** D'accord.

**La présidente:** Très bien.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Crédit 1a—Paiements à l'Administration pour les dépenses en fonctionnement et en capital.....150 800 000 \$

(Le crédit 1a est adopté, avec dissidence.)

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Crédit 1a—Dépenses de fonctionnement.....40 968 956 \$

Crédit 5a—Dépenses en capital.....500 000 \$

Crédit 20a—Subventions et contributions — Autre.....9 384 841 \$

(Les crédits 1a, 5a et 20a sont adoptés, avec dissidence.)

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Crédit 1a—Paiements à la société.....134 920 000 \$

(Le crédit 1a est adopté, avec dissidence.)

VIA RAIL CANADA INC.

Crédit 1a—Paiements à la société.....235 397 834 \$

(Le crédit 1a est adopté, avec dissidence.)

**La présidente:** Dois-je faire rapport à la Chambre?

**Des députés:** D'accord.

**Une députés:** Avec dissidence.

**La présidente:** Merci.

Nous allons maintenant discuter des travaux du Comité à huis clos.

**M. Vance Badawey:** Madame la présidente, est-ce bien nécessaire d'aller en huis clos? Ne pouvons-nous pas demeurer en séance publique?

**La présidente:** C'est le Comité qui décide. Proposez-vous que le Comité n'aille pas en huis clos?

**M. Vance Badawey:** Je propose que nous restions en séance publique.

**La présidente:** Est-ce que tout le monde est d'accord pour demeurer en séance publique?

**Des députés:** D'accord.

**La présidente:** Si l'on se fie à l'horaire, la première demi-heure devait être consacrée aux travaux du Comité et la demi-heure suivante à la rédaction des lignes directrices de notre étude sur l'aéronautique.

Au début de la séance de jeudi, nous recevrons pour la première fois des représentants de l'aéroport de Montréal, comme vous l'avez demandé, monsieur Berthold.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Oui.

[Traduction]

**La présidente:** Ils interviendront pendant la première heure ce jeudi. Merci beaucoup. Je suis très contente quand nous arrivons à travailler ensemble.

Il nous reste 15 minutes pour parler des travaux du Comité, c'est-à-dire de ce qui se prépare et de ce qu'il nous reste à faire.

Nous devons examiner la motion de M. Bratina sur la qualité de l'eau avant le 1<sup>er</sup> décembre. Nous n'avons pas encore examiné l'ébauche de rapport sur l'infrastructure préparée par nos analystes. Nous pouvons nous en occuper maintenant ou attendre jusqu'à l'automne, selon ce que le Comité décide de faire de ces deux dossiers.

En ce qui a trait aux mesures législatives, il y aura éventuellement le projet de loi S-2, le projet de loi C-48 et le projet de loi C-49. C'est là le programme législatif qui nous attend et qui aura priorité sur tous les autres dossiers que nous aimerions aborder.

Nous devrions déterminer comment nous allons gérer les travaux du Comité qui nous attendent. Le projet de loi C-49 constitue une mesure législative très importante puisqu'elle a des effets sur la disposition de temporisation du projet de loi C-30.

Voilà donc ce qui nous attend. Nous devons décider comment nous allons nous occuper de ces dossiers au cours des quelques séances qu'il nous reste.

Vous avez la parole.

Monsieur Badawey, allez-y.

• (1215)

**M. Vance Badawey:** Merci, madame la présidente.

Les discussions que nous avons eues me mènent à penser que le leader du gouvernement à la Chambre s'est montré enclin à examiner le projet de loi C-49 en se fondant sur certaines remarques exprimées par le Comité et par l'opposition à la Chambre des communes, de sorte que le projet sera présenté en deuxième lecture et renvoyé au Comité avant l'ajournement d'été.

Si tel est le cas, je suggère que le Comité se réunisse pour étudier le projet de loi C-49 avant la reprise des travaux de la Chambre à l'automne afin que nous puissions accélérer l'étude de cette mesure législative en prenant en compte, je le répète, les remarques exprimées ici au cours des témoignages et les commentaires de l'opposition à la Chambre des communes.

Madame la présidente, ce serait là l'occasion de tenir des réunions prolongées avec les intervenants et d'abattre beaucoup de travail en un laps de temps assez court afin d'examiner cette question, comme l'ont dit des membres de l'opposition à la Chambre. Il faut presser le pas dans ce dossier étant donné la disposition de temporisation jointe au projet de loi C-30.

Je proposerais que cela fasse partie de notre programme de travail automnal. À mon avis, le processus s'en trouverait grandement accéléré et cela aiderait les producteurs céréaliers et les autres expéditeurs captifs qui attendent impatiemment l'adoption de ce projet de loi. Ils recevraient ainsi un service à la hauteur de leurs attentes.

Comme vous le savez, le projet de loi C-49 comprend d'autres mesures importantes, notamment un régime des droits des passagers aériens. Il est grand temps que nous étudions cela et que nous entendions les témoignages des gens qui en subissent les conséquences.

Madame la présidente, je soumetts cela à la discussion. J'espère que nous pourrions nous pencher très vite sur ce dossier qui réclame notre promptitude.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Monsieur Rayes.

[Français]

**M. Alain Rayes:** Merci, madame la présidente.

J'aimerais donner avis de la motion suivante:

Que le Comité réserve un minimum d'une autre rencontre complète au dossier de la Banque de l'infrastructure du Canada et qu'il invite l'ancien président de la Banque du développement du Canada à venir nous parler du sujet.

J'aimerais ensuite pouvoir parler de ma motion, s'il vous plaît.

[Traduction]

**La présidente:** Il s'agit d'une nouvelle motion, monsieur Rayes.

[Français]

**M. Alain Rayes:** Oui, c'est une nouvelle motion. Ce n'est pas une ancienne motion. On m'a dit que je ne pouvais plus en parler, alors j'en dépose une nouvelle. Je suis content que cela se fasse à micro ouvert et devant les caméras, grâce à mon collègue d'en face.

[Traduction]

**La présidente:** C'est bien. Nous sommes ravis de rester en séance publique jusqu'à la fin.

Vous nous avez donné un préavis de motion. Nous avons 48 heures pour y faire suite, à moins qu'il y ait un consentement unanime pour examiner la motion dès maintenant.

[Français]

**M. Alain Rayes:** Madame la présidente, nous sommes en comité présentement. Sauf erreur, nous pouvons traiter la motion immédiatement, sans préavis.

Mme la greffière pourrait me corriger.

[Traduction]

**M. Vance Badawey:** Je veux la lire en anglais.

**La présidente:** Monsieur Rayes, un préavis de 48 heures est exigé pour toute motion.

**M. Vance Badawey:** Je vois la version française.

**La présidente:** Je crois que vous ne pouvez faire cela que si vous obtenez un consentement unanime du Comité.

[Français]

**M. Alain Rayes:** Je suis d'accord. Je demande au Comité l'autorisation de présenter ma motion immédiatement. Sinon, j'aimerais que nous en discutions dans 48 heures.

[Traduction]

**M. Vance Badawey:** C'est bien.

**La présidente:** Nous avons uniquement la version orale. Nous ne l'avons pas dans les deux langues. Nous disposons seulement du service des interprètes.

M. Rayes jouit-il d'un consentement unanime pour présenter sa motion?

**M. Vance Badawey:** Non.

**La présidente:** De ce côté-ci?

Non, vous n'avez pas le consentement unanime, monsieur Rayes, mais vous pourrez proposer votre motion lors de la prochaine séance.

Madame Block.

**Mme Kelly Block:** Merci beaucoup, madame la présidente.

J'aimerais revenir à la suggestion de M. Badawey au sujet du projet de loi C-49. Je veux être certaine de bien comprendre ce qu'il propose. Les mesures contenues dans le projet de loi C-30 devaient arriver à échéance il y a un an. Nous avons repoussé l'échéance parce que nous savions que nous allions étudier le projet de loi C-30 et proposer des recommandations au ministre.

Nous avons commencé notre étude en septembre 2016. Vous avez fait rapport à la Chambre pour rendre compte de nos résultats et de nos recommandations. Le ministre nous a donc eu connaissance de nos recommandations au sujet des mesures contenues dans le projet de loi C-30.

Comme nous avons très peu de temps pour examiner ces mesures, lesquelles arriveront à échéance le 1<sup>er</sup> août, M. Badawey suggère que le Comité les étudie pendant l'été, en menant éventuellement de vastes consultations auprès des intervenants. Le ministre nous a dit qu'il ferait précisément cela, du moment où nous avons déposé le rapport à la Chambre jusqu'à aujourd'hui.

On demande donc aux membres du Comité d'envisager la possibilité de se réunir pendant l'été pour accélérer l'adoption du projet de loi C-49, ce qui ne changera rien à l'échéance des mesures comprises dans le projet de loi C-30, puisque ce dernier ne sera pas adopté avant l'automne.

Est-ce exact?

• (1220)

**La présidente:** Quoi que nous fassions à l'égard du projet de loi C-49, il ne pourra être adopté avant que la Chambre ne reprenne ses travaux.

**Mme Kelly Block:** En effet.

**La présidente:** Cependant, en tâchant d'accomplir le travail à l'avance... Si nous ne commençons le travail qu'en septembre et si nous nous en tenons à notre calendrier normal, nous en aurons jusqu'à décembre à raison de deux séances par semaine, vu l'importance de la chose.

**Mme Kelly Block:** Que croyez-vous qu'ils feront entre le 1<sup>er</sup> août et le moment où le projet de loi risque d'être adopté, en octobre ou en novembre?

**La présidente:** Pour arriver à mettre le projet de loi C-49 à l'étude avant la reprise du calendrier normal en septembre, il faudrait trouver les témoins et écouter 25 à 30 heures de témoignages en une semaine — comme M. Badawey l'a suggéré — afin que la plupart des audiences sur le projet de loi C-49 soient complétées avant la reprise des travaux de la Chambre. Ainsi, il se pourrait qu'à la rentrée le Comité soit prêt à réaliser l'étude article par article.

**Mme Kelly Block:** Encore une fois, je veux être certaine de bien comprendre. Vous demandez au Comité de continuer ses travaux durant l'été pour travailler sur un projet de loi afin d'aider le gouvernement à faire adopter sa mesure législative rapidement à l'automne.

**La présidente:** C'est en effet ce que M. Badawey suggère, étant donné les inquiétudes que suscite la disposition du projet de loi C-30. C'est au Comité de décider.

**Mme Kelly Block:** Le projet de loi arrive à échéance le 1<sup>er</sup> août. Que ferons-nous des inquiétudes dont vous parlez entre le 1<sup>er</sup> août et le moment de l'adoption du projet de loi?

**La présidente:** En faisant tout le travail avec les témoins, en tenant toutes les audiences — ou un grand nombre d'entre elles — dès la reprise des travaux de la Chambre, nous pourrions passer immédiatement à l'étude article par article et adopter le projet de loi. Je pense ici aux gens qui seront touchés de près par les enjeux entourant C-30 et la disposition de temporisation, à savoir les fermiers, qui ont des inquiétudes au sujet des sociétés ferroviaires et de leur réaction éventuelle.

L'idée, c'est de faire avancer les choses en dépit de... Vous savez comment fonctionne le gouvernement; les choses ne progressent pas toujours à la vitesse voulue. M. Badawey suggère que les membres du Comité se demandent s'ils seraient prêts à accomplir trois ou quatre jours de travail à la mi-septembre avant la reprise des travaux de la Chambre, afin d'entendre des témoins et de tenir des audiences.

C'est ce qu'il suggère.

**Mme Kelly Block:** Madame la présidente, je redirais ceci: si le fait que le projet de loi arrive à échéance le 1<sup>er</sup> août était source d'inquiétudes, votre gouvernement disposait de tous les moyens nécessaires pour le présenter bien plus tôt et pour faire en sorte qu'il soit étudié avant que ces mesures législatives n'arrivent à échéance. Je ne m'oppose pas à l'idée de travailler sur ce dossier avant la rentrée, mais je crois qu'il faut prendre acte du fait que l'on demande encore une fois à l'opposition de faire des pieds et des mains pour aider le gouvernement à faire son travail, tout cela parce qu'il n'a pas cru nécessaire d'examiner ce projet de loi avant que les articles n'arrivent à échéance le 1<sup>er</sup> août.

• (1225)

**La présidente:** Merci, madame Block.

Monsieur Badawey.

**M. Vance Badawey:** Merci, madame la présidente.

Je tente vraiment de ne pas tenir compte des allégances politiques dans cette discussion — bien que les membres de l'opposition ont disposé d'un délai de 10 ans pour s'occuper de cette question et ils ne l'ont pas fait.

**Mme Kelly Block:** Nous l'avons fait.

**M. Vance Badawey:** Nous essayons de traiter cette question de manière expéditive...

**M. Luc Berthold:** Nous avons bien réussi.

**M. Vance Badawey:** Je vous demande pardon.

Au cours des derniers mois, le ministre a pris le temps, à vrai dire, depuis notre dernier dialogue sur cette question de discuter et de consulter les parties intéressées. Il estime maintenant que le moment est venu, à l'issue des discussions et des consultations, de présenter le projet de loi C-49. La leader de la Chambre a indiqué qu'elle aimerait le présenter en deuxième lecture à la Chambre au moment opportun.

Cette question, madame la présidente, s'adresse simplement aux membres de ce comité et il est également question de l'intérêt de Mme Block de traiter ce sujet et nous sommes du même avis. J'estime qu'un choix nous est proposé. Nous pouvons respecter l'horaire établi en ce qui concerne le délai prévu pour la présente séance et la nouvelle séance à l'automne, ce qui nous ramènera alors en décembre, voire en janvier.

Je tente d'accélérer le processus pour entendre les inquiétudes des parties intéressées et présenter ce projet de loi plus tôt. Dans cette optique, il s'agirait de revenir une semaine plus tôt pendant la période

d'ajournement pour l'été. Je crois que nous sommes censés revenir à la Chambre le 16 ou le 18 septembre, alors nous pourrions écourter le temps d'ajournement d'une semaine — nous serions de retour à Ottawa une semaine plus tôt afin de poursuivre nos travaux. Cette initiative nous permettrait d'accélérer l'étude du projet de loi C-49 et d'apaiser certaines craintes soulevées par les parties intéressées, dont les agriculteurs des Prairies.

**La présidente:** Monsieur Berthold.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Merci beaucoup, madame la présidente.

Je pense que personne n'a demandé au ministre d'attendre jusqu'en juin pour entamer l'étude de ce projet de loi à la Chambre. Il s'agit d'un projet de loi dont le contenu est assez considérable. Nous le savons, le projet de loi C-49 est un projet de loi omnibus: il y a de tout pour tous les goûts, y compris des mesures concernant le transport du grain.

À mon avis, les membres du Comité ont fait de l'excellent travail. Nous avons accompli des choses et réagi rapidement. Le délai entre les deux ne doit pas être imputé aux travaux du Comité. Jamais nous ne ferions quoi que ce soit pour retarder la mise en oeuvre des mesures énoncées dans le projet de loi C-30.

Ces gens-là vivent dans l'attente et, encore une fois, ce n'est pas le Comité qui a décidé d'attendre jusqu'en juin pour traiter de ce projet de loi. Cela est malheureux; le gouvernement aurait pu agir d'une autre manière.

J'aimerais également entendre ce que mon collègue vice-président du Comité a à dire à propos de cette situation. Nous examinons ici, en comité plénier, des propositions concernant nos travaux et d'autres éléments au sujet desquels nous devons tenir des discussions. Or, nous apprenons souvent des choses à la dernière minute, et nous n'avons pas le temps de nous préparer ni de réagir. Aujourd'hui encore, l'horaire a été modifié à quelques reprises.

En tant que vice-présidents de comité, non seulement nous sommes élus par nos pairs, mais nous recevons aussi de la Chambre un paiement additionnel pour tenir des réunions en sous-comité afin de discuter justement de ces questions d'horaires et de ces propositions.

Au terme d'une réunion en sous-comité, nous pouvons aller voir nos collègues et discuter avec eux des travaux à venir du Comité, du moins c'est ce que je ferais. Il serait certainement profitable, madame la présidente, de recourir plus souvent à cette formule. Nous pourrions prendre connaissance d'intentions de cette nature plus tôt et tenter de trouver un terrain d'entente avant même d'entreprendre nos travaux en présence de tous les membres du Comité. Le fonctionnement du Comité en serait grandement amélioré.

Le travail en sous-comité permettrait aussi d'éviter que surviennent des situations comme celle concernant la demande présentée par M. Rayes de reprendre le débat sur sa motion. Nous aurions pu en parler en sous-comité et comprendre que ce n'était pas possible. Nous aurions alors pu procéder de la bonne façon. Il est malheureux que nous ne le fassions pas.

Lorsque tout va bien, nous n'avons pas besoin de nous rencontrer, mais je pense que nous aurions besoin de nous parler et de nous réunir plus souvent, afin d'éviter de faire venir des témoins inutilement ou de prendre connaissance à la dernière minute de propositions comme celle-là.

La proposition de M. Badawey selon laquelle notre comité pourrait tenir des rencontres en dehors des semaines habituelles de séance n'est pas sortie de nulle part. Je pense que vous vous en êtes parlé. Le parti qui forme le gouvernement est au courant de cette proposition et vous vous apprêtez à la voter.

J'aimerais entendre ce que mon collègue en pense. Selon moi, ces rencontres seraient profitables en ce sens qu'elles pourraient permettre de dénouer des difficultés et de faciliter les travaux du Comité.

• (1230)

[Traduction]

**La présidente:** M. Badawey prendra la parole et ce sera ensuite au tour de M. Aubin.

**M. Vance Badawey:** Merci, madame la présidente.

Encore une fois, je vous prie de m'excuser de répéter des propos. Nous avons entendu haut et fort les inquiétudes des agriculteurs. C'est le cas depuis un an et demi lorsque nous avons commencé à discuter de cette question et à nous en occuper l'an dernier. Nous en sommes encore une fois à l'étape d'examiner ce sujet.

Le ministre a eu un échange fructueux et a tenu des consultations avec les parties intéressées. Nous avons entendu haut et fort les inquiétudes soulevées, en particulier de la part des agriculteurs de la Saskatchewan. Ces derniers nous ont fait part de leurs craintes, par l'entremise de leur député et, j'en suis sûr, du nouveau chef de l'opposition, de même que par l'entremise de nos députés, y compris de ceux qui siègent à ce comité.

Les céréaliculteurs veulent bien obtenir des garanties à long terme. Nous essayons de mettre en place des mesures à cet effet grâce à ce projet de loi. Dans cette optique, je demande aux membres de ce comité d'accorder la priorité aux droits des agriculteurs et, par conséquent, de régler cette question le plus tôt possible.

Oui, nous pouvons nous réunir. Je tiens à dire que je suis disponible tout l'été. Certains membres pourraient ne pas vouloir en entendre parler, mais il s'agit là d'une priorité. Si nous devons nous réunir pendant l'été et si, à vrai dire, nous revenons une semaine plus tôt, avant la reprise des travaux en septembre, alors qu'il en soit ainsi.

Je tiens à préciser encore une fois, madame la présidente, que les céréaliculteurs désirent obtenir une garantie à long terme et ils tiennent à ce que leurs droits représentent une priorité. C'est en effet notre intention. Ma recommandation vise donc à présenter ce projet de loi pour ces raisons-là.

Encore une fois, au sujet du projet de loi C-49, on prévoit le présenter en deuxième lecture à la Chambre et, donc, si nous ne devons pas nous y pencher à la reprise des travaux en septembre et puis subir le processus jusqu'en décembre et peut-être même au début de la nouvelle année. Il s'agit du calendrier qui était proposé au départ.

Nous pouvons, en effet, si nous débutons le processus plus tôt, étudier ce projet de loi plus vite, et il nous sera ensuite possible de présenter rapidement ces garanties. Voilà, madame la présidente, la demande qui est adressée.

**La présidente:** Proposez-vous votre demande à l'aide d'une motion?

**M. Vance Badawey:** Non, je propose d'en discuter pour l'instant. Je ne crois pas qu'une motion s'impose.

Tous les membres à cette table ont bien compris les propos exprimés et, encore une fois, je vais tout simplement reprendre les commentaires formulés par Mme Block à la Chambre, que les

céréaliculteurs souhaitent exactement obtenir ce que j'affirme. Ils souhaitent obtenir des garanties à long terme. Il ne tient qu'à nous d'accorder la priorité à ce projet de loi ainsi qu'aux droits des agriculteurs.

En effet, les membres de l'opposition ont clairement précisé ce sujet à la Chambre. Je suis persuadé qu'ils n'ont pas changé d'idée et nous sommes d'accord pour présenter ce projet de loi. Nous espérons que nous pourrions en faire l'étude le plus tôt possible.

Merci, madame la présidente.

**La présidente:** Merci.

Monsieur Aubin.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Merci, madame la présidente.

J'aimerais aborder deux sujets.

Le premier concerne notre mode de travail.

Sauf tout le respect que je vous dois pour les miracles que vous avez réussi à faire depuis que j'y suis, il semble vraiment que nous soyons en train de perdre tranquillement notre sens de la collégialité, qui s'effrite d'une réunion à l'autre.

Évidemment, je pense que s'il y avait plus fréquemment des rencontres officielles en sous-comité, nous pourrions peut-être apaiser certaines tensions. Sans l'imposer, je vous le recommande fortement. Je pense que nous devrions aller dans ce sens.

Vraisemblablement, cela nous permettrait aussi de préparer ensemble une bonne partie des plans de travail, ce qui permettrait d'éviter les surprises ou les désagréments comme ceux que nous avons vécus ce matin et lors d'une réunion à laquelle vous n'avez malheureusement pas participé, madame la présidente. Je pense qu'il y a là une piste de solution pour revenir à l'essentiel de ce que nous étions.

Quant au projet de loi C-49 et à la possibilité de travailler là-dessus pendant l'été, je dirai simplement que s'il le faut, il le faut. Là n'a jamais été la question. On dit que les agriculteurs représentent une priorité, et je suis également de cet avis. En ce qui a trait aux mesures contenues dans le projet de loi C-30, on se rappellera que les agriculteurs ont résumé ainsi leur priorité ou leur fer de lance: si l'on rend permanentes ces mesures, ils seront heureux. Or j'ai de la difficulté à comprendre comment la partie gouvernementale peut parler d'une priorité absolue qu'il faut faire avancer le plus rapidement possible, mais insérer cela dans un projet de loi omnibus. Je sais bien qu'ici, ce n'est pas le forum pour débattre et discuter de cela. Toutefois, s'il s'agit vraiment d'une priorité, une des solutions serait que le gouvernement sorte cette mesure du projet de loi mammoth C-49. Nous pourrions ainsi rapidement étudier cette portion du projet de loi et faire en sorte que tout le monde y trouve satisfaction.

Là, on veut accélérer un peu le processus pour un projet de loi omnibus qui touche à peu près tous les secteurs du transport, y compris celui du transport des grains, et qui touche directement les agriculteurs.



En fait, on pourrait scinder le projet de loi C-49 en plusieurs projets de loi. Bien que ce ne soit certainement pas l'intention du gouvernement, si ce dernier veut être cohérent et accorder la priorité aux agriculteurs, il me semble que la première solution serait de diviser le projet de loi C-49 pour en extraire les éléments reliés au projet de loi C-30. Il pourrait ainsi accorder la priorité au projet de loi C-30 et confier cela à notre comité. De cette façon, nous pourrions respecter les échéances, accorder la priorité aux agriculteurs, comme le souhaite le gouvernement, et respecter les attentes des agriculteurs à l'égard de notre travail.

● (1235)

[Traduction]

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Aubin. Je vous suis reconnaissante de vos observations.

Il nous reste à discuter des instructions de rédaction au sujet de l'étude de la sécurité aérienne. Si les deux vice-présidents veulent que les membres d'un sous-comité se réunissent pour en discuter, je tiens simplement à souligner que nous avons cessé les travaux, car nos emplois du temps ne concordaient pas. Nous avons été en mesure d'ajouter des séances portant sur l'étude de la sécurité aérienne et les infrastructures. Nous avons donc réussi à nous organiser relativement bien.

Les membres de mon personnel s'adresseront aux deux vice-présidents et nous pourrions approfondir la discussion pour ce qui est des travaux du comité. Je vous serais reconnaissante si nous pouvions tous nous arranger pour trouver le temps de le faire. Ils communiqueront avec vous cet après-midi pour trouver un moment afin de pouvoir commencer à planifier l'ordre du jour des prochaines réunions étant donné les commentaires exprimés sur le projet de loi C-49.

**Mme Kelly Block:** J'aimerais me pencher sur la liste d'intervenants.

**La présidente:** Nous devons orienter dans une certaine mesure et guider les personnes ici. Il y aura une autre réunion portant sur l'étude de la sécurité aérienne et nous aimerions déposer un rapport à ce sujet, avant l'ajournement des travaux, si c'est possible.

Est-ce que les membres du comité aimeraient que l'ensemble des mémoires présentés en réponse à l'étude de la sécurité aérienne figure sur notre site Web sur les transports? Sommes-nous d'accord pour afficher tous les mémoires reçus par le comité?

**Un député:** Oui.

**La présidente:** Nous l'avons fait pour d'autres études. Alors, une personne de mon bureau communiquera avec un membre de votre bureau.

Madame Block.

**Mme Kelly Block:** Puisque nous disposons d'au moins une autre heure pour entendre les témoins concernant l'étude de la sécurité aérienne et nous prononcer sur le sentiment d'urgence que M. Badawey a souligné concernant l'étude du projet de loi C-49, je me demande si nous pouvons reporter les instructions de rédaction. Il reste 20 minutes pour discuter de la suggestion de mon collègue d'extraire certaines mesures du projet de loi C-49 pour étudier ce projet de loi de façon plus rapide. Nous pourrions en discuter pour le reste du temps de la séance d'aujourd'hui et indiquer si on peut faire quelque chose et puis demander à fournir des instructions de rédaction sur l'étude de la sécurité aérienne après avoir entendu les derniers témoins ce jeudi.

**La présidente:** Eh bien, il est prévu de revenir pour mettre la dernière main aux instructions de rédaction ce jeudi, mais les analystes ont beaucoup de pain sur la planche pour que nous tentions de traiter cette étude. On continue à parler dans les médias de la question de prorogation du Parlement. Je ne voudrais pas que ce fructueux exercice que nous avons mené au sujet de cette étude de la sécurité aérienne s'envole en fumée s'il y avait prorogation.

Nous allons tenir des discussions avec les deux vice-présidents au sujet des travaux à venir. Il faut savoir si oui ou non le gouvernement est disposé à extraire certains éléments et je devrai m'en informer et obtenir des commentaires à ce sujet. Je crois comprendre maintenant que ce n'est pas possible, mais je serai très précise et je vais vous en informer lorsque j'aurai rencontré les deux vice-présidents — très bientôt, je l'espère.

● (1240)

**Mme Kelly Block:** En guise de suivi, est-ce la volonté des membres du comité d'adresser une demande au ministre et au gouvernement d'extraire ces mesures qui suscitent un sentiment d'urgence pour nous permettre de les examiner dans le cadre du projet de loi C-49? Les membres de ce comité sont-ils disposés à adresser cette demande?

**La présidente:** Je ne sais pas encore. Permettez-moi de m'adresser au prochain intervenant et puis nous pourrions revenir sur cette question.

Monsieur Iacono.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Il est silencieux.

[Traduction]

**La présidente:** Permettez-moi de suspendre la séance pendant quelques secondes.

Monsieur Iacono, à vous la parole.

**M. Angelo Iacono:** Oui, madame la présidente, mes commentaires portent sur les instructions de rédaction. Je tiens à mettre l'accent à donner un aperçu aux analystes pour qu'ils se préparent à amorcer la rédaction du rapport.

**La présidente:** Pourriez-vous aborder cette question?

**M. Angelo Iacono:** Au cours de nos discussions sur la sécurité aérienne, de nombreux sujets ont été repris et soulignés et les témoins ont fourni d'importants exemples. Mes collègues ont convenu que les principaux sujets qui ont été repris au cours de notre étude portaient sur la fatigue, la formation, les inspections, le système de gestion de la sécurité et la sécurité dans les aéroports.

Madame la présidente, si vous me le permettez, j'aimerais approfondir un peu plus chaque sujet présenté afin d'orienter les analystes.

En ce qui concerne la question de fatigue, il faut souligner et reconnaître que deux différentes inquiétudes ont été exprimées par les témoins, que la proposition de Transports Canada soit axée sur des preuves scientifiques et que la première préoccupation repose sur la sécurité et que l'approche uniforme proposée inquiète certains transporteurs.

Au sujet de la formation, divers témoins ont mentionné que la formation destinée aux pilotes, aux inspecteurs ou à des travailleurs spécialisés de l'industrie aérospatiale, est primordiale...

[Français]

**M. Luc Berthold:** J'invoque le Règlement, madame la présidente.

[Traduction]

**La présidente:** Invoquez-vous le Règlement, monsieur Berthold?

[Français]

**M. Luc Berthold:** En quelque sorte, oui.

Nous étions en train de discuter des travaux de notre comité et Mme Block a posé une question claire concernant la possibilité d'adresser une demande au ministre et au gouvernement. En voyant qu'il y avait des échanges parmi les gens de l'autre côté de la table pour déterminer si on allait donner une réponse, vous avez décidé de faire une pause pendant un petit instant. Nous n'avons pas obtenu de réponse à la question et nous voici en train de traiter d'un sujet complètement différent.

[Traduction]

**La présidente:** Nous sommes censés examiner les instructions de rédaction. Le tout a pris une différente tournure. Lorsque j'ai consulté la liste pour connaître le nom du prochain intervenant, vous avez posé une question, mais j'avais une liste d'intervenants. Je suis retournée consulter cette liste et M. Iacono était le prochain intervenant. Il aborde les sujets qu'il voulait présenter, ce que nous sommes censés faire, soit aborder les instructions de rédaction du rapport de la sécurité aérienne.

Monsieur Iacono, à vous la parole.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Madame la présidente, c'est M. Badawey qui a soulevé la question, et vous nous avez demandé notre opinion.

[Traduction]

**La présidente:** Le Règlement n'est pas invoqué, monsieur Berthold.

La parole est à M. Iacono. Il aborde la question qui nous occupe.

**M. Angelo Iacono:** Merci, madame la présidente.

Je reviens au deuxième sujet, soit la formation. Nous avons entendu divers témoins nous mentionner que la formation, destinée aux pilotes, aux inspecteurs ou à des travailleurs spécialisés dans l'industrie aérospatiale, est cruciale pour assurer un service de transport aérien sûr et sécuritaire. Nous devrions faire ressortir les différentes recommandations que nous avons entendues sur l'importance de la formation.

Au sujet des inspections et du système de gestion de la sécurité, nous avons également entendu de nombreuses observations au sujet de ce système et comment il a permis à l'aviation de devenir de plus en plus sécuritaire au fil des ans. La plupart des témoins conviennent que tous les exploitants devraient se doter d'un système de gestion de la sécurité. Des inquiétudes ont été soulevées dans le cas des inspections, de la qualité et des types d'inspections, de la durée entre deux inspections, des données recueillies au cours des inspections et également du nombre d'inspecteurs qui sont maintenant affectés à ces inspections.

Même si Transports Canada nous a assurés de l'efficacité de sa réglementation, de ses mesures de surveillance et de ses inspections, ces mesures semblaient susciter quelques interrogations. On devrait également en tenir compte dans le rapport, soit la fréquence des inspections et le nombre de membres du personnel que l'on met à la disposition de ces inspections.

Lorsqu'il a été question de la sécurité dans les aéroports, tous les commentaires entendus au cours de cette séance étaient vraiment rassurants. Tous les témoins s'entendaient pour dire que le système en place fonctionne bien — j'en suis heureux, car si certains

incidents s'étaient produits il y a quelques semaines, c'est parce que le système en place actuellement est efficace — et tous les organismes visés oeuvrent efficacement main dans la main. Il faut également le souligner, ce qui contribue à garantir la sécurité dans nos aéroports. Précisons que les mesures en place ne sont jamais suffisantes, car nous devons toujours avoir une longueur d'avance lorsqu'il est question de sécurité dans les aéroports.

Nous avons également entendu parler du financement de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. Il s'agissait là d'un autre critère.

Nous attendons avec intérêt les autres commentaires du service de police de Montréal.

Je crois que ces renseignements peuvent donner une bonne indication aux analystes de l'orientation à cerner pour la rédaction du rapport.

Merci, madame la présidente.

• (1245)

**La présidente:** Merci beaucoup.

Est-ce que l'on désire approfondir la discussion au sujet des instructions de rédaction?

Monsieur Aubin, il s'agissait de votre étude.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Merci, madame la présidente.

J'ai failli invoquer le Règlement; maintenant que j'ai le droit de parole, je vais vous poser ma question.

Lorsque nous donnons des instructions aux analystes, pouvons-nous nous permettre d'exprimer une tendance ou une opinion?

Je suis plutôt d'accord pour dire que le rapport devrait être thématique, en fonction des divers problèmes qui ont été abordés, mais que nous devrions laisser les analystes se charger du premier jet. Nous devrions éviter de passer aux conclusions alors que nous n'en sommes qu'aux instructions.

Mon collègue dit que tous les témoins s'entendaient pour dire que le système de gestion de la sécurité était merveilleux. Or pour ma part, j'ai des réserves à ce sujet. Je ne veux pas que nous commencions à débattre de cela; j'imagine que nous tiendrons cette discussion autour du rapport. Toutefois, il faudrait faire preuve d'un peu de retenue lorsque nous donnons des instructions.

[Traduction]

**M. Angelo Iacono:** Pour invoquer le Règlement, madame la présidente, la séance devrait passer à huis clos maintenant.

**La présidente:** Très bien, juste une seconde.

Avez-vous terminé, monsieur Aubin?

[Français]

**M. Robert Aubin:** Non.

[Traduction]

**La présidente:** Il a la parole.

[Français]

**M. Robert Aubin:** J'allais justement dire que cela fait partie de l'ensemble des procédures que j'ai peine à comprendre au sein de ce comité, et je voudrais bien comprendre celle-là. À mon avis, lorsque nous donnons des instructions aux analystes, nous n'indiquons pas de tendance quant à ce qu'ils devraient rédiger, mais nous faisons part de nos intentions sur la forme et sur les sujets que nous voudrions voir abordés, en fonction de ce que nous avons entendu durant les semaines de témoignages.

Il me semble que c'est pour le moins délicat d'inclure des conclusions dans nos propositions avant même que le travail n'ait été effectué. Il me semble que ce qui fait la valeur de nos analystes, c'est justement qu'ils doivent être totalement non partisans. Ils ne doivent avoir aucune affiliation politique. Ils doivent pouvoir, au cours de nos travaux, jeter un regard qui soit le plus objectif possible sur l'ensemble des témoins qui viennent nous dire s'ils sont d'accord ou non, ou qui apportent parfois des nuances à leurs positions. C'est le travail des analystes de produire un rapport qui soit le plus représentatif de ce qu'ils ont perçu de nos discussions.

Le travail du Comité est de faire ressortir les différents arguments. Alors, il me semble que, lorsque nous donnons nos instructions aux analystes, il faudrait au moins faire preuve d'un peu de retenue.

Je veux savoir ce qui, à votre avis, madame la présidente, est acceptable ou non en ce qui concerne les recommandations que nous formulons en vue de la préparation du rapport. Je n'avais prévu intervenir que sur la forme, et non pas sur le fond. À mon avis, le fond sera débattu lorsque le rapport nous sera soumis.

Comme tous les sujets s'entremêlent, je me permets de m'entremêler moi-même, parce que nous ne savons pas vraiment où nous nous en allons. J'aimerais vraiment que nous revenions sur cette proposition que j'ai déposée de demander au gouvernement de scinder ce projet de loi mammoth qu'est le projet de loi C-49, pour que nous puissions donner la priorité aux travaux qui concernent les agriculteurs.

Encore une fois, madame la présidente, nous avons deux ou trois sujets sur la table en même temps. Une chatte n'y retrouverait pas ses petits, et je fais partie du lot.

**Une voix:** Il faut que vous continuiez de parler, sinon nous allons passer à huis clos.

•(1250)

[Traduction]

**La présidente:** M. Aubin a été si discret aujourd'hui que j'estime qu'il faille lui accorder plus de temps, mais je crois que M. Iacono désire prendre la parole pour préciser sa pensée.

Monsieur Aubin, je vous en prie, à vous la parole.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Ce n'est peut-être qu'une présomption, mais je crois que M. Iacono, plutôt que de vouloir apporter des précisions, veut surtout proposer que nous passions à huis clos. En fait, nous étions censés tenir la rencontre à huis clos, mais ce sont mes collègues libéraux eux-mêmes qui ont proposé que ce soit une séance publique. Alors, soyons conséquents et demeurons en séance publique.

Je crois que ce dont nous sommes en train de traiter n'est pas un crime de lèse-majesté, et nous n'allons pas déchirer nos chemises sur la place publique dans une tentative d'apporter un peu de clarté à nos travaux. Je me permets de rappeler que je souhaite obtenir une réponse à une question.

Comme tous nos débats depuis le début de la réunion se sont tenus en séance publique, il serait un peu incompréhensible — j'allais utiliser un autre qualificatif, mais celui-là est plus poli — pour le public qui suit nos travaux que nous passions soudainement à huis clos, juste au moment où nous allions enfin obtenir réponse à nos questions, comme si le canal de télévision était coupé soudainement. Nous avons tous vécu cette frustration lors d'un match de hockey pendant les séries, par exemple, alors que notre service de câblodistribution fait défaut à la fin de la troisième période, lorsque le pointage est à égalité. J'ai l'impression que nous vivons exactement la même situation. Je n'ai aucune idée comment nous pourrions justifier le passage à huis clos alors que, depuis le début de nos travaux, la séance est publique.

Il n'y a pas vraiment de gêne à discuter de cela. Les projets de loi sont également publics et les questions que nous posons sont très claires. Ce sont des questions de procédure. Il y a une question tout aussi importante, voire encore plus importante, parce qu'elle touche le quotidien et le travail de tous les agriculteurs du pays qui sont dans une espèce de *no man's land* — c'est l'expression qui me vient spontanément — du fait que le projet de loi C-49 est gigantesque et qu'il nous arrive tard.

Nous nous entendons pour dire que cela semble être une caractéristique du ministre des Transports d'être très studieux et d'étudier très longuement ses projets de loi avant d'en accoucher. Cela a probablement des vertus. Cependant, à partir du moment où le projet de loi est déposé, il faut aussi se donner le temps de faire le travail respectueusement en fonction des enjeux qui se présentent.

Le projet de loi C-49 étant à ce point volumineux, je crois que la solution serait effectivement de le scinder. Je sais que la responsabilité ou la décision de scinder un projet de loi n'appartient pas à notre comité, mais nous avons, à tout le moins, un pouvoir de recommandation, et je suppose que le ministre des Transports tiendra compte davantage d'une recommandation unanime que d'une recommandation majoritaire. À ce moment-là, nous serons capables d'agir dans les intérêts supérieurs de tout un chacun au cours du processus.

[Traduction]

**La présidente:** Monsieur Iacono.

**M. Angelo Iacono:** Merci, madame la présidente. J'aimerais remercier mon collègue de ses commentaires. Je tiens tout simplement à préciser que l'exercice portant sur les instructions de rédaction a toujours eu lieu à huis clos...

**La présidente:** Alors avant que vous ne commenciez, vous saviez que vous parleriez des consignes de rédaction, nous aurions dû passer à huis clos.

**M. Angelo Iacono:** Oui, mais je n'ai aucune objection à ajouter quelques mots.

**Des députés:** Oh, oh!

**M. Angelo Iacono:** Je ne voulais surtout pas dire...

**La présidente:** Aimerez-vous préciser votre pensée?

**M. Angelo Iacono:** Juste pour clarifier, je n'essayais pas d'aucune façon de formuler des recommandations aux analystes.

J'ai bien dit ce que nous avons entendu de divers témoins. J'ai mentionné que nous avons également entendu bien des commentaires sur certains sujets. À de nombreuses occasions, j'ai bien dit que les renseignements reposaient sur les propos entendus.

Je n'ai jamais tenté de formuler de recommandations ou d'orienter la voie que les analystes devraient suivre.

•(1255)

**La présidente:** Très bien.

La parole revient à M. Badawey.

**M. Vance Badawey:** Merci, madame la présidente.

Je tiens également à remercier M. Aubin. Je crois qu'il a amorcé le processus grâce à ses observations initiales, soit vraiment donner des conseils de rédaction aux analystes. Je suis d'accord dans une certaine mesure que, bien entendu, lorsque nous abordons cette discussion — d'entrée de jeu, je suis d'accord avec les propos de M. Iacono — la séance devrait avoir lieu à huis clos.

Je crois que M. Aubin commençait à s'engager dans cette voie-là et à réellement orienter dans une certaine mesure et conseiller les analystes au sujet du travail qu'ils ont à faire et ensuite revenir en présentant certaines de ces recommandations à la lumière des témoignages de nos témoins. Dans une certaine mesure, je suis d'accord avec l'idée qui a été avancée.

Madame la présidente, si nous allons entrer dans les détails sur les conseils de rédaction à l'intention des analystes, est-ce que je peux

proposer une motion selon laquelle il serait de mise que la séance soit à huis clos?

**La présidente:** Puisqu'il reste cinq minutes et que la deuxième heure prévue de la séance de jeudi vise précisément les instructions de rédaction à l'intention des analystes, à ce moment-ci...

**M. Vance Badawey:** Madame la présidente, si vous le permettez, il reste cinq minutes. Il faut profiter de chaque précieuse minute qui nous est accordée. J'aimerais indiquer qu'une grande partie du temps allouée n'a pas été, ce que je qualifierais, « productive » aujourd'hui. Si je peux tenter de gagner même ces cinq dernières minutes, je propose que la séance passe à huis clos afin que nous puissions au moins commencer la discussion visant à présenter des conseils de rédaction aux analystes.

(La motion est adoptée.)

**La présidente:** Très bien.

[*La séance se poursuit à huis clos.*]

---







Publié en conformité de l'autorité  
du Président de la Chambre des communes

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

---

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

Published under the authority of the Speaker of  
the House of Commons

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

---

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>