



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

# Débats de la Chambre des communes

---

VOLUME 148 • NUMÉRO 222 • 1<sup>re</sup> SESSION • 42<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

COMPTE RENDU OFFICIEL  
(HANSARD)

**Le mercredi 25 octobre 2017**

---

Présidence de l'honorable Geoff Regan

## **TABLE DES MATIÈRES**

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

## CHAMBRE DES COMMUNES

Le mercredi 25 octobre 2017

La séance est ouverte à 14 heures.

---

*Prière*

---

• (1400)

[Français]

**Le Président:** Nous passons maintenant au chant de l'*Ô Canada* entonné par l'honorable député d'Edmonton-Centre.

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

---

### DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

#### LE NUNAVUT

**L'hon. Hunter Tootoo (Nunavut, Ind.):**

[*Le député s'exprime en inuktitut.*]

[Traduction]

Monsieur le Président, les formules de financement national du Canada doivent être adaptées pour tenir compte de la situation unique du Nunavut. J'ai exprimé mes préoccupations sur le financement par habitant et la façon dont il dessert le Nunavut, et je vais continuer de le faire.

Si le Nunavut se trouvait dans le sud du pays, sa population obtiendrait un éventail complet de services dans un hôpital facilement accessible. Cependant, la réalité, c'est que la population du Nunavut est répartie dans 25 collectivités totalement isolées, qui se trouvent à des milliers de kilomètres les unes des autres. C'est donc dire que la majorité des Nunavummiuts ne disposent pas du même accès aux services que le reste de la population canadienne. Il ne s'agit que d'un exemple parmi tant d'autres de l'effet négatif de la formule de financement par habitant sur les Nunavummiuts.

Comment peut-on s'attendre à ce que le gouvernement du Nunavut fournisse des services de base dans le cadre d'un tel régime? Les Nunavummiuts méritent de bénéficier d'une qualité de vie et de services de base identiques à ceux dont jouissent les Canadiens qui vivent dans le sud du pays. La seule façon d'y arriver, c'est de changer la formule de financement par habitant afin qu'elle soit plus axée sur les besoins.

\* \* \*

• (1405)

#### LES PAGES DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

**L'hon. Wayne Easter (Malpeque, Lib.):** Monsieur le Président, tous ceux qui affrontent quotidiennement la période des questions

ont peut-être remarqué l'efficacité avec laquelle fonctionne la Chambre. Un instant, je précise. Je ne parle pas de l'efficacité des débats, car il nous arrive, certains jours, de nous écarter légèrement du sujet. Certains vont même parfois jusqu'à divertir leurs collègues avec une petite danse. L'efficacité dont je parle porte plutôt sur l'organisation.

Ils livrent des messages, appuient la présidence dans son travail et distribuent les documents officiels. Sans eux, la Chambre ne pourrait tout simplement pas fonctionner. Je parle des pages.

Cette année, un résidant de la merveilleuse circonscription de Malpeque est l'un des 40 étudiants provenant de partout au pays sélectionnés pour participer au Programme des pages. Sébastien Arsenault, un étudiant en commerce à l'Université d'Ottawa, a commencé le programme en août. Je tiens à le féliciter. Sa famille est sûrement très fière de lui.

J'aimerais remercier sincèrement tous les pages pour leur contribution au fonctionnement de la Chambre. Ils font un excellent travail. J'encourage en outre les élèves qui terminent le secondaire à présenter leur candidature dès maintenant pour l'an prochain.

\* \* \*

#### L'ÉTHIQUE

**M. Kerry Diotte (Edmonton Griesbach, PCC):** Monsieur le Président, hier était la journée « Faisons diversion ». Le ministre des Finances libéral a présenté une mise à jour économique, mais il s'agissait surtout d'une manière de faire oublier la crise éthique le concernant.

Les Canadiens ne sont pas idiots. Ils savent que le ministre aurait dû placer ses actions de Morneau Shepell dans une fiducie sans droit de regard. Il a laissé la population croire qu'il l'avait fait, alors que ce n'était pas le cas. Il s'est plutôt servi d'une échappatoire dans la Loi sur les conflits d'intérêts pour placer ses actions dans une société à numéro en Alberta. Maintenant qu'il a été pris la main dans le sac, il dit qu'il va finalement faire la bonne chose. De plus, il a présenté un projet de loi sur les pensions dont pourrait directement profiter Morneau Shepell. Ce n'est pas tout; comme par hasard, il a oublié de divulguer qu'il est propriétaire d'une villa en France qu'il a acquise par l'entremise d'une société à numéro. Ce scandale est si manifeste, même *This Hour Has 22 Minutes* s'en est inspiré pour une émission.

Il est temps que le ministre des Finances arrête d'essayer de détourner l'attention, qu'il s'excuse auprès de la population canadienne et qu'il commence à suivre les règles qui s'appliquent à l'ensemble des députés.

*Déclarations de députés***LE CENTRE DE SANTÉ MENTALE CADENCE HEALTH AND WELLNESS**

**M. Kyle Peterson (Newmarket—Aurora, Lib.):** Monsieur le Président, les problèmes de santé mentale, et plus particulièrement l'état de stress post-traumatique, affligent de trop nombreux Canadiens. Voilà pourquoi j'étais aussi content d'assister à l'ouverture, récemment, du centre de santé mentale Cadence Health and Wellness. Situé à Newmarket, le centre Cadence offre du soutien aux membres des Forces armées canadiennes, aux anciens combattants, aux premiers intervenants, mais surtout aux proches de tous ces gens.

Le centre de santé mentale Cadence emploie une méthode innovatrice de guérison offrant divers programmes personnalisés, de groupe et de soutien par les pairs. L'équipe qui y travaille est présente à chacune des étapes, en plus d'aider les clients à remplir les formalités administratives et d'organiser des soirées familiales.

Je tiens à féliciter personnellement les cofondateurs du centre Cadence, Chris et sa femme Angel, ainsi que Greg et l'ensemble de l'équipe pour leur leadership extraordinaire et leur dévouement tout simplement exceptionnel. Ils sont une véritable source d'inspiration pour nous. Au nom de tous les habitants de Newmarket—Aurora, je les remercie d'avoir pris sur eux de venir en aide à ceux qui en ont le plus besoin.

\* \* \*

**LE SITE OJIBWAY SHORES**

**M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NDP):** Monsieur le Président, Ojibway Shores est un trésor écologique national. Ces 33 acres de terrain situées le long des Grands Lacs abritent diverses espèces rares de végétaux, d'animaux, et je ne sais plus combien d'espèces en péril. L'Administration portuaire de Windsor, qui en est responsable, a tenté de tout raser. Heureusement, les gens du coin ont uni leurs efforts afin de protéger ces terres publiques nommées en hommage au patrimoine autochtone et de mettre un frein à la dégradation inutile de l'environnement.

Dans ce qui équivaut à une tentative d'extorsion en règle, l'Administration portuaire réclame maintenant un bail de 10 millions de dollars sur 30 ans pour ne pas développer cette propriété. L'argent proviendrait alors du fonds communautaire de l'un des secteurs les plus économiquement éprouvés de l'Ontario, Sandwich Town. C'est scandaleux. Le public ne devrait pas avoir à payer des terres qui lui appartiennent déjà, surtout pas avec de l'argent destiné à réduire la pauvreté, à bonifier les services de santé, à protéger le patrimoine et à assurer un meilleur avenir économique aux plus démunis.

Le premier ministre vient d'approuver l'aménagement d'un nouveau passage frontalier pour un milliardaire américain. Il est temps de corriger la situation, de protéger Sandwich Town et l'environnement et d'accorder la priorité aux Canadiens.

\* \* \*

**L'ÉCONOMIE**

**M. Raj Grewal (Brampton-Est, Lib.):** Monsieur le Président, le ministre des Finances a présenté hier à la Chambre la mise à jour économique de l'automne. Il a montré à tous les députés qu'un véritable changement s'est opéré au Canada. Les chiffres parlent d'eux-mêmes. L'économie du Canada connaît la croissance la plus rapide du G7. Le taux de chômage est au plus bas depuis 2008, et 450 000 emplois ont été créés. Le gouvernement entend bonifier la Prestation fiscale pour le revenu du travail en offrant 500 millions de dollars de plus par année. Il renforce également l'Allocation

canadienne pour enfants en haussant les prestations libres d'impôt offertes aux familles canadiennes. Nous allons également faire passer le taux d'imposition des petites entreprises de 11 % à 9 %.

Ce n'est pas tout. Nous savons qu'il reste du travail à faire afin que les Canadiens, qui travaillent fort, partout au pays, puissent aller jusqu'au bout de leur propre rêve canadien.

\* \* \*

● (1410)

**LE 150<sup>E</sup> ANNIVERSAIRE DE LA CONFÉDÉRATION**

**L'hon. Michael Chong (Wellington—Halton Hills, PCC):** Monsieur le Président, c'est le 150<sup>e</sup> anniversaire de la Confédération cette année. En 1867, les pères fondateurs ont mis en place une Constitution et un régime démocratique qui perdurent encore aujourd'hui.

Dans ma circonscription, le comité du tourisme de la chambre de commerce de Halton Hills a souligné l'événement en invitant les habitants à déployer le drapeau du Canada. Le comité s'était fixé un objectif de 15 000 drapeaux. Les habitants ont répondu avec un enthousiasme hors du commun. Le 1<sup>er</sup> juillet, 57 073 drapeaux avaient été déployés dans Halton Hills. En reconnaissance de cette réussite, les Snowbirds des Forces canadiennes ont organisé un défilé aérien au-dessus de Halton Hills. Les milliers de spectateurs qui s'étaient réunis pour assister au spectacle ont été éblouis.

J'aimerais féliciter les habitants et le comité du tourisme de la chambre de commerce de Halton Hills d'avoir su marquer l'occasion. Alors que nous célébrons le sesquicentenaire du Canada, soyons reconnaissants du régime démocratique dont nous avons hérité et engageons-nous à bâtir une démocratie encore plus solide.

\* \* \*

[Français]

**L'ORGANISME ÉPILEPSIE MONTÉRÉGIE**

**M. Pierre Breton (Shefford, Lib.):** Monsieur le Président, j'aimerais souligner les efforts déployés par des bénévoles qui se dévouent depuis trois décennies pour aider les personnes qui vivent avec l'épilepsie ainsi que leurs proches.

En effet, nous fêtons cette année le 30<sup>e</sup> anniversaire de l'organisme Épilepsie Montérégie, qui a pour mission première de soutenir les personnes atteintes en leur offrant des renseignements et les traitements disponibles, ainsi que de sensibiliser et d'informer la population sur les besoins des personnes épileptiques.

J'aimerais remercier sincèrement tous les bénévoles dévoués, le conseil d'administration, ainsi que les deux piliers à Granby que sont Joannie Beauchemin et Anie Roy, qui travaillent avec passion et acharnement pour soutenir notre communauté face à cette maladie.

Je les félicite aussi pour leur courage et leur dévouement en ce qui a trait à l'accompagnement des personnes atteintes et à l'avancement des soins, alors que l'on célèbre cette année le 30<sup>e</sup> anniversaire de l'organisme dans ma circonscription, Shefford.

*Déclarations de députés*

[Traduction]

**LA COLLÈGE MILITAIRE ROYAL DU CANADA**

**M. Mark Gerretsen (Kingston et les Îles, Lib.):** Monsieur le Président, c'est un honneur d'accueillir aujourd'hui des étudiants du Collège militaire royal sur la Colline du Parlement. Chaque année, nous recevons la visite de ces jeunes hommes et jeunes femmes courageux qui s'apprennent à servir notre grand pays. Je suis fier de prendre la parole pour souligner à la Chambre les réalisations du collège et de ses diplômés.

[Français]

Ma circonscription, Kingston et les Îles, possède une importante tradition militaire, et notre communauté est très fière d'accueillir l'un des deux seuls collèges militaires royaux au Canada.

Le Collège militaire royal du Canada forme les élèves officiers en leur offrant une éducation universitaire et militaire qui crée les futurs dirigeants de nos forces.

[Traduction]

Selon moi, tous les Canadiens peuvent tirer des leçons de l'enseignement transmis aux étudiants du Collège militaire royal. En alignant notre conduite sur les principes d'honnêteté, d'honneur et d'intégrité, nous ferons du Canada un pays encore meilleur et changerons en mieux le monde dans lequel nous vivons.

\* \* \*

**MEDICINE HAT—CARDSTON—WARNER**

**M. Glen Motz (Medicine Hat—Cardston—Warner, PCC):** Monsieur le Président, je veux remercier les gens de Medicine Hat—Cardston—Warner de m'avoir donné l'occasion de les représenter à Ottawa. Voilà un an qu'ils m'ont élu pour défendre leurs intérêts. Je suis honoré de leur confiance et je suis reconnaissant de pouvoir les servir en travaillant avec des gens extraordinaires de partout au pays et de tous les partis. Je maintiens mon engagement électoral de défendre inlassablement les familles, les agriculteurs et les petites entreprises, qui travaillent fort, dans ma circonscription du Sud de l'Alberta. Les secteurs agricole et énergétique sont des piliers des économies locale, provinciale et nationale, et ils doivent demeurer solides, viables et compétitifs.

C'est un honneur de travailler sur des questions de sécurité publique et nationale, en veillant avant tout à protéger les Canadiens tout en soutenant les victimes, les secours d'urgence et les intervenants de première ligne.

Je souhaite continuer à travailler fort pour tous les Canadiens et à être pour eux un porte-parole efficace. Encore une fois, je remercie les gens de ma circonscription. C'est un privilège pour moi de les représenter à la Chambre.

\* \* \*

●(1415)

**LA SYNAGOGUE ESPAGNOLE ET PORTUGAISE**

**M. Anthony Housefather (Mont-Royal, Lib.):** Monsieur le Président, en 2018, la synagogue espagnole et portugaise de Montréal, située dans ma circonscription, Mont-Royal, célébrera le 250<sup>e</sup> anniversaire de son établissement officiel. Il s'agit de la plus ancienne congrégation du Canada, fier témoignage de la longue histoire de la communauté juive de Montréal.

Fondée à l'origine par des Juifs anglais de la communauté séfarade, dont les familles provenaient d'Espagne et du Portugal, la synagogue est aujourd'hui l'une des plus diversifiées de Montréal,

servant des familles juives canadiennes qui peuvent retracer leurs origines jusque dans presque tous les pays du monde où des Juifs ont vécu.

[Français]

Qu'ils soient de descendance séfarade ou ashkénaze, d'expression anglaise ou française, les Montréalais de confession juive se retrouvent chez eux dans cette congrégation magnifique.

[Traduction]

L'an prochain, de nombreuses célébrations et expositions auront lieu pour souligner l'anniversaire. J'invite tous mes collègues à se joindre à moi pour honorer l'héritage de la synagogue et féliciter celle-ci de ses 250 ans au service de la communauté juive de Montréal.

\* \* \*

[Français]

**LE COLLÈGE SAINTE-ANNE**

**Mme Anju Dhillon (Dorval—Lachine—LaSalle, Lib.):** *Cognosci ut melius facias*, ou *Savoir pour mieux faire*, monsieur le Président.

C'est non seulement un bon précepte pour notre travail en comité, mais cette citation est aussi la devise du Collège Sainte-Anne, une des plus vieilles écoles au Québec. La fondation de cette institution académique en 1861 par les Soeurs de Sainte-Anne précède notre Confédération. Pendant plus de 150 ans, il a offert l'un des meilleurs enseignements de la province et sa présence a grandement enrichi la ville de Lachine.

[Traduction]

En temps normal, je ne vois les élèves que lorsque je suis dans ma circonscription, puisque leur charmant pavillon principal est situé près de mon bureau. Toutefois, je suis heureuse d'informer la Chambre que 50 jeunes esprits brillants du collège sont ici aujourd'hui sur la Colline et ont hâte d'entendre nos délibérations pleines de verve. J'espère que cela les encouragera à se lancer en politique.

Je les remercie de tout coeur d'être venu ici aujourd'hui et leur souhaite du succès dans leurs études. Allez les Dragons!

\* \* \*

**LA LIBERTÉ DE RELIGION**

**M. Garnett Genuis (Sherwood Park—Fort Saskatchewan, PCC):** Monsieur le Président, le gouvernement libéral a peut-être tardé à agir face à la crise des Rohingyas, mais il n'intervient pas du tout lorsqu'il est question de la persécution des chrétiens. De prétendues lois sur l'apostasie et le blasphème qui ciblent les chrétiens et d'autres minorités sont largement répandues au Moyen-Orient, en Afrique du Nord et dans d'autres régions de l'Asie du Sud-Est. La conversion est même passible de la peine de mort dans certaines nations prétendument modérées.

Or, au-delà de cette discrimination systémique continue, on assiste à la décimation complète d'anciennes communautés chrétiennes du Moyen-Orient, décimation qui a beaucoup progressé dans de nombreux endroits. Le gouvernement a toujours refusé de reconnaître le génocide des chrétiens perpétré par Daech en Iraq et en Syrie. Il refuse aussi de reconnaître que les réfugiés chrétiens, qui sont manifestement parmi les plus vulnérables, sont rarement en sécurité dans les camps de réfugiés de l'ONU, de sorte qu'ils ne peuvent pas avoir recours à la procédure en vue d'obtenir un certificat de réfugié de l'ONU.

### Questions orales

Le gouvernement ne priorise pas les droits de la personne en général, mais il porte à peine un intérêt de façade aux chrétiens qui sont victimes de discrimination, de nettoyage ethnique et de génocide. Il est grand temps que le gouvernement en fasse davantage pour défendre les droits de la personne, y compris les droits des chrétiens.

\* \* \*

### LE JOUR DU SOUVENIR

**Mme Jennifer O'Connell (Pickering—Uxbridge, Lib.):** Monsieur le Président, le 10 octobre, j'ai assisté à une cérémonie de remise de coquelicots de revers à l'hôtel de ville de Pickering, organisé par la filiale 606 de la Légion royale canadienne pour donner le coup d'envoi à la campagne du coquelicot de 2017. À partir du 27 octobre, j'invite tous les Canadiens à acheter et porter avec fierté un coquelicot pour rendre hommage à nos héros disparus.

Au cours des prochaines semaines, il y aura plusieurs événements dans ma circonscription pour rendre hommage aux sacrifices consentis par les hommes et les femmes qui ont servi le Canada avec courage. Porter le coquelicot, c'est un puissant rappel du courage et de la bravoure des soldats canadiens, passés et présents, qui ont servi leur pays.

À l'approche des cérémonies du jour du Souvenir, je tiens à souligner le travail de la Légion dans ma circonscription — la filiale 606, la filiale 483 à Claremont, et la filiale 170 à Uxbridge — pour préparer les événements du jour du Souvenir et, en fait, leur travail au quotidien qui vise à rendre hommage à nos soldats disparus et à soutenir les familles de militaires.

\* \* \*

### LE RÉSEAU WOMEN IN RENEWABLE ENERGY

**Mme Linda Duncan (Edmonton Strathcona, NDP):** Monsieur le Président, j'ai découvert un réseau important pour les Canadiennes qui évoluent dans le secteur de l'énergie. Ce réseau, WiRE, l'acronyme pour Women in Renewable Energy, c'est-à-dire Femmes qui évoluent dans le secteur de l'énergie renouvelable, a été lancé en 2013 pour permettre aux femmes qui occupent un emploi dans un large éventail des secteurs et d'associations de l'énergie renouvelable de créer des partenariats. Sa mission est de promouvoir le rôle des femmes qui travaillent dans tous les secteurs de l'énergie renouvelable et des technologies propres.

La programmation de WiRE comprend le renforcement des capacités, des sorties éducatives, des occasions gratuites de réseautage, des prix, des bourses d'études, et des occasions de mentorat à la chaîne. WiRE appuie l'Accord de leadership sur la diversité des genres pour l'industrie canadienne de l'électricité, ainsi que d'autres programmes qui visent à accroître la diversité organisationnelle et l'inclusion dans ce secteur. Fondé en Ontario, le réseau inclut aujourd'hui des sections au Québec, en Alberta, et en Colombie-Britannique, et s'étendra bientôt à Terre-Neuve-et-Labrador.

Je suis convaincue que tous les députés se joindront à moi pour applaudir le leadership de WiRE lorsqu'il s'agit de promouvoir les occasions qui permettront aux femmes de contribuer au développement des technologies d'énergie propre de l'avenir.

● (1420)

### LA FISCALITÉ

**M. Tom Kmiec (Calgary Shepard, PCC):** Monsieur le Président, je dirais que le gouvernement libéral dépense comme des marins en goguette, mais ce ne serait pas juste. Les marins en goguette, eux, dépensent leur propre argent.

Après avoir découvert que ces libéraux avaient doublé le déficit, nous comprenons pourquoi les finances du pays sont autant dans le rouge. L'ambassadeur du Canada en France qui vient d'être nommé gagnera jusqu'à 120 000 \$ de plus qu'un diplomate de carrière gagnerait au même poste. C'est tout à fait conforme à la tendance du gouvernement libéral de tout payer trop cher, comme nommer un candidat libéral défait au poste de consul général à San Francisco, qui gagnera près du double du salaire officiellement attribué à ce poste; payer plus de 200 000 \$ pour la couverture du budget de 2017; et dépenser 110 000 \$ en frais juridiques pour ne pas avoir à payer les frais dentaires de 6 000 \$ d'une fillette des Premières Nations.

Pour les libéraux, il n'y a qu'une solution à tous les problèmes: dépenser plus. Voilà pourquoi plus de 80 % des Canadiens de la classe moyenne payent plus d'impôt aujourd'hui sous le gouvernement libéral, et cela ne va pas s'améliorer.

\* \* \*

[Français]

### LE MOIS DE L'HISTOIRE ISLAMIQUE

**L'hon. Andrew Leslie (Orléans, Lib.):** Monsieur le Président, je prends la parole en ce 25 octobre pour marquer le 10<sup>e</sup> anniversaire de l'adoption de la motion de l'ancien député d'Ottawa—Vanier, notre ami Mauril Bélanger, qui visait à désigner octobre Mois de l'histoire islamique.

[Traduction]

Ce mois commémoratif vise à reconnaître la contribution importante des musulmans canadiens à la société canadienne, l'importance que les Canadiens se connaissent mieux afin de favoriser une plus grande cohésion sociale et l'importance des efforts pour organiser des activités publiques pour mieux comprendre l'histoire de l'islam.

[Français]

Aujourd'hui, les activités de célébration sont organisées partout au pays pour rassembler les Canadiens de toutes les confessions et de toutes les origines, pour créer des ponts entre les communautés et pour en apprendre davantage sur les réalisations de nos amis et voisins musulmans.

[Traduction]

Nous invitons tous les Canadiens à saisir cette occasion d'en apprendre plus sur la contribution islamique à notre grand pays.

## QUESTIONS ORALES

[Français]

### L'ÉTHIQUE

**L'hon. Andrew Scheer (chef de l'opposition, PCC):** Monsieur le Président, le premier ministre a donné près de 400 millions de dollars à Bombardier.

*Questions orales*

Le premier geste de la compagnie a été de donner des généreux bonis à ses dirigeants. À qui d'autre cette entente a-t-elle bénéficié? C'est à Morneau Shepell, évidemment. L'entreprise du ministre des Finances a des contrats avec Bombardier, et le ministre était un ardent défenseur de l'entente.

Quand le premier ministre a-t-il appris que le ministre des Finances avait un intérêt personnel dans l'entente avec Bombardier?

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, les insinuations trompeuses de l'opposition sont fausses.

Il n'y a aucun conflit d'intérêts. Nous sommes fiers d'avoir toujours été là pour les travailleurs de l'aéronautique à travers le pays. Nous sommes fiers de toujours pouvoir appuyer les travailleurs et les compagnies canadiennes qui font des produits extraordinaires, et qui vont continuer de créer de la croissance économique et des bons emplois pour tout le monde. Nous gardons le cap. Nous sommes en train d'investir pour l'avenir de ce pays et nous allons continuer de le faire.

[Traduction]

**L'hon. Andrew Scheer (chef de l'opposition, PCC):** Monsieur le Président, le ministre des Finances s'est vanté devant les médias d'avoir participé aux discussions sur le sauvetage de Bombardier. On nous a dit que la mesure de sauvetage servirait à la création d'emplois, mais il semble maintenant que les avions seront construits en Alabama. On nous a dit qu'elle stimulerait l'innovation, mais nous savons maintenant que les idées seront détenues par des intérêts européens. Qu'en est-il pour les Canadiens? Ils doivent se contenter de payer la facture pour avoir subventionné l'entreprise, mis à part Morneau Shepell qui a des contrats avec Bombardier. Quand le premier ministre a-t-il appris que le ministre des Finances avait un intérêt personnel dans l'entente avec Bombardier?

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, de ce côté-ci de la Chambre, nous continuerons comme toujours à défendre les ouvriers de l'industrie aérospatiale canadienne. Nous sommes conscients qu'elle représente de bons emplois partout au pays. L'accord proposé avec Airbus, qui fait évidemment l'objet d'une évaluation conformément à la Loi sur Investissement Canada, pourrait créer de bons emplois pour les Canadiens à Mirabel et partout dans le pays au-delà de 2041. Voilà le genre de bonnes nouvelles économiques auxquelles s'attendent les Canadiens. C'est sur quoi nous continuons à travailler.

**Une voix:** C'est une vraie farce.

**Une voix:** Vous avez parlé de l'Alabama, et non de l'Alberta.

**Des voix:** Oh, oh!

• (1425)

**Le Président:** À l'ordre, s'il vous plaît. Je demande aux députés de Battle River—Crowfoot, d'Edmonton Riverbend et de Cypress Hills—Grasslands de faire preuve de retenue et de ne pas interrompre les autres conformément à l'article 18 du Règlement.

Le chef de l'opposition a la parole.

**L'hon. Andrew Scheer (chef de l'opposition, PCC):** Monsieur le Président, voyons un peu ce que les Canadiens ont retiré des 400 millions de dollars qui ont servi à renflouer Bombardier. Les avancées technologiques de la C Series ont été données aux Européens, et les emplois ont été transférés en Alabama. Bombardier détient toujours ces 400 millions de dollars, qui ont évidemment servi à verser de généreuses primes aux cadres supérieurs. Pourquoi les libéraux ont-ils déboursé cette somme? Le ministre des Finances avait ses raisons, car Bombardier est un client de son entreprise familiale. Le premier ministre pourrait-il expliquer pourquoi les seuls

Canadiens qui profitent de la transaction avec Bombardier sont les milliardaires de la famille Beaudoin et la famille du ministre des Finances?

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, je peux comprendre que l'opposition n'ait rien d'autre à faire aujourd'hui que de se lancer dans des campagnes de salissage, car il y a longtemps que la situation économique du Canada n'a été aussi encourageante. Aux dernières élections, les Canadiens ont dû choisir entre le gouvernement conservateur, qui a généré une piètre croissance économique et n'a pas aidé la classe moyenne, et le Parti libéral, qui a promis d'être plus généreux envers les gens de la classe moyenne et de soutenir ceux qui s'efforcent d'en faire partie. Voilà ce que nous faisons depuis deux ans, et les mesures que nous avons prises ont permis de générer la meilleure croissance économique des pays du G7 et de créer 400 000 emplois, dont la plupart sont des postes à plein temps. Nous allons continuer...

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

\* \* \*

**LA FISCALITÉ**

**L'hon. Andrew Scheer (chef de l'opposition, PCC):** Monsieur le Président, le gouvernement actuel a certainement consacré beaucoup d'efforts pour mettre de l'argent dans les poches des familles milliardaires comme dans le cas du ministre des Finances et de sa fortune familiale. Hier, nous avons vu le premier ministre essayer de défendre sa décision d'augmenter les impôts des Canadiens diabétiques. Comme d'habitude, il a blâmé tout le monde sauf lui-même. Il a même tenté de justifier sa décision en affirmant qu'il n'y avait pas suffisamment d'employés à l'Agence du revenu du Canada. Quand le premier ministre dira-t-il la vérité et expliquera-t-il aux Canadiens les raisons pour lesquelles il a décidé d'arrêter d'offrir aux diabétiques l'aide dont ils ont grandement besoin?

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, le gouvernement veillera à ce que les gens aient accès aux avantages auxquels ils ont droit. Il s'agit d'un objectif sur lequel nous continuons de nous concentrer. Le gouvernement s'emploie à soutenir les personnes qui ont besoin d'aide et à aider la classe moyenne et les Canadiens qui travaillent fort pour en faire partie. Nous ne ferions jamais quelque chose d'aussi mesquin que, je ne sais pas, d'annuler les soins de santé aux réfugiés ou de fermer neuf bureaux qui servent les anciens combattants au Canada. De telles mesures seraient mesquines et le gouvernement n'agirait jamais ainsi.

**L'hon. Andrew Scheer (chef de l'opposition, PCC):** Monsieur le Président, parlons de l'attaque mesquine contre les agriculteurs et les propriétaires d'entreprises locales. Parlons de l'attaque mesquine contre les serveuses et les travailleurs du commerce du détail, qui verront les rabais offerts aux employés être imposés. Parlons maintenant de l'attaque mesquine contre les gens qui souffrent de diabète de type 1. C'est le gouvernement qui a décidé d'annuler le crédit d'impôt dont ils avaient désespérément besoin. Que dit le premier ministre aux centaines de milliers de Canadiens qui souffrent de cette maladie? Pourquoi leur refuse-t-il ce crédit d'impôt?

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, les Canadiens s'attendent à ce que nous fassions en sorte que tous reçoivent les avantages auxquels ils ont droit. Nous nous efforçons d'aider les gens qui souffrent, de soutenir la classe moyenne et ceux qui travaillent fort pour en faire partie, et de veiller à ce que les Canadiens obtiennent l'aide dont ils ont besoin.

### Questions orales

C'est pour cela que nous avons mis fin à l'envoi de chèques de prestations pour enfants à des millionnaires, et que nous avons plutôt décidé de les envoyer à ceux qui en ont vraiment besoin, soit neuf Canadiens sur dix. Nos efforts ont permis non seulement de réduire de 40 % la pauvreté chez les enfants au pays, mais aussi de générer une croissance économique que les députés d'en face n'ont jamais pu obtenir en 10 ans.

\* \* \*

[Français]

### L'ÉTHIQUE

**M. Guy Caron (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, NPD):** Monsieur le Président, si le ministre de la Défense nationale contrôlait une firme de vente d'armes, il serait en situation de conflit d'intérêts. Si la ministre de la Santé contrôlait une entreprise pharmaceutique, elle serait en situation de conflits d'intérêts. Si le ministre des Ressources naturelles contrôlait une compagnie gazière ou pétrolière, il serait en situation de conflit d'intérêts.

Or, directement ou indirectement, le ministre des Finances contrôle toujours Morneau Shepell, une entreprise spécialisée dans les fonds de retraite qu'il réglemente directement.

Alors, pourquoi le premier ministre continue-t-il de le protéger?

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, les insinuations trompeuses de l'opposition sont tout simplement fausses. Il n'y a aucun conflit d'intérêts. Le ministre a suivi tous les conseils de la commissaire, notamment en ce qui concerne la création d'un écran qui, selon la commissaire, constituait la mesure la plus efficace.

Le ministre a suivi les règles, il a respecté cet écran et va toujours le faire. C'est pourquoi nous continuons d'investir dans les Canadiens et d'assurer une retraite plus solide à tout le monde.

• (1430)

**M. Guy Caron (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, NPD):** Monsieur le Président, ce n'est pas ce que le ministre des Finances disait. Il a dit pendant deux ans, et il l'a laissé entendre à son caucus, aux médias, à sa compagnie et aux Canadiens, qu'il avait placé ses intérêts dans une fiducie sans droit de regard. Il les a induits en erreur.

Hier, le NPD a donné la chance au gouvernement et au premier ministre non seulement de reconnaître que son ministre des Finances avait manqué de jugement, mais aussi d'éliminer les échappatoires dans la loi qui lui permettent de contrôler indirectement ce qu'il ne peut pas contrôler directement. C'est une question de gros bon sens.

Pourquoi ce premier ministre refuse-t-il de fermer ces échappatoires dans la Loi sur les conflits d'intérêts?

Est-ce qu'ils veulent continuer d'en profiter?

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, je me sens un peu mal pour les néo-démocrates, qui n'ont que des attaques personnelles à faire, puisque les nouvelles économiques sont bonnes et que nous sommes en train d'aider les Canadiens les plus vulnérables, de mettre l'argent dans les poches de ceux qui en ont besoin et de créer de la croissance économique qui va inclure tout le monde.

Il est décevant qu'ils s'adonnent au jeu des conservateurs, qui consiste à ne faire que des attaques personnelles. J'espère qu'ils vont nous poser des questions sur la croissance économique que nous sommes en train de créer pour tout le monde.

[Traduction]

**M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD):** On croirait entendre la voix du 1 % des plus riches et des plus déconnectés de la réalité, monsieur le Président.

Est-il déjà arrivé à un député qui souhaitait changer de poste de constater que les piles de la télécommande étaient presque à plat, mais d'être trop paresseux pour se lever et aller en chercher d'autres? C'est ce que les libéraux faisaient hier: ils tentaient de changer de poste. Les Canadiens ne sont toutefois pas dupes. Au lieu d'admettre qu'ils ont gaffé et de faire le nécessaire pour éliminer les échappatoires éthiques entourant Morneau Shepell, les libéraux ont, en fait, voté contre de telles démarches.

Le premier ministre semble croire qu'il existe deux séries de règles, une pour ses copains et lui-même, l'autre pour le reste du pays.

Alors que les Canadiens ont à coeur de protéger leurs régimes de retraite, pourquoi le premier ministre tient-il seulement à protéger le ministre des Finances?

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, pendant les dernières semaines, j'ai sillonné le pays et parlé avec des gens de l'Alberta comme du Lac-Saint-Jean, qui m'ont fait part de leurs préoccupations. Ces gens se réjouissent de l'Allocation canadienne pour enfants, qui aide 9 familles canadiennes sur 10. Ils nous sont reconnaissants d'avoir, dès le début de notre mandat, réduit l'impôt de la classe moyenne et augmenté celui de la tranche de 1 % des Canadiens les mieux nantis. Ils sont contents que nous réduisions maintenant le taux d'impôt des petites entreprises, qui deviendra le plus bas de tous les pays du G7.

Voilà des mesures qui aident les Canadiens, et dont nous parlons avec plaisir.

**M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD):** Monsieur le Président, le premier ministre n'a pas uniquement sillonné le pays. Il l'a trahi en long et en large.

Je vais poser une question claire et directe au premier ministre du Canada. Quelqu'un croit-il vraiment qu'il répondra à ma question? Nous verrons bien.

Dans moins d'une heure, je déposerai au comité de l'éthique une motion invitant le ministre des Finances et la commissaire à l'éthique à comparaître devant le comité afin de nous expliquer exactement comment ce problème a vu le jour et à travailler avec nous pour corriger ces lacunes d'ordre éthique.

Si le premier ministre souhaite sincèrement dissiper le doute qui plane au-dessus du ministre des Finances, est-ce qu'il permettra au ministre de témoigner ou est-ce qu'il le tiendra de nouveau à l'écart? Que fera-t-il?

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, de ce côté-ci de la Chambre, nous sommes extrêmement satisfaits du travail accompli par le ministre des Finances. Il a baissé les impôts de la classe moyenne, et il a augmenté ceux du 1 % le plus riche. Il a permis à 9 familles canadiennes sur 10 de garder plus d'argent dans leurs poches en instaurant une Allocation canadienne pour enfants qui sort des centaines de milliers d'enfants de la pauvreté, tout en aidant le Canada à afficher la plus forte croissance économique de tous les pays du G7.

Que ce soit en bonifiant le Supplément de revenu garanti pour les aînés ou en offrant davantage de bourses immédiates aux étudiants universitaires, le ministre prend des mesures qui améliorent la vie des gens.

*Questions orales*

**L'hon. Pierre Poilievre (Carleton, PCC):** Monsieur le Président, le ministre des Finances a donné 400 millions de dollars à Bombardier. Nous savons maintenant que c'est l'Alabama qui aura les emplois, l'Europe les avions, la famille milliardaire Bombardier-Beaudoin l'argent, et les contribuables la facture.

Qui a tiré les marrons du feu?

Nous savons maintenant que Bombardier est un des clients de la société Morneau Shepell. Qu'est-ce que le ministre des Finances cache d'autre dans ses multiples entreprises à numéro et fiducies?

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai été heureux de parler avec les gens du Lac-Saint-Jean de Bombardier, du travail que nous faisons pour protéger les travailleurs des industries aérospatiale et forestière et des engagements que nous respectons en ce qui concerne les collectivités agricoles et les familles ainsi que les Canadiens et les 9 familles sur 10 qui ont besoin de l'aide de l'Allocation canadienne pour enfants.

C'est le genre de choses dont les gens m'ont parlé, et le Parti conservateur prouve encore une fois qu'il est complètement déconnecté des priorités des Canadiens. Je ne peux pas dire que cela me dérange, mais c'est amusant de voir qu'en deux ans, ils n'ont encore rien appris.

• (1435)

**L'hon. Pierre Poilievre (Carleton, PCC):** Monsieur le Président, nous ne cherchons pas à obtenir des renseignements intimes au sujet de la vie privée du ministre des Finances. Nous nous fichons de savoir ce qu'il a mangé au petit-déjeuner ou de quelle couleur sont ses bas. Nous nous soucions cependant du fait qu'il contrôle 330 milliards de dollars qui ne lui appartiennent pas.

Il a caché sa société étrangère privée en France et il a caché ses 20 millions de dollars en actions de son entreprise familiale. Quoi d'autre cache-t-il dans son vaste réseau de sociétés à numéro et de fonds en fiducie?

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, les Canadiens savent qu'il y a beaucoup d'échanges à la Chambre. C'est donc important pour eux de savoir que nous avons une commissaire qui est chargée de veiller à ce que le comportement de toutes les personnes dans cette enceinte respectent les normes très élevées des Canadiens.

Le ministre des Finances a collaboré avec la commissaire à l'éthique. Il a suivi ses conseils et est prêt à aller au-delà des recommandations qu'elle lui a présentées il y a deux ans. Tels sont les faits.

De voir les députés d'en face s'amuser à faire du salissage fait simplement ressortir l'importance de nous concentrer sur les décisions et recommandations de la commissaire à l'éthique et non sur les attaques partisans provenant de l'opposition.

**L'hon. Pierre Poilievre (Carleton, PCC):** Monsieur le Président, lorsqu'une personne gère l'argent des autres — on parle ici de 300 milliards de dollars —, ses affaires financières sont aussi les affaires des autres.

Au moyen de la nouvelle Banque de l'infrastructure, le ministre des Finances sera en mesure de verser des milliards de dollars en prêts et en garanties de prêts à des entreprises qui pourraient très bien compter parmi les sociétés à numéro et fonds en fiducie dont il est propriétaire. Malgré cela, le premier ministre ne croit pas qu'il soit nécessaire d'insister pour que le ministre fasse preuve de transparence auprès des contribuables, qui devront pourtant payer pour ces prêts et ces garanties de prêts.

Alors, encore une fois, le premier ministre entend-il exiger de son ministre des Finances qu'il révèle aux Canadiens tout ce qu'il détient dans des sociétés à numéro?

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, encore une fois, la Chambre fonctionne selon un système d'opposition, qui fait en sorte que les députés d'en face doivent tenter de nous prendre à partie et qu'ils peuvent poser toutes les questions qu'ils veulent. Cependant, les Canadiens sont rassurés par la présence de la commissaire à l'éthique, qui scrute les agissements de l'ensemble des députés et qui leur donne des directives quant à la meilleure façon de procéder. Cela n'empêchera pas l'opposition de lancer des attaques partisans, comme il se doit, mais les Canadiens peuvent avoir l'esprit tranquille: le ministre des Finances a collaboré avec la commissaire et il a suivi ses recommandations.

**L'hon. Pierre Poilievre (Carleton, PCC):** Monsieur le Président, le premier ministre veut nous faire croire que le ministre des Finances a remis à la commissaire à l'éthique un rapport secret dans lequel il aurait révélé ce qui se passe dans son vaste réseau de fiducies et de compagnies à numéro.

Nous savons déjà qu'il a caché à la commissaire à l'éthique sa société étrangère en France et qu'il a caché aux Canadiens ses 20 millions de dollars d'action de Morneau Shepell. La seule façon pour nous de savoir si le ministre cache quoi que ce soit d'autre et s'il profite personnellement de ses pouvoirs publics, c'est s'il révèle ce qui se trouve à l'intérieur de ces compagnies. Le fera-t-il?

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, la question fondamentale ici est de se demander si l'opposition fait confiance à la commissaire à l'éthique pour agir de façon professionnelle et accomplir son travail. Je comprends que ces députés jugent que les attaques personnelles sont leur meilleur atout politique, mais le fait est que nous faisons confiance à la commissaire à l'éthique et nous suivons ces conseils, tout comme le fait le ministre des Finances. Tout le reste n'est que du tapage partisan de la part de l'opposition.

[Français]

**M. Gérard Deltell (Louis-Saint-Laurent, PCC):** Monsieur le Président, hier, le ministre des Finances a présenté un énoncé économique fait à la va-vite pour justement tenter de faire oublier ses problèmes d'éthique, mais les Canadiens ne sont pas dupes.

Le ministre le plus important de ce gouvernement est aux prises avec une crise très grave en matière d'éthique. Parmi ses problèmes d'éthiques, il a présenté un projet de loi qui profite directement à sa compagnie familiale. Bref, cela enrichit sa famille et son entreprise, alors que c'est lui le ministre. D'ailleurs, ce n'est que ce que nous savons. Imaginons ce que nous ne savons pas.

Est-ce que le premier ministre comprend qu'il doit absolument demander à son ministre de révéler tous ses avoirs afin de purifier l'air?

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, je suis très content que le député veuille parler de l'énoncé économique d'hier, parce que ce sont de très bonnes nouvelles pour l'économie canadienne.

Il y a deux ans, nous avons fait la promesse de mettre plus d'argent dans les poches des gens de la classe moyenne, d'aider ceux qui travaillent fort pour en faire partie et d'investir dans nos communautés. C'est exactement ce que nous avons fait. Cela a produit les résultats que nous espérons, c'est-à-dire que nous avons créé de la croissance économique pour tout le monde.

*Questions orales*

Les conservateurs voulaient faire des compressions budgétaires et équilibrer le budget à tout prix, et cela n'aurait pas fonctionné. Nous, nous sommes en train d'investir dans les Canadiens, et cela a fonctionné. Nous allons continuer de faire ce que nous faisons...

• (1440)

**Le Président:** À l'ordre. L'honorable député de Louis-Saint-Laurent a la parole.

**M. Gérard Deltell (Louis-Saint-Laurent, PCC):** Monsieur le Président, justement, parlons du discours du ministre d'hier.

Hier, le ministre des Finances faisait quasiment pitié lorsqu'il disait que sa famille et lui, qui sont parmi les gens les plus fortunés, payaient maintenant plus d'impôt. Pauvre petit loup, qu'est-ce qu'il fait pitié! Cela n'a pas de bon sens!

La réalité, c'est que le ministre a oublié de dire que les plus riches Canadiens paient 1 milliard de dollars de moins d'impôt depuis que les libéraux sont au pouvoir, et c'est le ministère des Finances qui le dit. De plus, les familles de la classe moyenne paient 800 \$ de plus à cause de ce gouvernement. Pire encore, le ministre des Finances a oublié de dire qu'il recevait un revenu mensuel de 65 000 \$ par mois de sa compagnie privée qu'il dirige encore.

La question est claire: pourquoi le premier ministre ne demande-t-il pas à son ministre...

**Le Président:** À l'ordre. Le très honorable premier ministre a la parole.

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, pendant 10 ans, l'ancien gouvernement conservateur a donné des avantages et des bénéfices aux mieux nantis. Cela n'a pas créé la croissance économique à laquelle s'attendaient les Canadiens.

Nous, nous avons choisi d'augmenter les impôts pour les mieux nantis et de les réduire pour la classe moyenne. C'est la première chose que nous avons faite. Nous avons ensuite mis en oeuvre l'Allocation canadienne pour enfants, qui donne plus d'argent à 9 familles sur 10 en n'envoyant pas de chèques d'allocation aux millionnaires, comme le faisaient les conservateurs.

C'est exactement ce que nous sommes en train de faire pour répondre aux attentes des gens de la classe moyenne et pour créer la croissance économique que nous voyons aujourd'hui.

\* \* \*

[Traduction]

### LES AFFAIRES AUTOCHTONES

**Mme Georgina Jolibois (Desnethé—Missinippi—Churchill River, NPD):** Monsieur le Président, le recensement a dressé un bien sombre portrait de la situation des communautés autochtones vivant au Canada. Comparativement au reste de la population, les Autochtones sont plus pauvres et leurs enfants sont plus nombreux à être placés en familles d'accueil. Les Autochtones continuent aussi d'être confrontés à une crise du logement: 20 % d'entre eux vivent dans des logements nécessitant des réparations majeures, tandis que cette proportion n'est que de 6 % pour le reste de la population.

Dans le Nord de la Saskatchewan, j'entends constamment les gens parler de leurs difficultés à trouver des logements abordables et adéquats. Pourquoi les libéraux se bornent-ils à ignorer ces problèmes?

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, aucune relation n'est plus importante pour le gouvernement que celle qu'il entretient avec les peuples autochtones. Voilà pourquoi nous avons investi 8,4 milliards de dollars sur cinq

ans pour créer des possibilités, construire des infrastructures et améliorer les services dans les communautés autochtones.

Nous reconnaissons qu'il reste beaucoup de travail à faire, mais nous avons fait les premiers pas en prenant des mesures concrètes pour améliorer la situation des peuples autochtones. Nous avons éliminé les avis prolongés d'ébullition de l'eau. Nous avons aussi ouvert de nouvelles écoles pour les Autochtones et nous continuerons d'améliorer les services offerts aux Autochtones partout au pays.

**M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD):** Monsieur le Président, le premier ministre a dépensé près de 1 million de dollars pour se battre contre des enfants autochtones devant les tribunaux. Les ministres libéraux rejettent maintenant le blâme sur les provinces, mais des documents révèlent que le sous-financement des programmes fédéraux est tel que des parents autochtones doivent confier leurs enfants aux services provinciaux de placement en famille d'accueil pour obtenir de l'aide. Lorsque, dans un même pays, des familles autochtones doivent se séparer de leurs enfants alors que le ministre des Finances ne se souvient même pas qu'il possède une villa dans le Sud de la France, quelque chose ne va vraiment pas.

Le premier ministre va-t-il dès maintenant rappeler ses avocats, arrêter de rejeter le blâme sur les provinces et mettre fin à un système d'apartheid axé sur les enfants au Canada?

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, nous croyons profondément qu'il est nécessaire de créer une relation de nation à nation et d'amener les communautés autochtones à s'épanouir, ce qu'elles n'ont pas pu faire depuis des siècles en raison de l'oppression exercée par le Parlement et les gouvernements antérieurs.

Nous travaillons très fort en vue de rétablir cette relation et d'emprunter une voie de réconciliation avec les peuples autochtones. C'est ce que nous allons continuer de faire. Nous allons aussi continuer d'investir des sommes sans précédent et de collaborer avec les communautés autochtones pour bâtir un avenir meilleur pour tous les Canadiens.

\* \* \*

### L'ÉTHIQUE

**L'hon. Lisa Raitt (Milton, PCC):** Monsieur le Président, pendant deux ans, le ministre des Finances a fait croire aux Canadiens qu'il avait placé ses avoirs, des actions de la société Morneau Shepell, dans une fiducie sans droit de regard. Ce n'est que lorsque nous avons appris que ce n'était pas le cas que le ministre a reconnu les faits et la nécessité de faire des changements. Par conséquent, force est de se demander si le ministre cache dans ces sociétés à numéro et ces fonds de fiducie d'autres choses que nous ignorons et qui pourraient le placer en situation de conflit d'intérêts. Il dira sans doute: « Faites-moi confiance. Je me suis assuré d'avoir un système qui fonctionne et qui ne crée pas de conflit d'intérêts ».

Toutefois, les Canadiens ne le croient pas. Le premier ministre pourrait-il nous dire ce que le ministre des Finances cache dans ces autres sociétés à numéro?

*Questions orales*

●(1445)

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, à la Chambre, nous faisons confiance à la commissaire à l'éthique. Nous savons qu'elle veille à ce que les députés qui siègent dans cette enceinte suivent les règles. Nous comptons sur elle pour recommander à chacun d'entre nous la marche à suivre qui s'impose. J'assure à la Chambre que le ministre des Finances a collaboré avec la commissaire et qu'il a suivi les conseils qu'elle lui a donnés. Le ministre se fait un plaisir d'en faire davantage que ce que la commissaire lui a conseillé à l'origine, en reconnaissance de la confiance que les Canadiens nous ont accordée. Nous maintiendrons le cap.

**L'hon. Lisa Raitt (Milton, PCC):** Monsieur le Président, j'ai écouté le premier ministre pendant toute la période des questions et, après voir entendu la même réponse sept ou huit fois, je dois dire que son ignorance de la Loi sur les conflits d'intérêts et de son application me fait carrément honte.

Voici les faits, monsieur le Président: la commissaire à l'éthique définit un filtre anti-conflits d'intérêts de concert avec le titulaire de charge publique, mais ce sont les collaborateurs du ministre qui le mettent en place et l'administrent.

Va-t-il cesser de se cacher sous les jupes de la commissaire à l'éthique pour enfin nous dire ce que renferment les sociétés à numéro en question?

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, je ne relèverai pas cette métaphore malheureuse sur la tenue vestimentaire de la commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique. Je dirai simplement qu'il importe que tous les députés puissent collaborer avec la commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique et avoir confiance en elle. Son action nous protège.

Il est clair que l'opposition fait son travail en essayant de s'en prendre au gouvernement. C'est parfait, mais nous devons tous être conscients que la commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique est là pour nous protéger tous et qu'elle le fait très bien.

[Français]

**L'hon. Maxime Bernier (Beauce, PCC):** Monsieur le Président, le travail de l'opposition, c'est d'assurer que le ministre des Finances n'est pas en conflit d'intérêts et qu'il représente l'ensemble des Canadiens.

C'est très décevant de voir aujourd'hui le premier ministre qui continue à défendre et à protéger son ministre des Finances dans tous les conflits d'intérêts dans lesquels celui-ci est impliqué.

Si le premier ministre a tant à coeur l'éthique, pourquoi ne demande-t-il pas tout simplement à son ministre des Finances de divulguer l'ensemble des biens et des compagnies à numéro qu'il détient, pour que les Canadiens soient à même de voir les ensembles de conflits d'intérêts dans lesquels le ministre des Finances est impliqué?

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, comme je l'ai dit, j'ai confiance, nous avons confiance, et les Canadiens peuvent avoir confiance en la commissaire.

Par rapport au travail que fait le ministre des Finances, nous sommes très fiers que la première chose qu'il a fait, c'est d'augmenter les impôts pour les mieux nantis et de les baisser pour la classe moyenne. Ce n'est pas ce que les conservateurs voulaient faire. Les conservateurs ont toujours voulu baisser les impôts et donner des avantages aux mieux nantis pour créer de la croissance économique, mais cela n'a pas fonctionné pendant 10 ans.

Nous avons préféré investir dans la classe moyenne et ceux qui travaillent fort pour s'y joindre, et cela a donné des résultats extraordinaires depuis deux ans. Les Canadiens continuent d'avoir confiance...

[Traduction]

**Le Président:** À l'ordre, s'il vous plaît. Le député de Chilliwack—Hope a la parole.

**M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC):** Monsieur le Président, le ministre des Finances n'a pas placé ses avoirs considérables dans une fiducie sans droit de regard. Il se retrouve donc dans de nombreux conflits d'intérêts, tout cela grâce à une seule société à numéro, où il avait mis ses actions de Morneau Shepell à l'abri des regards. Toutefois, le ministre a sept ou huit autres sociétés à numéro, qui servent à cacher le reste de ses avoirs secrets.

Au nom de l'ouverture et de la transparence, quand le premier ministre exigera-t-il du ministre des Finances qu'il déclare tous ses avoirs afin que les Canadiens puissent se faire une idée du nombre de conflits d'intérêts dans lesquels il est encore impliqué?

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, la commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique collabore avec tous les députés, quel que soit leur parti politique, y compris tous ceux qui, des deux côtés de la Chambre, détiennent des sociétés à numéro. La commissaire est là pour définir des règles afin que les Canadiens aient l'assurance de pouvoir faire confiance à leurs députés.

Je comprends les députés d'en face de ne rien avoir d'autre à faire que de nous prendre à partie, car ils ont pu voir la croissance économique que nous avons créée au cours des deux dernières années. Ils avaient complètement tort aux dernières élections, et les Canadiens ont eu raison de choisir un meilleur gouvernement.

\* \* \*

[Français]

**LE PATRIMOINE CANADIEN**

**M. Pierre Nantel (Longueuil—Saint-Hubert, NPD):** Monsieur le Président, des membres du groupe d'experts mis sur pied par la ministre du Patrimoine canadien pour la conseiller sur sa politique culturelle ont réagi dans un article de Radio-Canada, et ils se demandent s'ils ont perdu leur temps ou, pire, s'ils ont servi de potiches pour le gouvernement, parce que la ministre du Patrimoine canadien ne les a tout simplement pas écoutés ou même consultés par rapport à son entente avec Netflix. Après 3 000 témoignages, 252 mémoires et 18 mois de consultations, on n'écoute personne: ni le milieu, ni les experts, ni le sous-ministre, ni même la ministre elle-même, si on en croit l'actualité.

Qu'est-ce que le premier ministre écoute quand il décide de brader notre souveraineté culturelle ici même au pays?

●(1450)

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, au contraire, nous sommes fiers du travail que nous avons fait avec le milieu culturel et le milieu créatif partout au pays. Ils ont démontré que nous sommes de classe mondiale et que nous devrions pouvoir partager nos histoires, pas seulement avec les Québécois et les Canadiens, mais avec tous les citoyens de la planète qui, justement, veulent nos histoires.

*Questions orales*

Par conséquent, avoir des investissements de partout dans le monde pour investir dans nos productions, dans notre créativité et dans notre milieu culturel, c'est exactement ce que cela prend pour être compétitifs au XXI<sup>e</sup> siècle, à l'ère numérique.

**M. Pierre-Luc Dusseault (Sherbrooke, NPD):** Monsieur le Président, le premier ministre fait complètement la sourde oreille. C'est simple: les membres du comité d'experts se sont faits tout simplement cacher la négociation et l'entente avec Netflix par le gouvernement. L'entente n'a tout simplement jamais été discutée par le comité.

J'imagine que le gouvernement devait avoir peur de se faire dire que c'était la pire idée au monde pour notre souveraineté culturelle et l'équité fiscale au Canada. Ces experts avaient été clairs et le sont toujours aujourd'hui: il faut que le géant du Web soit assujéti aux mêmes règles que les entreprises canadiennes et qu'il n'y ait pas de passe-droit. C'est simple.

Pourquoi le premier ministre forme-t-il des comités d'experts et fait-il des consultations s'il ne fait que les ignorer chaque fois?

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, ce que nous avons entendu de la part de ce groupe d'experts, c'est que les producteurs et les créateurs canadiens sont extraordinaires et qu'ils méritent d'avoir plus de plateformes pour partager leurs productions partout dans le monde à l'ère numérique. C'est exactement ce que nous voulions faire et c'est exactement pourquoi nous sommes en train d'aller chercher des investisseurs pour créer plus d'emplois et plus de productions au Canada, pour que nous puissions complètement nous épanouir, pas seulement au Canada mais partout au monde. C'est une avancée confiante et fière vers la nouvelle ère numérique internationale. C'est ce que nous sommes en train de faire, et c'est ce que les producteurs voulaient.

\* \* \*

[Traduction]

**LA FISCALITÉ**

**M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.):** Monsieur le Président, le gouvernement peut être très fier de ce qu'il a accompli, notamment de l'Allocation canadienne pour enfants. Sous le gouvernement conservateur, les familles recevaient le même montant, peu importe si elles gagnaient 25 000 \$ par année ou 2,5 millions de dollars par année. C'est inacceptable.

Le gouvernement a cessé de verser des chèques de prestations pour enfants aux millionnaires et donne davantage à 9 familles canadiennes sur 10. Malgré les sarcasmes qui fusent de l'autre côté de l'enceinte, je sais que le programme permet de sortir 300 000 enfants canadiens de la pauvreté.

Le premier ministre peut-il dire à la Chambre de quelle façon nous améliorons ce formidable programme afin d'apporter des changements pour les Canadiens?

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, nous avons toujours eu pour objectif d'investir dans les Canadiens et de faire confiance à ceux-ci.

C'est pourquoi nous avons annoncé hier que les prestations de l'Allocation canadienne pour enfants, qui est non imposable, seront pleinement indexées deux années plus tôt que prévu. Pour une mère seule, qui gagne 35 000 \$ par année et qui a deux enfants, les prestations augmenteront de plus de 500 \$ en 2019-2020. Voilà ce que nous pouvons faire lorsque nous investissons dans la classe moyenne et ceux qui aspirent à en faire partie et concentrons nos efforts sur eux.

[Français]

**L'ÉTHIQUE**

**M. Alain Rayes (Richmond—Arthabaska, PCC):** Monsieur le Président, en 2016, le ministre des Finances a introduit le projet de loi C-27 visant à modifier la Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension. Drôle de coïncidence, Morneau Shepell enregistre immédiatement après un profit supplémentaire de 2 millions de dollars. J'aimerais que les gens qui nous écoutent sur les réseaux sociaux puissent avoir une réponse simple à une question extrêmement simple.

Quand le premier ministre va-t-il exiger de la transparence de son ministre des Finances, afin qu'il arrête de tromper la population canadienne?

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, au contraire, c'est l'opposition qui fait des insinuations trompeuses. Il n'y a aucun conflit d'intérêts. Le ministre a suivi tous les conseils de la commissaire, notamment la création d'un écran qui, selon la commissaire, constituait la mesure la plus efficace. Le ministre a respecté les règles, il a respecté cet écran et rien ne va à l'encontre du projet de loi C-27.

**M. Alain Rayes (Richmond—Arthabaska, PCC):** Monsieur le Président, drôlement, tous les députés à la Chambre doivent déclarer leurs actifs en 60 jours, mais cela a pris deux ans au ministre des Finances pour comprendre cela. Ce que le premier ministre est en train de faire, c'est essayer de faire diversion sur la situation particulière de conflit d'intérêts du ministre des Finances. Pourtant, les faits sont là: le projet de loi du ministre des Finances a aidé sa propre compagnie, Morneau Shepell.

J'ai une question simple pour le premier ministre: le premier ministre était-il au courant que le projet de loi C-27 allait profiter à Morneau Shepell?

• (1455)

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, encore une fois, je comprends que l'opposition est juste en train de faire sa *job*. C'est sa *job* d'essayer d'attaquer le gouvernement, mais la réalité, c'est que nous avons une commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique qui s'assure que tous les députés du Parlement suivent les règles et qu'ils appliquent ses conseils. C'est exactement ce que le ministre a fait. Je comprends que l'opposition essaie de détourner l'attention du fait que nous avons une croissance économique qui aide les gens et qu'il y a de l'argent dans les poches de la classe moyenne, mais cela ne fonctionnera pas.

[Traduction]

**L'hon. Candice Bergen (Portage—Lisgar, PCC):** Monsieur le Président, de toute évidence, Morneau Shepell et le ministre des Finances profiteront du projet de loi C-27. Même si nous savons que le premier ministre a un grand talent pour l'art dramatique, sa tentative de rejeter le blâme sur la commissaire à l'éthique ne tient tout simplement pas la route. Le premier ministre doit jouer franc-jeu avec les Canadiens.

Quand a-t-il appris que le ministre des Finances profiterait du projet de loi C-27?

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, au contraire, je n'essaie pas de rejeter le blâme sur la commissaire à l'éthique. Je fais confiance à la commissaire à l'éthique. C'est ce que les députés de l'opposition devraient faire également.

*Questions orales*

Malgré toutes les attaques et le salissage qui ont lieu ici, ils doivent comprendre que, conformément au système en place, les mandataires du Parlement et les commissaires veillent à ce que les règles soient respectées. C'est exactement ce qui se produit. Les règles qui s'appliquent à nous s'appliquent à eux également, et nous faisons confiance aux conseils fournis par la commissaire. Nous continuerons, dans la mesure du possible, d'aller au-delà de ce qu'elle demande.

**L'hon. Candice Bergen (Portage—Lisgar, PCC):** Monsieur le Président, nous faisons confiance à la commissaire à l'éthique, mais nous ne faisons pas confiance au gouvernement. Nous ne faisons pas confiance au ministre des Finances. Nous ne faisons pas confiance au premier ministre en ce qui concerne l'exactitude des renseignements qu'il fournit à la commissaire. Voilà le problème.

Le premier ministre a lui aussi un problème, car, en fin de compte, ce conflit d'intérêts est sa responsabilité. Soit il était au courant que le ministre des Finances allait tirer 65 000 \$ par mois de cette mesure et il ne s'en souciait pas, soit il n'était pas au courant, auquel cas on pourrait se demander s'il peut se fier au jugement et à l'éthique du ministre des Finances.

Je répète ma question: quand le premier ministre a-t-il découvert que le ministre des Finances tirait profit du projet de loi C-27?

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, je plains les conservateurs en ce moment. Il y a deux ans, ils ont présenté un plan économique qui a échoué lamentablement. Ils nous ont critiqués sans arrêt parce que nous voulions mettre plus d'argent dans les poches de la classe moyenne, investir dans les collectivités ou aider les gens qui travaillent dur pour joindre les rangs de la classe moyenne. Ils estimaient que ces mesures ne feraient rien pour stimuler l'économie. Ils avaient tort.

Nous avons stimulé la croissance économique en faisant exactement ce que nous avions promis. Nous avons mis de l'argent dans les poches des Canadiens qui en ont besoin. Au grand désespoir des pauvres conservateurs, nous allons continuer de le faire.

**Des voix:** Oh, oh!

**Le Président:** À l'ordre. La plupart des députés, tous partis confondus, sont capables d'assister à la période des questions sans réagir aux propos qui leur déplaisent ou qui sont provocateurs. Il semble y en avoir quelques-uns qui ont un peu plus de mal à se maîtriser.

[Français]

J'encourage les députés à faire preuve de retenue.

L'honorable députée d'Essex a la parole.

\* \* \*

[Traduction]

**LE COMMERCE**

**Mme Tracey Ramsey (Essex, NPD):** Monsieur le Président, puisque l'Halloween approche à grands pas, je souhaite raconter une histoire effrayante. Comme dans toute bonne histoire de fantômes et de zombies, le Partenariat transpacifique semble mort, mais il ne l'est apparemment pas. Malgré le désir de la grande majorité des Canadiens de voir disparaître cet accord, le gouvernement libéral ne cesse de le ressusciter. Selon la réponse à une demande d'accès à l'information, seulement 2 Canadiens sur 18 000 ont écrit aux libéraux pour manifester leur appui au Partenariat transpacifique. C'est une proportion de 0,01 %.

Pourquoi le gouvernement libéral ne cesse-t-il pas de ressusciter Frankenstein et ne tue-t-il pas le Partenariat transpacifique une bonne fois pour toutes?

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, contrairement au NPD, nous sommes un parti favorable au commerce. Cependant, contrairement aux conservateurs, nous croyons en de bons accords commerciaux. C'est pour cette raison que nous avons renégocié l'Accord économique et commercial global pour en adopter une version à application progressive. C'était l'unique solution permettant la mise en oeuvre de cet accord.

Nous continuons de travailler avec les États-Unis sur la modernisation de l'ALENA. Nous continuons également de chercher des moyens d'accroître les échanges commerciaux avec les pays du Pacifique, mais nous cherchons des moyens progressistes qui conviennent à tous. C'est ce que les Canadiens attendent du gouvernement et c'est ce que nous leur donnerons.

\* \* \*

**LES FAILLITES**

**M. Scott Duvall (Hamilton Mountain, NPD):** Monsieur le Président, lorsqu'ils étaient dans l'opposition, les libéraux ont promis de modifier les lois sur la faillite de manière à mieux protéger les travailleurs, mais depuis qu'ils sont au pouvoir ils n'ont rien fait pour aider ces travailleurs, sauf, semble-t-il, surveiller de près la situation. Résultat: les employés de Sears, de U. S. Steel, de Stelco, d'Algoma et des mines Wabush et Cliff en font les frais. Nous avons écrit aujourd'hui au premier ministre pour lui demander de lancer une enquête parlementaire spéciale sur la liquidation des actifs de Sears.

Le premier ministre lancera-t-il une enquête et s'engagera-t-il, oui ou non, à modifier les lois sur la faillite et l'insolvabilité de façon à protéger les travailleurs, les retraités et leur famille?

● (1500)

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, il va sans dire que nous sommes de tout coeur avec les travailleurs qui sont touchés par la décision de Sears. Nous ne ménageons aucun effort pour diriger les employés et les retraités de Sears vers les programmes et les services qui les aideront à traverser cette période difficile. Je crois comprendre que les actifs de la caisse de retraite de Sears Canada sont placés en fiducie et que les retraités doivent être les seuls à en bénéficier. Des fonctionnaires de Service Canada et des représentants de Sears Canada se sont rencontrés afin qu'une intervention nationale coordonnée permette de répondre rapidement aux besoins des employés touchés par cette décision. Nous poursuivons nos efforts afin d'aider ces employés.

\* \* \*

**LA FISCALITÉ**

**M. Pat Kelly (Calgary Rocky Ridge, PCC):** Monsieur le Président, plus tôt pendant la période des questions, le premier ministre a affirmé que les libéraux ne retireraient jamais un avantage à un Canadien vulnérable. Or, une lettre datée du 10 mai confirme que c'est exactement ce qu'ils ont fait. Les libéraux ont modifié le processus, ce qui fait que 80 % des personnes atteintes du diabète de type 1 ont vu leur demande rejetée.

Le premier ministre croit-il vraiment que la toute dernière ponction fiscale imposée aux Canadiens vulnérables aide la classe moyenne, ou s'agit-il simplement d'une tentative désespérée d'accroître les recettes afin de payer pour un problème de dépenses effrénées?

### Questions orales

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, nous veillons à ce que tous les Canadiens qui méritent une forme d'aide et qui y sont admissibles l'obtiennent. Or, je le répète, les allégations et les insinuations des députés d'en face selon lesquelles nous dépensons des fonds aux mauvais endroits nous amènent vraiment à nous demander quels sont les investissements qu'ils trouvent si problématiques. Est-ce le fait de laisser plus d'argent dans les poches des personnes de la classe moyenne? Est-ce le fait d'avoir haussé l'impôt du 1 % le plus riche et d'avoir réduit celui de la classe moyenne? Ce sont des mesures auxquelles le Parti conservateur s'est opposé lors des dernières élections et qu'il continue de critiquer aujourd'hui, même si elles stimulent...

**Le Président:** Le député de Central Okanagan—Similkameen—Nicola a la parole.

**M. Dan Albas (Central Okanagan—Similkameen—Nicola, PCC):** Monsieur le Président, c'est incroyable que les libéraux prennent l'argent des plus vulnérables. Chaque jour, nous voyons de plus en plus de cas de gens souffrant de diabète de type 1 dont la demande de crédit d'impôt pour personnes handicapées avait été approuvée, mais est maintenant rejetée. Cependant, c'est encore pire que ce que nous croyions. Les Canadiens souffrant de diabète de type 1 risquent de perdre des milliers de dollars supplémentaires en aide gouvernementale. En effet, pour être admissibles à un régime enregistré d'épargne-invalidité, ils doivent d'abord être admissibles au crédit d'impôt pour personnes handicapées. Le premier ministre arrêtera-t-il d'essayer d'accroître les recettes aux dépens des Canadiens les plus vulnérables?

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Au contraire, monsieur le Président. Nous sommes déterminés à aider et à soutenir les Canadiens les plus vulnérables. Voilà pourquoi nous présentons une mesure législative sur l'accessibilité: pour aider la population de l'ensemble du pays. Voilà pourquoi nous assurons que les gens reçoivent les avantages auxquels ils ont droit. Voilà pourquoi nous réembauchons des infirmières à l'Agence du revenu du Canada afin qu'elles puissent traiter des dossiers après que, oui, oh oui, les conservateurs les aient mises à pied.

Le fait est que nous allons continuer à travailler pour les Canadiens qui ont besoin de soutien et d'aide. Malheureusement, pendant 10 ans, les conservateurs ont décidé de prendre des mesures telles que fermer des bureaux de services aux anciens combattants et éliminer les prestations de santé des...

**Le Président:** Le député de Bellechasse—Les Etchemins—Lévis a la parole.

[Français]

**L'hon. Steven Blaney (Bellechasse—Les Etchemins—Lévis, PCC):** Monsieur le Président, j'ai une question très simple de la part d'une citoyenne de Sainte-Justine pour le premier ministre.

Elle est inquiète parce qu'elle est diabétique et qu'on vient de lui couper son crédit d'impôt pour les personnes handicapées. Pire, cela va la priver de son régime enregistré d'épargne-invalidité. Que le premier ministre ne vienne pas nous dire qu'il a besoin de plus d'infirmières. Cela fait des années que ces gens ont leur crédit automatiquement en se fiant à leur médecin.

Pourquoi est-ce que le premier ministre protège le ministre des Finances mais ne s'occupe pas d'une dame de Sainte-Justine qui est diabétique?

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, nous allons continuer de travailler pour nous assurer que les gens qui sont admissibles à de l'aide reçoivent cette aide.

L'intérêt et la priorité de notre gouvernement, c'est toujours d'aider les plus vulnérables et d'aider ceux qui sont dans le besoin. Pendant 10 ans, sous le gouvernement conservateur, les gens avaient moins d'aide que ce dont ils avaient besoin. Nous avons restauré la capacité d'avoir un gouvernement au service des citoyens.

Par rapport à cette situation, je serai heureux de m'assurer que la ministre de la Santé et la ministre du Revenu national feront un suivi sur ce cas, si on nous approche à cet égard.

• (1505)

[Traduction]

**Mme Julie Dabrusin (Toronto—Danforth, Lib.):** Monsieur le Président, il y a deux ans, les Canadiens avaient un choix. Ils pouvaient choisir le plan du NPD ou du Parti conservateur, qui prévoyait de sabrer dans les services, ou encore choisir notre plan, qui prévoyait d'aider la classe moyenne et ceux qui travaillent fort pour y accéder. Ils ont choisi notre plan, qui aide les gens à avoir un toit sur la tête et à mettre du pain sur la table. Notre plan stimule l'économie et donne des possibilités d'accès à la classe moyenne.

Le premier ministre peut-il dire à la Chambre ce que nous faisons pour aider les Canadiens vulnérables?

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, nous savons que nous avons le devoir d'aider les personnes qui travaillent fort et qui ont juste besoin d'un coup de pouce. Hier, nous avons annoncé que nous allions augmenter la Prestation fiscale pour le revenu de travail de 500 millions de dollars par année, ce qui représente une hausse de 65 % de l'enveloppe de ce programme. Pedro Barata, coprésident du Collectif pancanadien pour le logement, a dit que l'aide supplémentaire pour les travailleurs pauvres est une bonne nouvelle et qu'il s'agit d'une mesure décisive pour réduire la pauvreté. Nous sommes on ne peut plus d'accord.

\* \* \*

### LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

**L'hon. Peter Kent (Thornhill, PCC):** Monsieur le Président, l'Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture — l'UNESCO — est, depuis des dizaines d'années, un terrain fertile pour la corruption, la mauvaise gestion financière et le parti pris politique. Plutôt que de valoriser l'éducation, la science et l'histoire, l'UNESCO a renié l'histoire juive sur l'esplanade des Mosquées et dans l'ensemble de Jérusalem. Elle a outrageusement proclamé que le tombeau des Patriarches à Hébron était un site palestinien du patrimoine mondial.

Les États-Unis se retirent de l'UNESCO, tout comme Israël. Quand le Canada et les libéraux prendront-ils position?

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, nous avons pris position. Nous sommes déterminés à faire entendre une voix canadienne forte au sein de l'UNESCO. Ainsi, nous pourrions continuer à défendre Israël, continuer à favoriser de bons projets partout dans le monde et continuer à être le porte-parole qui lutte pour ce qui est juste. C'est ce que les Canadiens et, en fait, des gens des quatre coins de la planète attendent de nos représentants. Nous sommes convaincus que, dans la plupart des cas, agir au sein de l'organisme est plus efficace que de rester à l'extérieur.

*Questions orales*

[Français]

**LA PAUVRETÉ**

**Mme Brigitte Sansoucy (Saint-Hyacinthe—Bagot, NPD):** Monsieur le Président, les libéraux prétendent avoir sorti 300 000 enfants de la pauvreté grâce à l'Allocation canadienne pour enfants. Pourtant, un nouveau rapport de Citizens for Public Justice démontre clairement qu'une personne sur sept vit encore dans la pauvreté, je dis bien une personne sur sept. Même des travailleurs vivent dans une situation précaire. Le gouvernement a encore beaucoup d'efforts à faire pour éliminer la pauvreté.

Qu'attend encore le gouvernement pour aider les Premières Nations, les travailleurs pauvres, les enfants, les chômeurs, les personnes handicapées, les familles et les réfugiés à sortir de la précarité?

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, je remercie la députée de sa question parce que cela me donne l'occasion de répéter ce que nous avons annoncé hier. Nous sommes en train de nous assurer que l'Allocation canadienne pour enfants sera indexée au coût de la vie. Ainsi, elle aidera davantage les familles dans les années à venir avec l'argent dont elles ont besoin et elle réduira la pauvreté infantile de 40 %. En plus, nous sommes en train de donner plus d'aide aux travailleurs pauvres qui font face à des grosses difficultés, nous investirons 750 millions de dollars de plus en 2019 pour que les gens qui en ont besoin en reçoivent.

\* \* \*

**LES AFFAIRES AUTOCHTONES**

**M. Marc Serré (Nickel Belt, Lib.):** Monsieur le Président, un accès fiable à l'eau potable ainsi qu'un traitement des eaux usées est essentiel au bien-être de nos collectivités. Cela est un point important pour nos communautés autochtones. Notre gouvernement est déterminé à renouveler la relation avec les peuples autochtones et à fournir l'infrastructure nécessaire à la prospérité.

Est-ce que le premier ministre pourrait nous expliquer le travail que fait le gouvernement en vue d'améliorer l'accès à l'eau potable et le traitement des eaux usées sur les réserves?

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, je remercie le député de Nickel Belt de sa question. L'état des systèmes d'eau potable et de traitement des eaux usées pour les peuples autochtones est inacceptable. C'est pourquoi nous avons récemment financé 235 nouveaux projets d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées au sein de 116 collectivités autochtones en Ontario. Ces projets contribuent à améliorer la qualité de vie de ces communautés à travers l'Ontario. Nous sommes également déterminés à continuer à faire de même à l'échelle du pays, en partenariat avec les communautés autochtones.

\* \* \*

● (1510)

**LA SÉCURITÉ PUBLIQUE**

**M. Pierre Paul-Hus (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, PCC):** Monsieur le Président, on apprend que 60 combattants du groupe État islamique sont entrés au Canada après avoir fait la guerre à nos alliés et à nos propres soldats.

Comment est-ce possible que de tels criminels aient le droit de revenir au Canada et d'y vivre librement?

On ne sait pas qui ils sont, où ils sont et quels sont leur plans.

Pourquoi le premier ministre n'est-il pas proactif quant à informer les Canadiens au sujet de ces criminels et quels sont les mécanismes mis en place pour assurer la sécurité des Canadiens?

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, je peux rassurer le député et tous les Canadiens: nos services de renseignement et la GRC travaillent d'arrache-pied pour assurer la sécurité des Canadiens tous les jours. Nous sommes fiers d'avoir mis en place un comité parlementaire qui va bientôt pouvoir regarder l'ensemble de ce que font nos services de sécurité, pour s'assurer justement que tout est fait pour protéger les Canadiens et que tout est fait pour protéger nos valeurs et nos règles. C'est le genre d'initiative que le gouvernement a pris et que le gouvernement conservateur ne voulait jamais prendre.

\* \* \*

**LE PATRIMOINE CANADIEN**

**M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ):** Monsieur le Président, on sait maintenant que la ministre du Patrimoine avait toute l'information en main lorsqu'elle a négocié son entente avec Netflix. Elle savait très bien que c'était une mauvaise affaire et que c'était une journée historique quand elle a annoncé son entente, puisque c'était la première fois qu'on faisait une loi juste pour une compagnie afin de l'exempter de taxes. Les autres devront suivre les règles, mais pas elle.

Comment se fait-il que, sur une entente de 500 millions de dollars, il y ait 0 \$ pour nos créateurs francophones? C'est inacceptable.

Est-ce que le premier ministre va dire à sa ministre d'arrêter d'abandonner les producteurs francophones et lui dire de leur consacrer un minimum de 133 millions de dollars?

**Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, au contraire, il y a un accord avec Netflix afin qu'elle investisse 25 millions de dollars dans le développement de projets au Québec. De plus, il y a 500 millions de dollars qui vont aller aux créateurs de partout au Canada.

Je sais que les créateurs et les producteurs du Québec sont de qualité mondiale. Cela va créer des possibilités pour nos gens d'ici afin qu'ils puissent raconter leurs histoires non seulement aux Canadiens, mais au monde entier. C'est une bonne chose pour notre culture à l'ère du XXI<sup>e</sup> siècle.

\* \* \*

[Traduction]

**PRÉSENCE À LA TRIBUNE**

**Le Président:** Je voudrais signaler aux députés la présence à notre tribune de l'honorable Patrick O'Donovan, ministre d'État du ministère des Finances et du ministère des Dépenses publiques et de la Réforme de l'Irlande.

**Des voix:** Bravo!

[Français]

**Le Président:** L'honorable député de Rivière-du-Nord désire invoquer le Règlement.

*Affaires courantes***LOI SUR LA RESPONSABILITÉ JUDICIAIRE PAR LA FORMATION EN MATIÈRE DE DROIT RELATIF AUX AGRESSIONS SEXUELLES**

**M. Rhéal Fortin (Rivière-du-Nord, BQ):** Monsieur le Président, je crois que vous constaterez le consentement de la Chambre pour que je dépose la motion suivante:

Devant l'ampleur du mouvement #moiaussi initié par des femmes et des hommes victimes de harcèlement et d'agressions sexuelles, que cette Chambre demande au Sénat de prendre en considération les victimes et d'adopter dans les meilleurs délais le projet de loi C-337, Loi sur la responsabilité judiciaire par la formation en matière de droit relatif aux agressions sexuelles.

**Le Président:** Le député a-t-il le consentement unanime de la Chambre afin de proposer la motion?

**Des voix:** D'accord.

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

**Des voix:** D'accord.

(La motion est adoptée.)

[Traduction]

**M. Colin Carrie:** Monsieur le Président, le 29 septembre, j'ai pris la parole à la Chambre pour souligner que le gouvernement libéral n'a pas consulté la population avant de décider de fermer le bureau de l'Agence des services frontaliers du Canada dans ma circonscription, Oshawa. Le secrétaire parlementaire du ministre de la Sécurité publique a dit que des consultations ont eu lieu, notamment auprès du maire d'Oshawa. Or, depuis ce temps, le maire a nié avoir été consulté, et il a exhorté le secrétaire parlementaire à rétablir les faits.

J'aimerais donner à mon collègue et concitoyen de la municipalité régionale de Durham l'occasion de rétablir les faits, de présenter ses excuses au maire Henry et de s'excuser d'avoir induit la Chambre en erreur.

• (1515)

**M. Mark Holland:** Monsieur le Président, j'ai cherché à joindre le maire. Des représentants du ministère ont communiqué avec son personnel au préalable. L'année dernière, il n'y a eu qu'un seul vol international à destination d'Oshawa. Cette décision se traduira par des améliorations concrètes.

J'ai demandé à rencontrer le maire à maintes reprises. Puisqu'il dit ne pas vouloir me rencontrer, je suppose qu'il faudra en rester là, et j'espère qu'il va...

**Le Président:** À l'ordre. Cela semble relever du débat.

Le député de Calgary Rocky Ridge invoque le Règlement.

**M. Pat Kelly:** Monsieur le Président, j'ai en main deux lettres qui expliquent les changements apportés au sujet de la politique et des demandes pour les diabétiques de type 1. Je demande le consentement unanime de la Chambre pour déposer ces deux documents.

**Le Président:** Y a-t-il consentement unanime pour que les documents soient déposés?

Je constate qu'il n'y a pas consentement unanime.

**AFFAIRES COURANTES**

[Français]

**LES VOIES ET MOYENS**

## AVIS DE MOTION

**L'hon. Marc Garneau (ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, conformément au paragraphe 83(1) du Règlement, j'ai l'honneur de déposer un avis de motion des voies et moyens portant sur l'exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 22 mars 2017 et mettant en oeuvre d'autres mesures. Conformément au paragraphe 83(2) du Règlement, je demande que l'étude de la motion soit inscrite à l'ordre du jour.

\* \* \*

[Traduction]

**RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À DES PÉTITIONS**

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

\* \* \*

**LES DÉLÉGATIONS INTERPARLEMENTAIRES**

**L'hon. Wayne Easter (Malpeque, Lib.):** Monsieur le Président, conformément au paragraphe 34(1) du Règlement, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, trois rapports du Groupe interparlementaire Canada-États-Unis.

Le premier porte sur le 26<sup>e</sup> Sommet annuel de la Région économique du Nord-Ouest du Pacifique, tenu à Calgary, en Alberta, du 17 au 21 juillet 2016.

Le deuxième porte sur la 56<sup>e</sup> Assemblée annuelle et le Forum sur les politiques régionales de la Conférence régionale de l'Est du Conseil des gouvernements des États, tenus à Québec, au Québec, du 7 au 10 août 2016.

Le troisième porte sur la Conférence de l'Alliance commerciale de la frontière canado-américaine, tenue à Washington, D.C., aux États-Unis d'Amérique, du 2 au 4 octobre 2016.

\* \* \*

[Français]

**LES COMITÉS DE LA CHAMBRE**

## PROCÉDURE ET AFFAIRES DE LA CHAMBRE

**L'hon. Larry Bagnell (Yukon, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le 42<sup>e</sup> rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, intitulé « Examen du Code de conduite pour les députés de la Chambre des communes: harcèlement sexuel ».

[Traduction]

## PÉTITIONS

### L'ENVIRONNEMENT

**L'hon. Michael Chong (Wellington—Halton Hills, PCC):** Monsieur le Président, je présente une pétition au nom de citoyens de ma circonscription, Wellington—Halton Hills. Ceux-ci demandent au gouvernement du Canada d'inclure l'agriculture régénératrice dans ses plans de lutte contre le changement climatique.

### L'ENVIRONNEMENT

**Mme Irene Mathyssen (London—Fanshawe, NDP):** Monsieur le Président, j'ai une pétition à présenter; elle est signée par des résidents du Sud-Ouest de l'Ontario qui sont préoccupés de l'élimination, par le gouvernement conservateur précédent, des règlements en matière d'environnement liés à la Loi sur la protection des eaux navigables et du fait que le gouvernement actuel n'a pas rempli sa promesse de rétablir les protections environnementales qui avaient été mises à mal dans le projet de loi initial.

La rivière Thames, dans London—Fanshawe, est une rivière magnifique et historique que nous voulons protéger. C'est pourquoi les pétitionnaires demandent au gouvernement du Canada d'appuyer mon projet de loi, le projet de loi C-355, qui permettrait au gouvernement de prioriser la protection de la rivière Thames par la modification de la Loi sur la protection de la navigation.

### LES RESSOURCES NATURELLES

**M. Garnett Genuis (Sherwood Park—Fort Saskatchewan, PCC):** Monsieur le Président, je présente une pétition qui demande au gouvernement de soutenir le projet de pipeline Énergie Est. Les pétitionnaires avaient déjà signé la pétition lorsque, malheureusement, le projet a été annulé. Ils étaient préoccupés, et le sont encore, par l'absence de soutien de la part du gouvernement pour la construction de pipelines. D'ailleurs, le gouvernement ne fait que chercher des occasions de mettre des bâtons dans les roues des projets de construction de pipelines et il a, indirectement, mené à la mort du projet Énergie Est.

Les pétitionnaires nous demandent d'en faire plus pour soutenir ce projet et ils veulent qu'on le fasse renaître.

• (1520)

**Le Président:** J'invite les députés, comme ce fut le cas lors des deux derniers jours, à s'abstenir d'argumenter lorsqu'ils présentent des pétitions.

La députée de Desnethé—Missinippi—Rivière Churchill a la parole.

### LES SOINS PALLIATIFS

**Mme Georgina Jolibois (Desnethé—Missinippi—Churchill River, NDP):** Monsieur le Président, je présente une pétition où l'on demande au gouvernement de désigner les soins palliatifs en établissement comme un service médical défini visé par la Loi canadienne sur la santé. Les pétitionnaires veulent que les gouvernements provinciaux et territoriaux obtiennent, dans le cadre du Transfert canadien en matière de santé, des fonds qu'ils utiliseront pour permettre à tous les Canadiens d'avoir accès à des soins palliatifs en établissement.

### L'IRAN

**M. Arnold Viersen (Peace River—Westlock, PCC):** Monsieur le Président, je suis heureux de présenter des pétitions signées par des Canadiens qui souhaitent souligner que des groupes terroristes soutenus par le régime iranien ont assassiné ou blessé des citoyens

## Initiatives ministérielles

canadiens et commis des actes odieux contre des diplomates étrangers. C'est pourquoi les pétitionnaires demandent que le gouvernement maintienne la République islamique d'Iran sur la liste des États soutenant le terrorisme.

### LE FALUN GONG

**L'hon. Larry Bagnell (Yukon, Lib.):** Monsieur le Président, je prends la parole pour présenter une pétition signée par des Canadiens, en majorité de Whitehorse au Yukon. Il y a même un signataire qui habite une maison mobile située à quelques centaines de mètres de la mienne.

Les pétitionnaires rappellent que le Falun Gong est une pratique spirituelle prônant la vérité, la compassion et la tolérance. Ils soulignent que les Nations unies, Amnistie internationale et des gouvernements occidentaux ont condamné la torture et les meurtres dont sont victimes les adeptes du Falun Gong, dont des milliers ont été tués à des fins de prélèvement d'organes.

Les pétitionnaires demandent la libération immédiate de Mme Sun Qian, une citoyenne canadienne, qui est détenue à Beijing pour avoir pratiqué le Falun Gong.

\* \* \*

## QUESTIONS AU FEUILLETON

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

**Le Président:** D'accord?

**Des voix:** D'accord.

\* \* \*

## DEMANDES DE DOCUMENTS

**M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Monsieur le Président, je demande que toutes les motions portant production de documents soient elles aussi reportées.

**Le Président:** D'accord?

**Des voix:** D'accord.

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

### LOI SUR LA MODERNISATION DES TRANSPORTS

La Chambre passe à l'étude du projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois, dont le comité a fait rapport avec des propositions d'amendement.

[Traduction]

### DÉCISION DE LA PRÉSIDENTE

**Le Président:** Quinze motions d'amendement figurent au *Feuilleton des avis* pour l'étude à l'étape du rapport du projet de loi C-49.

Les motions n<sup>os</sup> 1 à 15 seront groupées aux fins du débat et mises aux voix selon les modalités que l'on peut consulter au Bureau.

*Initiatives ministérielles*

## MOTIONS D'AMENDEMENT

**Mme Kelly Block (Carlton Trail—Eagle Creek, PCC)** propose:

Motion n° 1

Que le projet de loi C-49 soit modifié par suppression de l'article 14.

• (1525)

[Français]

**L'hon. Marc Garneau (ministre des Transports, Lib.)** propose:

Motion n° 2

Que le projet de loi C-49, à l'article 14, soit modifié par substitution, dans la version française, à la ligne 18, page 8, de ce qui suit:

« aux termes de l'article 53.8, le commissaire rend ».

**M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD)** propose:

Motion n° 3

Que le projet de loi C-49 soit modifié par suppression de l'article 61.

Motion n° 4

Que le projet de loi C-49 soit modifié par suppression de l'article 62.

Motion n° 5

Que le projet de loi C-49 soit modifié par suppression de l'article 63.

Motion n° 6

Que le projet de loi C-49 soit modifié par suppression de l'article 64.

Motion n° 7

Que le projet de loi C-49 soit modifié par suppression de l'article 65.

Motion n° 8

Que le projet de loi C-49 soit modifié par suppression de l'article 66.

Motion n° 9

Que le projet de loi C-49 soit modifié par suppression de l'article 67.

[Traduction]

**Mme Kelly Block (Carlton Trail—Eagle Creek, PCC)** propose:

Motion n° 10

Que le projet de loi C-49 soit modifié par suppression de l'article 69.

[Français]

**M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD)** propose:

Motion n° 11

Que le projet de loi C-49 soit modifié par suppression de l'article 70.

Motion n° 12

Que le projet de loi C-49 soit modifié par suppression de l'article 71.

Motion n° 13

Que le projet de loi C-49 soit modifié par suppression de l'article 72.

[Traduction]

**Mme Kelly Block (Carlton Trail—Eagle Creek, PCC)** propose:

Motion n° 14

Que le projet de loi C-49 soit modifié par suppression de l'article 73.

Motion n° 15

Que le projet de loi C-49 soit modifié par suppression de l'article 74.

— Monsieur le Président, c'est pour moi un honneur de parler des amendements que j'ai présentés à l'étape du rapport sur le projet de loi C-49, Loi sur la modernisation des transports.

Ce projet de loi modifie 13 autres lois. Il porte sur les avions, les trains et les navires, ainsi que sur les aéroports et les ports de mer. Sa portée est vaste. Pourtant, si je devais résumer mon point de vue sur ce projet de loi, je dirais qu'il s'agit d'une occasion ratée.

Avec le projet de loi C-49, le gouvernement avait l'occasion de faire des progrès énormes dans l'amélioration du système de transport canadien pour veiller à ce qu'il fonctionne bien pour tous

les Canadiens. Pourtant, le gouvernement n'a pas su saisir cette occasion.

Le comité des transports a commencé à tenir des audiences spéciales sur le projet de loi C-49 dans la semaine précédant la reprise des travaux à la Chambre après la pause estivale. Au cours de cette semaine, nous avons entendu 44 heures de témoignages de dizaines d'intervenants et d'experts dans chacun des secteurs touchés par le projet de loi C-49. Nous avons reçu des mémoires et des lettres contenant des milliers de pages de données et plus de 100 propositions d'amendements techniques de la part de personnes dont la vie et le gagne-pain seront touchés par ce projet de loi.

Presque tout le monde nous a dit que le projet de loi C-49 constituait un bon début et que si les amendements proposés étaient adoptés, le projet de loi accomplirait en fait ce qu'il est censé faire. Pourtant, après seulement deux semaines d'étude de cette montagne d'informations, plus de 24 amendements techniques raisonnables ont déjà été rejetés par les membres libéraux du comité des transports. Je rappelle que ces amendements ont été suggérés par toute une série d'intervenants et d'experts et ont été élaborés afin que le projet de loi représente une solution satisfaisante pour toutes les parties concernées.

La bonne nouvelle, c'est que nous pouvons proposer encore des amendements ici à l'étape du rapport. Je vais suggérer quatre amendements tels qu'ils ont été présentés. Le premier concerne les coentreprises entre les transporteurs aériens. Celles-ci, même si elles s'avèrent parfois utiles parce qu'elles améliorent l'efficacité des liaisons aériennes dans l'industrie du transport aérien de passagers, courent éventuellement aussi le risque d'aller contre l'intérêt des passagers s'il n'y a plus de concurrence sur une liaison donnée et que le prix des billets augmente en conséquence.

C'est pourquoi la décision d'accorder ou de refuser une demande pour un projet de coentreprise est laissée traditionnellement au très capable Bureau de la concurrence et au commissaire de la concurrence. Le projet de loi C-49 changerait les choses. Si le projet de loi était adopté sous sa forme actuelle, c'est le ministre des Transports qui, en dernière analyse, déciderait d'autoriser ou non deux compagnies aériennes à partager des liaisons ainsi que les coûts et les profits.

En outre, le projet de loi précise que le ministre des Transports doit tenir compte de la notion nébuleuse d'« intérêt public », et non se contenter de déterminer si la coentreprise proposée réduirait la concurrence. J'emploie le mot « nébuleux » pour qualifier la notion d'« intérêt public », car, beaucoup trop souvent, au cours des deux dernières années, nous avons vu le gouvernement libéral et ses ministres prétendre qu'ils défendent l'intérêt public, tandis qu'en réalité, ils défendent seulement leurs propres intérêts politiques ou personnels.

Les récentes manœuvres politiques qui ont entraîné l'annulation d'Énergie Est sont un exemple qui illustre le fait que le gouvernement défend ses propres intérêts politiques plutôt que les intérêts des Canadiens.

Cela dit, pour en revenir à l'amendement dont nous sommes saisis, le changement accorderait des pouvoirs disproportionnés au ministre des Transports relativement au processus impartial actuel et au Bureau de la concurrence. Le projet de loi C-49 risque de politiser un processus non politique.

*Initiatives ministérielles*

Le projet de loi C-49 ouvre également la possibilité aux administrations aéroportuaires d'acheter les services de personnel de sécurité supplémentaire auprès de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. Manifestement, un effectif élargi accélérerait les contrôles de sécurité pour les voyageurs. À première vue, augmenter la sécurité et la vitesse de traitement pour assurer la sécurité des voyageurs en leur évitant de rater leur vol semble être une bonne idée. Cependant, il y a deux grands problèmes.

Premièrement, il y a les coûts. Au Canada, les voyages par avion figurent déjà parmi les plus coûteux au monde. Cette disposition pourrait faire augmenter les coûts. Or, on sait déjà que tous les coûts additionnels imputés aux aéroports seraient tout simplement transférés aux utilisateurs, ce qui rendrait les voyages par avion encore plus cher pour les Canadiens de la classe moyenne.

● (1530)

Deuxièmement, lorsque le comité a examiné cette partie du projet de loi C-49, certains témoins ont affirmé que le gouvernement fédéral perçoit actuellement davantage de droits au titre de la sécurité qu'il ne verse d'argent à l'ACSTA pour qu'elle s'acquitte de sa tâche. J'estime que cette situation est inacceptable.

Cette formule ne rend pas les voyages plus abordables pour les Canadiens de la classe moyenne, bien au contraire. Le projet de loi C-49 ne réglerait pas le problème puisqu'il imposerait simplement une autre forme de taxe aux voyageurs canadiens. Voilà ce qui m'a amenée à proposer un amendement à l'étape du rapport, pour supprimer cette disposition du projet de loi.

De plus, je propose un amendement pour supprimer les articles 73 et 74 du projet de loi C-49. Ces dispositions permettraient aux autorités portuaires d'avoir accès à la Banque de l'infrastructure des libéraux. Or, le financement de cette institution provient notamment des 15 milliards de dollars enlevés aux projets d'infrastructure dans les petites et moyennes collectivités d'un bout à l'autre du Canada parce que les libéraux ont imposé un plancher minimum de coûts de 100 millions de dollars pour l'admissibilité au soutien de la Banque de l'infrastructure. Par conséquent, les petites et moyennes collectivités ne bénéficieraient pratiquement pas du soutien de cette institution. Je reconnais qu'il faut investir dans l'infrastructure des ports, mais la Banque de l'infrastructure n'est pas la façon de régler le problème.

Voilà les amendements que je propose à l'étape du rapport. Je profite de l'occasion pour exprimer ma grande déception à l'égard de la partisanerie manifestée lors de l'étude en comité. Les ministériels ont rejeté les amendements techniques, pourtant mineurs et raisonnables, que mon collègue néo-démocrate, le député de Trois-Rivières, et moi avons présentés.

Je signale par exemple que, en introduisant l'interconnexion de longue distance, les libéraux ont voulu apporter leur propre solution à un problème. Cependant, les conservateurs y avaient déjà apporté une solution raisonnable.

Dans la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain, le gouvernement précédent, formé par les conservateurs, a prolongé les limites d'interconnexion, ce qui a donné des résultats tellement bons dans les provinces des Prairies que les utilisateurs des services de transport des autres régions ont réclamé l'application du même système dans l'ensemble du pays.

Or, les libéraux ont plutôt choisi de créer un système compliqué et inefficace d'interconnexion de longue distance qui est tellement mal conçu et qui comporte tellement d'exceptions qu'il sera inutile pour les expéditeurs. Par exemple, le député de Trois-Rivières et moi avons proposé un amendement qui est réclamé par de nombreux

intéressés et qui aurait pour effet d'améliorer de beaucoup le système d'interconnexion de longue distance.

Cet amendement mineur, d'ordre technique, aurait changé la formulation de la disposition de manière à ce que le premier point d'échange soit plus ou moins dans la direction de la destination finale de la marchandise. Que veut-on dire par là? En deux mots, disons que les expéditeurs ne veulent pas être obligés d'envoyer leurs produits à des centaines de kilomètres dans la mauvaise direction pour accéder au point d'échange le plus près, car le transport leur coûterait alors plus cher. Qu'est-il advenu de cet amendement technique très raisonnable? Les libéraux l'ont rejeté. Ils ratent ainsi encore une fois une très belle occasion de faire un bon projet de loi.

En outre, non contents d'avoir rendu cette mesure tout simplement inutile, les libéraux sont parvenus à en faire une mesure néfaste. Dans le projet de loi C-49, les matières toxiques par inhalation sont exclues et ne peuvent faire l'objet d'un arrêté d'interconnexion de longue distance, prétendument pour des raisons de sécurité. Toutefois, cette exclusion n'est pas raisonnable. Le transport de ces matières est soumis au régime de sécurité complet établi dans la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et dans la réglementation qui en découle.

Ce qui pose vraiment problème, c'est que cette exclusion mine le principe selon lequel un transporteur public a l'obligation de transporter tous les produits sans discrimination et doit permettre aux gens de faire transporter leurs marchandises sans avoir à payer des frais déraisonnables et sans avoir à craindre qu'on leur refuse ce service. L'exclusion des matières toxiques par inhalation des interconnexions de longue distance risque de nous engager sur une pente savonneuse où le principe du transporteur public serait abandonné.

Dix minutes sont loin de suffire pour énumérer tous les amendements techniques raisonnables que les libéraux ont rejetés. On peut dire en somme que ce projet de loi est truffé d'occasions ratées. J'espère que le gouvernement fera un petit pas dans la bonne direction et qu'il acceptera les amendements que nous proposons à l'étape du rapport.

● (1535)

[Français]

**M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD):** Monsieur le Président, je remercie ma collègue de Carlton Trail—Eagle Creek de sa présentation. J'avoue que je suis d'accord avec de grands pans de sa présentation. Je prends vraiment plaisir à travailler avec elle au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Je n'aurai pas cru cela possible, au temps où elle était au gouvernement chez les conservateurs, et c'est ce qui m'amène à ma question.

Puisqu'elle a déjà été du côté du gouvernement — et mon tour viendra certainement en 2019 —, que se passe-t-il lorsque les députés arrivent au gouvernement pour que soudainement ils aient l'impression d'avoir la science infuse et que l'ensemble des amendements qui sont proposés par les partis d'opposition soient irrecevables?

C'est ce que nous avons vécu avec le projet de loi C-49 et c'est ce que nous avons vécu dernièrement avec le projet de loi S-2, également.

Qu'est-ce qui se passe dans la tête des députés du gouvernement libéral pour que la lumière n'existe que lorsqu'elle est rouge?

*Initiatives ministérielles*

[Traduction]

**Mme Kelly Block:** Monsieur le Président, je ne me crois pas capable d'entrer dans la tête d'un libéral. Il s'agit en fait d'un projet de loi omnibus qui modifie 13 lois et a des conséquences sur les trois modes de transport.

Comme je l'ai dit, de nombreux intervenants n'ont pas tardé à nous dire que, si le gouvernement était disposé à faire de très modestes amendements d'ordre technique, le projet de loi les rassurerait énormément sur bien des points. Il est triste que le gouvernement n'écoute pas ces intervenants et les experts qui ont recommandé ces amendements d'ordre technique.

**L'hon. K. Kellie Leitch (Simcoe—Grey, PCC):** Monsieur le Président, un mentor m'a dit que la fonction publique est bonne pour nous. Comme le député l'a fait remarquer, voilà un gouvernement qui n'a pas vraiment l'intérêt public à cœur, ni les intérêts politiques du public, sans parler de ce que l'on constate de la part du ministre des Finances, avec son manque de transparence.

Ce projet de loi et l'article 14, qui modifie les dispositions de la Loi sur les transports au Canada touchant les coentreprises entre les transporteurs aériens, retirent la décision finale relative aux coentreprises au commissaire de la concurrence pour la confier au ministre des Transports. Ce faisant, on confère au ministre le mandat de faire en sorte que la loi reste dans l'intérêt du public, mais de façon incroyablement subjective.

La députée pourrait-elle préciser les inquiétudes qui sont les siennes à propos de cet article? Je ne pense pas qu'il aille dans le sens de l'intérêt public, mais uniquement dans le sens des intérêts politiques du gouvernement libéral actuel. Je sais qu'elle croit à la défense de l'intérêt public. J'ai hâte d'avoir ses observations à ce sujet.

**Mme Kelly Block:** Monsieur le Président, pour parler très franchement, le gouvernement a montré à maintes reprises, notamment pendant les dernières semaines, qu'il a beaucoup de difficulté à faire la différence entre ses intérêts politiques et l'intérêt public.

L'article 14 pourrait avoir pour effet de réduire le nombre de compagnies aériennes offrant certains trajets, ce qui risquerait de faire grimper les prix pour les consommateurs. C'est l'une des raisons qui nous ont amenés à aborder cet enjeu pendant les travaux du comité et à proposer cet amendement. Je le répète, la notion d'intérêt public, nébuleuse pour le gouvernement libéral, pose vraiment problème.

● (1540)

[Français]

**Mme Karen McCrimmon (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, je suis heureuse de vous adresser la parole aujourd'hui au sujet du projet de loi C-49.

Notre système de transport ferroviaire de marchandises est essentiel à la réputation du Canada à titre de partenaire commercial fiable. Il s'agit d'un des moteurs qui fait avancer l'économie. C'est pourquoi notre gouvernement agit de façon proactive et présente ce projet de loi. Les mesures qu'il y propose appuieraient l'orientation commerciale du système qui a permis de faire du système de transport ferroviaire canadien l'un des plus efficaces et dont les tarifs sont parmi les plus bas au monde, même plus bas qu'aux États-Unis.

Les compagnies de chemin de fer ont aussi fait d'importants investissements pour rendre le réseau ferroviaire canadien de transport de marchandises plus efficace et sécuritaire. C'est pourquoi ce projet de loi contient aussi des mesures pour promouvoir les

investissements à l'avenir. Ce projet de loi vient non seulement ajouter à nos réussites, mais il assurerait aussi la gestion des risques dans l'avenir. Même si le système de transport ferroviaire de marchandises fonctionne bien, certaines pressions se font ressentir.

● (1545)

[Traduction]

Le cadre législatif canadien en matière de transport ferroviaire des marchandises doit répondre à ces pressions. C'est pourquoi le projet de loi C-49 favoriserait l'équilibre, l'efficacité, la transparence et la sécurité du système de transport ferroviaire des marchandises. Dans l'ensemble, les dispositions de cette mesure trouvent un juste équilibre entre les intérêts des sociétés ferroviaires et ceux des expéditeurs, et elles créent des conditions propices à une réussite durable du système de transport ferroviaire des marchandises. Grâce à ces dispositions législatives, les expéditeurs seraient mieux outillés pour obtenir le meilleur service et les meilleurs tarifs qui soient.

Au terme d'un examen diligent du projet de loi C-49, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a proposé des amendements qui renforceraient davantage le cadre législatif canadien en matière de transport ferroviaire des marchandises. Ces amendements visent notamment à ce que les expéditeurs captifs de la Colombie-Britannique, de l'Alberta et du Nord du Québec aient accès à l'interconnexion de longue distance; à prolonger la période de préavis en cas d'élimination d'une interconnexion et à préciser que la société ferroviaire doit continuer de respecter ses obligations à l'égard du niveau de service malgré cette élimination; à ramener à six mois après la sanction royale la mise en oeuvre des nouvelles exigences concernant les données sur le service et le rendement; et à resserrer l'échéancier pour la publication hebdomadaire de ces données par l'Office des transports du Canada, de façon à accroître la transparence. Cet ensemble d'amendements permettrait de renforcer les dispositions concernant le transport ferroviaire des marchandises tout en préservant l'équilibre essentiel au projet de loi C-49.

La sécurité est aussi un élément important de notre succès futur. C'est pourquoi le projet de loi comprend des mesures importantes sur les enregistreurs audio-vidéo. L'utilisation accrue de la technologie peut souvent créer des dynamiques difficiles et complexes en milieu de travail. Je suis certaine que mes collègues peuvent reconnaître que c'est le cas des amendements proposés à la Loi sur la sécurité ferroviaire qui visent à rendre obligatoire l'installation d'enregistreurs audio-vidéo dans la cabine de la locomotive des trains de marchandises et des trains de passagers.

À titre d'information, je tiens à rappeler à mes collègues que la demande que des enregistreurs audio-vidéo soient installés dans la cabine de la locomotive a été ajoutée à la liste de surveillance du Bureau de la sécurité des transports du Canada en 2012. De plus, la question de rendre obligatoire cette technologie a été étudiée à maintes reprises. Elle a également fait l'objet de diverses recommandations de groupes de travail de l'industrie, du Bureau de la sécurité des transports et des comités parlementaires. Au fil des ans, notamment en 2006, en 2009 et en 2012, des groupes de travail de Transports Canada, de concert avec l'industrie ferroviaire et les syndicats, ont étudié la faisabilité et les avantages en matière de sécurité de la mise en place de cette technologie dans la cabine de la locomotive. En 2012, une approche volontaire a été adoptée invitant les sociétés ferroviaires à installer ces appareils sur une base volontaire. Plus récemment, d'aucuns réclament qu'un régime obligatoire soit ajouté au rapport d'examen de la Loi sur les transports au Canada et au rapport de 2016 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

*Initiatives ministérielles*

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada a toujours appuyé la mise en place d'un régime comme celui qui est proposé dans la mesure législative et dont fait état son étude de sécurité publiée en septembre 2016 sur l'installation d'enregistreurs à bord des locomotives. Dans ce rapport, le Bureau de la sécurité des transports du Canada a conclu que, pour maximiser les avantages en matière de sécurité, les données obtenues au moyen des enregistreurs ne devraient pas être utilisées uniquement aux fins des enquêtes postérieures à un accident, mais qu'elles devraient également servir à appuyer la gestion proactive de la sécurité.

Le gouvernement a examiné attentivement la façon de maximiser les avantages en matière de sécurité de cette technologie tout en respectant la vie privée des employés. C'est pourquoi les changements que nous proposons visent à définir et à limiter l'accès aux données obtenues au moyen des enregistreurs et leur utilisation, conformément aux lois canadiennes en matière de protection de la vie privée. Comme mes collègues peuvent le confirmer, il s'agit d'une approche exhaustive et équilibrée qui permettra d'accroître de façon considérable la sécurité ferroviaire tout en protégeant expressément les droits des employés.

Le projet de loi C-49 prévoit également un processus nouveau, transparent et prévisible, qui tient compte des considérations liées à la concurrence et de l'intérêt public au moment d'évaluer les coentreprises des transporteurs aériens. Selon le processus proposé, le ministre des Transports recevrait un rapport du commissaire à la concurrence faisant état de tout risque sur le plan de la concurrence. Le ministre examinerait ensuite l'entente en fonction des préoccupations d'intérêt public, puis rendrait une décision en tenant compte des questions d'intérêt public et de concurrence.

Conformément aux amendements apportés par le comité, un sommaire des conclusions du commissaire et la décision définitive du ministre seraient rendus publics pour assurer la transparence du processus. La diffusion de ces renseignements renseignerait les Canadiens sur les motifs pour lesquels une autorisation d'entente de coentreprise est accordée ou refusée, et sous réserve de quelles conditions, ce qui contribuerait sans doute à renforcer la confiance du public dans le processus.

De plus, en raison d'une erreur administrative, la version française de l'amendement adopté dit toujours que la publication des conclusions du commissaire de la concurrence est une étape facultative plutôt qu'obligatoire. Un amendement du gouvernement sera proposé aujourd'hui à l'étape du rapport pour corriger cette erreur et faire en sorte que les versions française et anglaise du projet de loi concordent.

Pour conclure sur ce sujet, on s'attend à ce que les coentreprises améliorent la connectivité et offrent une meilleure expérience globale pour les passagers tout en garantissant la concurrence.

En ce qui concerne les services de contrôle des passagers aériens, les plus grands aéroports du Canada ont montré le désir d'améliorer les délais du contrôle des passagers en augmentant le nombre de contrôleurs ou grâce à des innovations technologiques. De leur côté, certains petits aéroports non désignés ont dit souhaiter obtenir des services de contrôle dans le but d'élargir leurs possibilités économiques. Les modifications proposées à la Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien sont importantes, car elles offriraient à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien un cadre plus souple afin de fournir ces services selon le principe du recouvrement des coûts, ce qui permettrait au Canada de conserver un réseau de transport aérien à la fois sécuritaire et rentable.

En outre, le projet de loi propose des modifications substantielles à la Loi maritime du Canada afin de permettre aux administrations portuaires canadiennes d'avoir accès à des prêts et à des garanties d'emprunt de la nouvelle Banque de l'infrastructure du Canada, ce qui appuierait les investissements dans les corridors commerciaux et les projets d'infrastructure du pays, contribuant ainsi à sa croissance à long terme. Enfin, le projet de loi C-49 améliorerait l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement du Canada en autorisant les navires étrangers à procéder au repositionnement de conteneurs vides leur appartenant ou ayant été loués par eux d'un lieu à l'autre au Canada, à titre non commercial.

En résumé, le projet de loi C-49 renferme des objectifs cruciaux, y compris un accès équitable aux recours pour les expéditeurs, l'efficacité, des investissements à long terme, la transparence et la sécurité. J'exhorte les députés à appuyer le projet de loi C-49 sous sa forme actuelle et à l'adopter le plus rapidement possible afin que les conditions appropriées soient en place pour permettre au système de transport ferroviaire de bien fonctionner cet hiver.

• (1550)

**M. Tom Lukiwski (Moose Jaw—Lake Centre—Lanigan, PCC):** Monsieur le Président, ma question porte précisément sur les remarques de la secrétaire parlementaire concernant les enregistreurs audio-vidéo. Je conviens, et je pense qu'il en est ainsi pour la plupart des Canadiens, qu'il est probablement une bonne idée — du moins en théorie — d'installer ce qu'on pourrait appeler une boîte noire dans toutes les locomotives. Nous voulons garantir que, après un accident, les enquêteurs peuvent déterminer exactement, dans la mesure du possible, ce qui s'est passé. Toutefois, comme la secrétaire parlementaire l'a mentionné, c'est la vie privée qui est en cause. Elle a affirmé que les libéraux veulent respecter la vie privée des employés, ce que je comprends très bien, mais elle n'a pas donné de détails sur la façon dont ils y parviendront. Je me suis fait poser beaucoup de questions de la part de syndiqués dans ma circonscription qui craignent une atteinte à leur vie privée parce que le gouvernement ne leur a pas précisé comment il protégerait leur vie privée.

La secrétaire parlementaire pourrait-elle expliquer davantage à la Chambre comment le gouvernement compte répondre aux préoccupations exprimées par les syndiqués et assurer le maintien et la protection de leur vie privée?

**Mme Karen McCrimmon:** Monsieur le Président, c'est une très bonne question sur laquelle le comité s'est longuement penché, et qui a fait l'objet d'une discussion approfondie. Nous nous sommes engagés à suivre cette voie parce que nous croyons qu'il est dans l'intérêt des Canadiens d'avoir accès à ces données aux fins de gestion de la sécurité. Nous nous sommes aussi engagés à définir, à restreindre et à contrôler l'accès aux données, limitant ainsi la façon dont une personne peut s'en servir, et les objectifs d'une telle utilisation. Toutes les utilisations seront conformes aux lois canadiennes en matière de protection des renseignements personnels. Je comprends les préoccupations qui ont été soulevées, nous les avons entendues très clairement. Nous veillerons donc à ce que ces données soient utilisées aux fins prévues, soit de rendre le réseau ferroviaire du Canada encore plus sécuritaire.

[Français]

**M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD):** Monsieur le Président, je dois dire que je ne peux que m'incliner devant la pertinence de la réponse que m'a offerte ma collègue conservatrice il y a quelques minutes, quand elle m'a dit qu'elle ne pouvait pas entrer dans la tête d'un député libéral, ce que je ne saurais faire moi-même.

*Initiatives ministérielles*

J'ai toujours cru qu'à la Chambre comme aux comités, les solutions provenaient du choc des idées, et que c'est ainsi qu'on pouvait trouver la meilleure solution. Je dois aussi faire amende honorable quand j'ai dit tantôt qu'aucun amendement n'avait été accepté. Ce n'est pas vrai, un amendement a été accepté pour la simple et bonne raison que les libéraux avaient exactement le même. Cela ne m'apparaît pas une très grande ouverture. Même dans l'exemple dont nous sommes en train de parler, soit les enregistreurs audio-vidéo dans les locomotives, un groupe de travail de Transports Canada est arrivé exactement à la conclusion contraire de ce qui nous est proposé dans le projet de loi C-49.

Je pose la question à nouveau: quelle est la place des partis de l'opposition dans la construction d'un projet de loi, si l'ensemble des amendements sont toujours rejetés?

[Traduction]

**Mme Karen McCrimmon:** Monsieur le Président, je sais que cet enjeu est très important pour le député ainsi que pour l'ensemble du comité.

Ce que nous essayons de faire, c'est de créer un système de transport en mettant l'accent sur une approche à long terme, exhaustive et équilibrée entre les intérêts opposés et axée sur l'amélioration de la sécurité du système et des services qu'il offre aux Canadiens. C'est tout à leur avantage. Nous tentons vraiment de miser sur une solution permanente. Cela ne fait aucun doute qu'il s'agit souvent d'un équilibre très délicat, mais nous avons entendu les témoignages de nombreuses personnes, et c'est cet équilibre délicat que nous avons tenté d'obtenir.

• (1555)

[Français]

**M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD):** Monsieur le Président, je vous avoue que lorsque j'ai appris que j'avais un autre temps de parole de 10 minutes sur le projet de loi C-49, j'ai eu deux réactions.

J'ai d'abord ressenti un léger vent de panique. En effet, je me suis demandé comment je réussirais, en 10 minutes, à faire la démonstration de tout ce qui n'allait pas dans ce projet de loi. Ma deuxième réaction a été de me dire de me calmer parce que de toute façon, tout ce que je dirais ne serait pas entendu et que rien de tout ce que je pourrais proposer ne serait retenu. Alors, il faut que je me contente de faire la lumière sur quelques éléments qui m'apparaissent particulièrement problématiques, des problèmes majeurs, de soulever la question de la pertinence et de parler de la façon dont on travaille à la Chambre et en comité.

On se rappellera qu'à l'élection de 2015, en tout cas de la bouche des libéraux, tout devait changer par rapport à la façon de faire des conservateurs du précédent gouvernement. Nous sommes en train de découvrir que nous sommes à peu près confrontés à du pareil au même. En effet, à partir du moment où on est au gouvernement, il semblerait que la science infuse tombe par magie, et que les projets de loi sont automatiquement extraordinaires et difficilement contestables.

Je continue à prétendre que du choc des idées jaillit la lumière. C'est aussi ce que les Québécois et les Canadiens attendent du travail de ce Parlement. Ils s'attendent à ce que l'ensemble des députés provenant de fonctions et d'orientations politiques différentes arrivent avec leur éclairage, et qu'ensemble ils trouvent la meilleure solution. Je dois dire qu'au moment où on se parle, ce n'est pas l'expérience que je vis.

Je vais prendre les quelques minutes qui restent pour donner une idée des aspects incongrus de ce projet de loi. Sur le plan médiatique,

cela s'explique facilement, parce que les consommateurs canadiens attendent cela depuis des années. Pendant plusieurs semaines, le projet de loi C-49 s'est résumé dans l'opinion publique à un projet de loi sur la charte des droits des passagers. Or le projet de loi C-49, c'est beaucoup plus que cela. C'est un projet de loi omnibus en matière de transport souvent, mais omnibus tout de même.

Nous pourrions nous demander pourquoi avoir un projet de loi omnibus en matière de transport, plutôt que de s'attaquer à chacun des problèmes et de trouver la réponse la plus pertinente. Est-ce qu'on voudrait, à l'intérieur d'un projet de loi aussi vaste, glisser rapidement sous le tapis des sujets qui nous intéressent moins? Poser la question, c'est presque y répondre.

J'avoue qu'en préparant mon discours, je me disais que finalement 10 minutes, c'est peut-être trop. Peut-être qu'avec 10 secondes, j'en aurais assez pour résumer l'ensemble du projet de loi C-49, en rappelant un vieux dicton francophone qui dit simplement « qui trop embrasse, mal étreint ». C'est exactement ce qu'on voit dans le projet de loi C-49, soit un projet de loi qui s'est attaqué à de vastes modifications nécessaires certes, mais qui échoue dans plusieurs cas.

Je reviens sur cette charte des droits des passagers que les consommateurs attendent depuis des années. Le Canada sera encore une fois le dernier de la ligne à adopter, vraisemblablement en bout de piste, une charte des droits des passagers qui sera semblable à celles qui existent déjà partout dans le monde. Très nombreux, j'insiste, sont les témoins qui sont venus nous dire en comité que ces chartes existent déjà et que, par exemple, la charte européenne est probablement le meilleur modèle qui existe en la matière. C'est en fait le modèle qui avait déjà inspiré un collègue néo-démocrate, dans la 41<sup>e</sup> législature, à déposer son projet de loi qui était une véritable charte des passagers. Ce que nous propose le projet de loi C-49, ce sont de grandes orientations qui devraient baliser la voie à une consultation que devra faire Transports Canada pour éventuellement accoucher en 2018 de recommandations dont le ministre pourra disposer à sa guise. Si nous sommes chanceux, j'ai l'impression que le gouvernement va proposer une charte des passagers quelques semaines ou quelques mois avant l'élection de 2019, pour espérer faire un battage médiatique autour de cela. Pendant tout ce temps-là, les passagers seront restés sans droit.

Nous n'avons rien concernant un sujet où on n'avait pas à réinventer la roue, où l'ensemble des témoins sont venus nous dire que ce qui se fait actuellement se fait bien. Je donnerai juste un tout petit exemple de ce que cela peut changer.

• (1600)

Les cas d'annulation de vol où on invoque la charte européenne des droits des passagers comptent pour 0,4 % de tous les vols annulés, alors qu'au Canada, où nous n'avons pas encore de charte, pour le même incident, ce taux est quatre fois plus élevé. Il est donc évident que cette charte a une incidence concrète.

On pourrait même parler de l'approche du gouvernement, puisque l'ensemble des règles qui vont constituer cette charte seront appliquées par voie de réglementation. Elles ne seront pas inscrites au cœur de la loi et seront facilement modifiables par un bout de papier écrit par le ministre un vendredi après-midi, à son bon vouloir. Il est beaucoup plus complexe de modifier une loi, car cela nécessite que la Chambre en soit témoin. On peut donc douter de la démarche, mais on peut aussi très certainement douter du fait qu'il n'y a pas de charte à l'intérieur du projet de loi C-49.

*Initiatives ministérielles*

Je voudrais aussi dire un mot sur les enregistreurs audio-vidéo dont on a parlé dans les questions précédentes. Nul ne peut s'opposer au fait qu'on voulait faire croître, par tous les moyens possibles, les protections et diminuer le nombre d'incidents possibles. C'est exactement la raison d'être d'une boîte noire dans un avion. Aussitôt qu'il y a un incident, on peut aller voir les données de la boîte noire pour savoir ce qui était en cause, en tirer les meilleures conclusions et modifier les approches s'il y a lieu.

Nous avons déposé un amendement qui venait dissiper toutes les inquiétudes des travailleurs quant à la charte et quant à la protection de la vie privée. Tous s'entendaient pour dire les inspecteurs du Bureau de la sécurité des transports du Canada étaient ceux qui avaient besoin de ces données. Voilà ce à quoi devraient servir les enregistrements. Ils devraient servir au BST en cas d'incident, et seulement qu'au BST. On viendrait dissiper toutes les craintes des travailleurs qui pourraient penser que l'employeur pourrait utiliser des enregistrements à des fins disciplinaires ou autres. On répondrait aussi à toutes les interrogations concernant les violations de la vie privée. Les enregistrements seraient disponibles pour les inspecteurs du BST lorsque la situation le requiert, et seulement que pour eux. C'est un autre amendement qui a été rejeté du revers de la main.

Je voudrais dire un mot sur le commissaire à la concurrence. Ceux qui ont suivi le dossier se rappelleront de l'entente de coentreprise entre United Airlines et Air Canada, sur laquelle le commissaire à la concurrence s'était penché. Il avait dit qu'un certain nombre de lignes ne devraient pas exister, puisqu'en fin de compte, c'était le consommateur qui serait perdant. Il avait l'autorité de freiner une telle entente.

Maintenant, on donne le pouvoir au ministre, alors que le commissaire devient un simple conseiller, et le ministre peut prendre ses propres décisions sur la base d'un concept d'intérêt public relativement flou et qui l'est de plus en plus par les temps qui courent. On n'a jamais réussi à définir ce concept en comité. Ni le ministre ni aucun témoin ou fonctionnaire n'a réussi à le faire. Alors, il semble y avoir là une dérive importante des pouvoirs du ministre, qui ne défendra pas nécessairement l'intérêt des consommateurs canadiens et québécois. Il y a là un problème sérieux.

Finalement, je voudrais parler des aéroports régionaux. Nous entendons tous sur la nécessité que des aéroports régionaux puissent se développer. Bon nombre de compagnies souhaitent offrir des vols à bas coût, par exemple, à partir d'aéroports régionaux plutôt que de grands aéroports. Un certain nombre de municipalités, comme Trois-Rivières, ont tout mis en oeuvre pour développer des vols nolisés, par exemple, mais ne peuvent le faire dû aux coûts liés à la sécurité. On n'étudie même pas la possibilité de répartir les coûts liés à la sécurité sur l'ensemble des passagers et des aéroports. On dit plutôt que ceux qui veulent des services de sécurité n'ont qu'à se les payer. Un aéroport régional, comme celui de Trois-Rivières, qui voudrait s'offrir des services de sécurité en les payant seul serait obligé d'augmenter le coût de ses billets de 70 \$ à 80 \$. Or on sait très bien que cela rendrait le projet non concurrentiel et qu'on fermerait le dossier.

•(1605)

Voilà les quatre grands domaines que je voulais toucher, je sens l'impatience du Président, alors je m'arrête et je suis disponible pour répondre aux questions.

**M. Fayçal El-Khoury (Laval—Les Îles, Lib.):** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de son discours. Je suis complètement d'accord avec lui, surtout avec deux mots lorsqu'il dit

que nos projets de loi sont « difficilement incontestables ». C'est vrai.

Il est bon de critiquer le gouvernement. Cependant, qu'est-ce qu'il peut dire au sujet des réalisations de notre gouvernement? Que l'on pense aux plus de 400 000 emplois qui sont créés: on commence à voir la prospérité économique; aux allocations familiales pour les enfants, qui ont sorti plus de 300 000 enfants de la pauvreté; et au rôle joué par notre premier ministre pour rétablir l'image du Canada à l'échelle internationale.

Nous avons créé une banque de l'infrastructure. Nous parlons du volume d'infrastructure le plus grand dans l'histoire du Canada, c'est-à-dire plus de 160 milliards de dollars à investir dans les infrastructures dans les années à venir.

Dans ma circonscription, à Laval, nous avons annoncé il y a à peine un mois et demi presque 20 millions de dollars pour améliorer notre système de transports en commun, les transports collectifs.

**M. Robert Aubin:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de l'autre côté. Je comprends que c'est maintenant une habitude libérale que de changer de poste quand on parle d'un sujet et de parler d'autre chose quand on pose des questions.

J'ai aussi noté le début de sa question quand il disait « difficilement incontestable ». À mon avis, deux négatifs donnent toujours un positif, donc le projet de loi C-49 est éminemment contestable. Si on veut vraiment parler d'économie, parlons-en!

Que l'on me dise pourquoi l'ensemble des recommandations que nous faisons, entre autre pour permettre le développement d'aéroports régionaux, leur apparaît totalement irrecevable?

[Traduction]

**Mme Kelly Block (Carlton Trail—Eagle Creek, PCC):** Monsieur le Président, je tiens à remercier mon collègue de ses observations. J'aime beaucoup travailler avec lui au sein du comité. D'ailleurs, pendant l'étude article par article du projet de loi et des propositions d'amendements, il a fait remarquer que nous étions souvent saisis d'amendements que nous aurions pu proposer nous-mêmes. Je crois que c'est parce qu'ils reflétaient totalement les témoignages des intervenants et des experts. Nous n'avons pas élaboré nous-mêmes ces amendements; c'est plutôt l'industrie qui nous a dit qu'ils étaient nécessaires.

On a aussi entendu des gens dire, à ce moment-là, que le projet de loi était une grande réalisation. Je ne sais pas s'il souhaite nous faire part de ces commentaires à ce sujet, mais j'aimerais qu'il nous dise ce qu'il pense de la lettre du 12 septembre 2017 que le commissaire à la protection de la vie privée a fait parvenir à la présidente du comité. Dans sa lettre, le commissaire a soulevé des préoccupations quant à la façon dont le projet de loi C-49 aborde la question des données qui seront recueillies au moyen d'enregistreurs audio-vidéo de locomotive. Le député estime-t-il que le projet de loi, qui en est maintenant à l'étape du rapport, répond adéquatement à ces préoccupations?

[Français]

**M. Robert Aubin:** Monsieur le Président, je remercie ma collègue de sa question. Je donne peut-être l'impression depuis le début de mon intervention et de mes questions de vouloir jeter le bébé avec l'eau du bain et dire que tout est négatif.

*Initiatives ministérielles*

Il y a quand même un point dans nos travaux qui m'apparaît essentiellement positif et que je dois signaler, c'est la collégialité des témoignages que nous recevons. Tous les points de vue sont entendus en comité. Nous avons passé cinq jours, du matin au soir, à étudier C-49 et nous l'avons fait avec plaisir. Chacun des témoignages est venu apporter une pierre de plus à la construction de l'édifice.

La question demeure cependant: comment se fait-il, qu'après cette étude, on ne récupère pas ces pierres pour construire l'édifice, mais qu'on s'en serve soit pour construire l'édifice libéral soit pour lapider certains amendements?

Clairement des lignes de consensus se dégagent de l'ensemble des témoignages qu'on a entendus pendant les études sur C-49. Elles ne se retrouvent plus dans le projet de loi non pas parce que de gens d'un parti politique ou un d'un autre n'ont pas cru bon de souligner qu'il fallait ajouter, retirer ou modifier tel élément. Je dois le répéter, l'ensemble des amendements ont été rejetés sauf ceux qui correspondaient à ceux des libéraux.

•(1610)

[Traduction]

**L'hon. Michael Chong (Wellington—Halton Hills, PCC):** Monsieur le Président, aujourd'hui, je prends la parole au sujet du projet de loi C-49. Je m'oppose à la mesure législative parce qu'elle pose de nombreux problèmes, mais je tiens surtout à discuter de son article 14.

L'article 14 porte sur l'examen des ententes entre au moins deux entreprises de transport offrant des services aériens. Autrement dit, l'article 14 porte sur les actions concertées entre deux compagnies aériennes, qui permettent aux compagnies aériennes de coopérer pour mettre en commun leurs itinéraires, leurs programmes pour grands voyageurs, leurs recettes et leurs coûts.

Il ne s'agit pas d'un article négligeable. Il s'agit d'une modification majeure aux lois sur la concurrence. L'article 14 du projet de loi C-49 apporte des modifications majeures à la Loi sur la concurrence.

Je tiens à ouvrir une parenthèse pour expliquer pourquoi le projet de loi me préoccupe autant. Le Bureau de la concurrence est un organisme très important. Il veille à ce qu'il y ait une concurrence loyale au Canada. Il garantit que les consommateurs et les entreprises du Canada évoluent dans un marché où ils peuvent prospérer, un marché où on trouve une concurrence adéquate et qui offre des prix moins élevés et davantage de choix aux consommateurs et aux entreprises.

Le Canada possède une longue et forte tradition juridique et un cadre législatif rigoureux dans le domaine du droit de la concurrence. Au XIX<sup>e</sup> siècle, le Canada a adopté une loi sur la concurrence avant même que les États-Unis le fassent et, au cours des 150 dernières années, nous l'avons continuellement renforcée afin de réprimer tout comportement anticoncurrentiel sur le marché.

Je me rappelle que, en 2004, lorsque le gouvernement minoritaire du premier ministre Paul Martin était au pouvoir, le gouvernement avait présenté un projet de loi afin de moderniser la Loi sur la concurrence en instaurant des sanctions administratives pécuniaires, qui auraient remplacé ou étoffé les peines prévues au Code criminel, dont le seuil de la preuve est beaucoup plus élevé.

Même si la mesure législative n'a pas été adoptée, le gouvernement Harper subséquent a présenté un projet de loi semblable qui a fini par être adopté, et les sanctions administratives pécuniaires font maintenant partie de la Loi sur la concurrence. Le Canada possède

une longue et forte tradition lorsqu'il s'agit d'assurer la concurrence des marchés. Il est aussi perçu partout dans le monde comme un chef de file de l'application du droit de la concurrence qui veille à ce que les entreprises ne puissent pas abuser de leur position sur le marché.

L'article 14 du projet de loi dont nous sommes saisis me préoccupe grandement parce qu'il minerait le Bureau de la concurrence. Le Bureau est un organisme indépendant d'application de la loi. Le projet de loi retirerait des pouvoirs au Bureau de la concurrence et au commissaire à la concurrence pour les accorder au ministre des Transports. Ce n'est pas tout: il permettrait au ministre des Transports d'ignorer les préoccupations relatives à la concurrence et d'approuver les coentreprises entre les transporteurs aériens.

Si cet article est aussi préoccupant, c'est parce que nous savons qu'une plus grande concurrence et un marché plus concurrentiel garantissent des prix moins élevés et un plus grand choix aux consommateurs canadiens. En étudiant l'histoire de la politique aérienne au Canada, nous pouvons voir que nous avons réalisé d'énormes progrès au cours des 30 dernières années.

La privatisation et l'intensification de la concurrence ont permis aux Canadiens de profiter de plus de choix et de prix moins élevés dans l'industrie du transport aérien. Nous avons commencé par déréglementer l'industrie dans les années 1980. Nous avons ensuite privatisé Air Canada en 1988, retiré à Transports Canada la responsabilité de tous les aéroports canadiens en 1992 et établi des administrations aéroportuaires indépendantes dans les années 1990. Grâce à toutes ces mesures, des dizaines de milliards de dollars, littéralement, ont été investis dans les aéroports et les compagnies aériennes au Canada.

Par exemple, au début des années 1990, quelque 50 millions de dollars par année ont été dépensés pour améliorer les aéroports. Depuis que les aéroports ont cessé de relever du ministère des Transports, en 1992, plus de 14 milliards de dollars ont été investis dans les aéroports canadiens. C'est la même chose pour Air Canada. Elle est une bien meilleure compagnie aérienne aujourd'hui que dans les années 1980, époque où elle était fortement réglementée, n'avait aucune concurrence et appartenait au gouvernement du Canada. Elle est une bien meilleure compagnie aérienne de nos jours parce qu'elle doit soutenir la concurrence.

•(1615)

Cependant, le travail n'est pas encore terminé. Il est évident, d'après de nombreuses études, que les voyageurs canadiens paient encore un prix beaucoup trop élevé pour se rendre du point A au point B au Canada. Voilà pourquoi l'article 14 du projet de loi est si préoccupant, car il diminuera la concurrence, fera augmenter les prix et offrira moins de choix aux voyageurs, ce qui va à l'encontre de nos efforts des dernières décennies pour accroître la concurrence et faire diminuer les prix pour les Canadiens.

Je tiens à illustrer ce point à l'aide d'un exemple. En 2011, Air Canada a voulu conclure une entente de coentreprise avec United Continental, ce qui leur aurait permis de partager des vols transfrontaliers entre le Canada et les États-Unis, et entre le Canada et d'autres destinations. La coentreprise proposée a été examinée à fond par le Bureau de la concurrence, et celui-ci a exigé qu'elle respecte certaines conditions. Dans son examen, le bureau a conclu que 10 vols transfrontaliers entre le Canada et les États-Unis seraient moins concurrentiels pour les consommateurs canadiens parce qu'Air Canada et United Continental créeraient un monopole et parce que neuf autres vols seraient soumis à moins de concurrence qu'actuellement.

Le Bureau a refusé d'approuver la coentreprise à moins que certaines liaisons ne fassent l'objet d'une dispense. En conséquence, l'entente de consentement conclue entre les parties et le Bureau de la concurrence a dispensé 14 liaisons transfrontalières de la coentreprise en assurant pour les consommateurs canadiens une concurrence suffisante sur ces liaisons. Le projet de loi dont nous sommes saisis aujourd'hui permettrait au ministre de passer outre la décision du Bureau et d'approuver ces coentreprises sans condition qui permettrait d'assurer une concurrence suffisante.

Prenons maintenant un peu de recul et demandons-nous pourquoi le gouvernement a agi ainsi. À mon avis, c'est en partie en raison d'un échange de bons procédés qu'il voulait faire au niveau politique. Le gouvernement a fait pression sur Air Canada pour qu'elle l'aide sur le plan politique en achetant 75 appareils C Series de Bombardier. Craignant que la compagnie ne traverse une période difficile d'insolvabilité, le gouvernement a exercé d'énormes pressions sur une entreprise du secteur privé afin qu'elle achète ces 75 appareils.

Je soupçonne que les deux projets de loi présentés au Parlement représentaient la monnaie d'échange. Le gouvernement doit dire franchement s'il y a eu un échange de bons procédés dans cet arrangement. Air Canada achète ces appareils et en échange, le gouvernement présente les deux projets de loi, le projet de loi C-10, qui lève l'obligation pour Air Canada d'avoir des installations d'entretien dans certaines villes du pays et le projet de loi C-49, dont l'article 14 autorise le ministre des Transports à approuver des coentreprises sans condition qui permettrait d'assurer une concurrence suffisante.

Si c'est vrai, ce serait un réel recul pour la loi sur la concurrence. Cela affaiblirait la concurrence, surtout au chapitre des coentreprises que les compagnies aériennes souhaiteraient créer. Cela entraînerait une hausse des prix et moins de choix pour les consommateurs. Voilà pourquoi je crois fermement que cet article du projet de loi devrait être supprimé et pourquoi je m'oppose au projet de loi. J'ai hâte d'entendre les questions et observations des députés à ce sujet.

**M. Martin Shields (Bow River, PCC):** Monsieur le Président, j'ai déjà entendu beaucoup de gens parler du projet de loi C-49. J'ai eu le privilège d'assister aux audiences du comité, en septembre, lorsque j'y ai siégé à titre de remplaçant au cours de cette semaine-là. J'ai trouvé que les témoignages étaient extraordinaires en raison des connaissances et des enseignements que nous ont transmis tous les experts, ainsi que de l'esprit de collégialité qui régnait entre tous les partis qui écoutaient et qui questionnaient les personnes présentes. Cela étant dit, j'ai mis quelques notes sur papier. Je ne suis pas aussi éloquent que le député précédent, donc je vais très souvent me reporter à mes notes.

Le projet de loi C-49, Loi sur la modernisation des transports, apporte des modifications à grande échelle à la façon dont on réglemente les transports au Canada. Il s'agit d'un projet de loi omnibus. Il apporte de grandes modifications aux administrations ferroviaires, aéroportuaires et portuaires. La question est de savoir si le projet de loi apporte les bonnes modifications.

Je tiens à discuter de l'ensemble de modifications complexes que le projet de loi C-49 apportera au transport ferroviaire au Canada. Les modifications visant l'interconnexion de longue distance remplacent les dispositions mises en place par le gouvernement conservateur précédent, qui avaient porté la distance d'interconnexion à 160 kilomètres. Ces dispositions ont expiré le 1<sup>er</sup> août dernier. Je me souviens bien de l'hiver 2013-2014 et des raisons pour lesquelles on avait apporté ces modifications à ce moment-là.

### *Initiatives ministérielles*

C'est un problème majeur, et il faut s'en occuper le plus rapidement possible. Le secteur du transport ferroviaire est dans l'incertitude depuis ce temps-là. Les expéditeurs et les producteurs comptent sur ces outils pour avoir accès à plus d'une société ferroviaire. Sans eux, ils perdent un important levier de négociation du prix des services ferroviaires. Certains diront que ces outils étaient peu utilisés. Par contre, ils servaient de levier de négociation.

Tout cela nuit à la concurrence et peut même avoir pour conséquence que les produits de certaines régions ne puissent pas être transportés. C'est ce qui s'est produit dans la région de la rivière de la Paix en 2014. C'est pour régler ce problème que la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain a été adoptée, en 2014.

De nouvelles dispositions sur l'interconnexion s'imposent donc depuis longtemps. Malheureusement, on ne sait pas trop si le projet de loi, en créant un outil d'interconnexion qui s'applique aux distances pouvant aller jusqu'à 1 200 kilomètres, permet effectivement d'élargir la gamme d'options qui s'offrent aux expéditeurs et aux producteurs. Le mécanisme instauré par le projet de loi C-30 plaisait aux expéditeurs. Cette mesure législative garantissait un taux réglementé stable pour les distances de 160 kilomètres et moins. Le projet de loi C-49 change la donne, car le prix de l'interconnexion pour les distances de plus de 30 kilomètres sera déterminé par l'Office des transports du Canada, au gré des circonstances. Les témoins qui ont comparu devant le comité des transports préféraient le régime de prix réglementés pour les distances de 160 kilomètres et moins qui existait déjà.

Le prix de l'interconnexion pour les distances de 30 kilomètres et moins sera établi chaque année. Il tient compte des besoins de l'ensemble du réseau des infrastructures ferroviaires. Il pourrait donc faire augmenter le prix payé par les transporteurs.

Le régime d'établissement des prix que le projet de loi propose de mettre en place doit être conçu pour que les expéditeurs bénéficient de prix concurrentiels. Or, selon la proposition actuelle, le prix sera déterminé en fonction d'un transport comparable dans un secteur où la clientèle est captive. Il faut prévoir un mécanisme de surveillance qui permet de déterminer si le régime est bel et bien bénéfique pour les expéditeurs. Le gouvernement ne peut pas se contenter de mettre en place un régime, puis le laisser sans surveillance. Si on ne prévoit pas de disposition de temporarisation — ce qui a été réclamé à maintes reprises — ni d'examen effectués à des dates préétablies dans deux ou trois ans, il n'y aura absolument aucune garantie que ce régime sera profitable pour les expéditeurs et les producteurs.

À l'heure actuelle, il y a tout simplement trop d'incertitude entourant les dispositions fraîchement remaniées qui visent l'interconnexion. Il faut pouvoir les réexaminer et les mettre en place dans les meilleurs délais. Il faut les mettre en oeuvre dès maintenant.

Puisque j'ai parlé des expéditeurs et des producteurs captifs, il est à noter que, pour beaucoup d'expéditeurs et de producteurs du Nord de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, le point d'interconnexion le plus près est le corridor Kamloops-Vancouver. L'autre zone d'exclusion est le corridor Québec-Windsor. L'interconnexion n'est pas permise au-delà d'un rayon de 30 kilomètres à partir de ces zones. Pour les expéditeurs captifs, les nouvelles dispositions visant l'interconnexion ne feront rien pour leur assurer des prix plus concurrentiels ni pour favoriser la concurrence. C'est un grave problème. Ces expéditeurs et ces producteurs captifs n'ont pas d'autre choix que de faire affaire avec une entreprise dont ils sont essentiellement les otages.

### *Initiatives ministérielles*

Il ne faut pas oublier que les sociétés ferroviaires du Canada sont dans une situation de quasi-monopole. Cette situation pourrait être très désavantageuse pour les expéditeurs et les producteurs. Les dispositions du projet de loi C-49 qui, relativement aux services des sociétés ferroviaires, confèrent aux expéditeurs le droit d'obtenir des conditions contractuelles assorties de pénalités réciproques peuvent favoriser la concurrence.

● (1620)

Néanmoins, la pénalité doit prendre en compte le fait que les compagnies de chemin de fer disposent d'un pouvoir économique nettement supérieur à celui des expéditeurs. Le projet de loi C-49 vise à améliorer l'efficacité du transport des marchandises des expéditeurs tout en créant un système assez équilibré entre l'expéditeur et la compagnie de chemin de fer. Par conséquent, le gouvernement doit adopter une position claire, parce qu'en raison de la différence de puissance économique, les chemins de fer devraient être plus fortement pénalisés que les expéditeurs. Un dollar, cela n'a pas du tout la même valeur pour un expéditeur que pour une compagnie de chemin de fer. Si la même pénalité fixe leur était imposée, il n'y aurait pas de réciprocité. La compagnie de chemin de fer ne paierait tout simplement pas de pénalité significative pour ne pas avoir rempli ses obligations de service.

Le manque de lignes secondaires constitue aussi un problème urgent. Il en reste très peu, et elles représentent un élément crucial de notre infrastructure là où elles existent. En leur absence, on doit compter sur le transport routier, qui a un gros impact sur les routes dans les villes et un impact pire sur l'environnement.

Quand le fonctionnement du chemin de fer n'est pas efficace pour les expéditeurs, c'est toute la chaîne d'approvisionnement qui est touchée. On nous l'a dit un certain nombre de fois. Compagnies de chemin de fer et expéditeurs doivent collaborer et planifier toute la chaîne, sinon le système ne fonctionne pas efficacement. Si les parties respectives prévoient leur chaîne d'approvisionnement, le système dans son ensemble a des chances d'être plus équitable et efficace. Si un producteur passe un contrat avec un expéditeur pour une date donnée puis reçoit un appel l'informant que les wagons arriveront avec une semaine de retard, il y a un problème et c'est le producteur qui paie l'amende. Les wagons arrivent en suite en retard à leur destination, et le producteur est souvent celui qui finit par payer les pots cassés. Quand des wagons transportés par une compagnie de chemin de fer n'arrivent pas à leur destination à temps, les coûts occasionnés sont assumés par les producteurs. Ils sont pris en otage par le système dans son entier.

Lors de l'étude du projet de loi en comité, j'ai beaucoup entendu parler d'un service ferroviaire adéquat. Pourtant, la mesure législative ne doit pas se contenter d'atteindre un niveau adéquat. Le gouvernement a exprimé la volonté d'augmenter les exportations agricoles de 40 %. Le transport doit être beaucoup plus efficace. Autrement, la hausse de la quantité de produits n'aura pas les résultats escomptés. Les Canadiens n'attendent rien de moins qu'un excellent service ferroviaire. C'est ce qu'il leur faut. Il est essentiel de pouvoir compter sur un système efficace grâce auquel les wagons sont là et transportent le grain dans les délais prévus.

Nous sommes tous conscients que les négociations de l'ALENA sont en cours. Il est donc étonnant que le gouvernement veuille permettre que la nouvelle distance d'interconnexion de 1 200 kilomètres augmente l'accès ferroviaire américain au Canada à des tarifs réglementés. Les Américains auraient accès au trafic canadien sans qu'il y ait réciprocité. Il semble peu avisé pour le gouvernement de laisser tomber cet atout avant que les négociations de l'ALENA soient terminées.

En ce qui concerne le transport aérien, le projet de loi C-49 présente des dispositions intéressantes. Il retirerait au commissaire à la concurrence le pouvoir décisionnel ultime à propos des coentreprises, comme d'autres l'ont dit, pour le remettre au ministre. Il exigerait également que le ministre tienne compte des considérations touchant l'intérêt public. Voilà un terme vaste et extrêmement subjectif. Actuellement, nous pouvons compter sur un fonctionnaire non partisan et indépendant qui prend les décisions pour favoriser la concurrence. Le projet de loi risque d'ajouter une composante politique superflue au processus décisionnel.

Le projet de loi C-49 permettrait également à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien de vendre des services de contrôle de sûreté aux aéroports. Lorsque de grands aéroports désignés possédant déjà des services de contrôle de sûreté font l'acquisition de nouveaux services de contrôle, les coûts sont transférés aux compagnies aériennes. Puis, les compagnies aériennes feront à leur tour porter le fardeau des coûts aux consommateurs. La disposition entraînerait donc l'imposition d'une taxe déguisée aux passagers du transport aérien.

Je reconnais que le gouvernement a présenté ce projet de loi dans le but de protéger les intérêts des passagers du transport aérien. Cependant, l'indemnisation offerte par les compagnies aériennes à laquelle auraient droit les passagers serait entièrement à la discrétion du ministre et de l'OTC. Cela engendrerait une importante intervention gouvernementale. Nous ne pouvons risquer que ces mesures bien intentionnées rendent le transport aérien encore plus cher à la suite de décisions improvisées. Il faudrait que l'OTC détermine au cas par cas si le manquement à l'obligation de service était la faute du transporteur aérien ou s'il avait été causé par d'autres facteurs. Nous avons besoin d'une Charte des droits, et immédiatement. Les gens ont besoin de savoir quelles sont les indemnisations proposées, indemnisations qui ne doivent pas être établies de façon improvisée.

La mise en oeuvre de cette mesure législative pourrait entraîner d'importants coûts administratifs. Encore une fois, il s'agit d'un projet de loi omnibus très vaste qui contient de nombreuses parties. Ces parties sont-elles toutes pertinentes? Je ne crois pas. D'autres mesures auraient pu et auraient dû être prises.

● (1625)

**M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai eu le plaisir de siéger au comité lors des audiences sur le projet de loi C-49 et j'ai bien aimé la compagnie du député de Bow River.

Le député laisse entendre que le projet de loi ne va peut-être pas assez loin pour protéger les intérêts des expéditeurs. Je ne peux m'empêcher de faire remarquer que le projet de loi inclut de nombreuses mesures avantageuses pour les expéditeurs, telles que des sanctions réciproques, des normes de qualité de service, la protection du revenu admissible maximal, l'amélioration de la communication des données, l'amélioration du processus d'arbitrage, et bien d'autres.

Le député a laissé entendre que les mesures incluses dans le projet de loi C-30 correspondent aux préférences des témoins que nous avons entendus. J'ai écouté les témoins tout au long de l'étude, et beaucoup d'entre eux estiment qu'instaurer des solutions pour une seule industrie ou une seule région du pays n'est pas la meilleure approche et que l'interconnexion de longue distance ouvrirait un réseau de transport plus efficace pour l'ensemble des secteurs et des régions. Le député appuie-t-il la prise de mesures pour étendre ce service amélioré à de nouvelles régions du pays et à différents secteurs?

*Initiatives ministérielles*

●(1630)

**M. Martin Shields:** Monsieur le Président, mon collègue a mentionné un certain nombre de choses, dont, plus particulièrement, l'interconnexion de longue distance. Ce que je sais bien, surtout en ce qui concerne ma région, les Prairies, c'est que l'interconnexion fonctionne. De nombreuses personnes qui sont venues témoigner, et des gens que je connais, ont dit que l'interconnexion de 160 kilomètres est efficace et que nous devrions la conserver.

Vous avez fait allusion à l'arbitrage. À ce sujet, un témoin nous a dit que la possibilité était intéressante, mais exigeait l'accord de l'autre partie et que très peu de compagnies de chemin de fer sont intéressées par l'arbitrage. Les frais d'arbitrage ne fonctionnent que du côté des transporteurs les plus riches du pays; cette solution n'est donc pas utile. Il y a d'autres choses qui y sont prévues et certaines d'entre elles fonctionnent. Je vous remercie de votre question.

**Le vice-président adjoint (M. Anthony Rota):** À l'ordre, s'il vous plaît. J'aimerais rappeler aux députés de s'adresser à la présidence et non pas directement l'un à l'autre.

Le député d'Edmonton Griesbach a la parole.

**M. Kerry Diotte (Edmonton Griesbach, PCC):** Monsieur le Président, la partie du projet de loi qu'on nous ramène sans cesse est la déclaration des droits des passagers des lignes aériennes. Pourtant, selon ce que j'ai entendu, de nombreux groupes de défense des passagers de lignes aériennes ne semblent pas vraiment appuyer ce projet de loi. Qu'est-ce qui explique cette absence d'appui de leur part à ce qui devrait être une déclaration des droits des passagers des lignes aériennes?

**M. Martin Shields:** Monsieur le Président, il s'agit d'un point très intéressant et il en a été question lors des discussions; tous les membres ont pu en discuter en long et en large avec les différents témoins. Le député a raison. Ce sont les groupes de défense des passagers qui ont dit que ce n'était pas équitable. Je crois qu'il s'agit d'un élément fondamental si on pense à tous les exemples concernant les droits des passagers et ce qu'ils pourraient s'attendre à recevoir selon les cas. Une déclaration des droits des passagers des lignes aériennes qui s'applique au cas par cas n'est pas adéquate. Il faut quelque chose de plus précis. Les passagers doivent savoir ce à quoi ils auront droit lorsque les choses tournent mal.

**Mme Karen McCrimmon (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, la structure de la déclaration des droits des passagers des lignes aériennes que nous proposons est semblable à la structure de celle de l'Union européenne. La loi contiendrait des lignes directrices et une structure et les détails seraient énoncés dans les règlements. C'est pourquoi cette inquiétude n'est pas vraiment justifiée.

J'aimerais que le député nous dise quels éléments, selon lui, les Canadiens souhaitent que nous incluions dans la déclaration des droits des passagers des lignes aériennes.

**M. Martin Shields:** Monsieur le Président, une charte des droits des passagers aériens serait cruciale pour les consommateurs au Canada qui se déplacent en avion. Ils connaîtraient à l'avance les conséquences des retards et des bagages perdus. Les gens ont besoin de savoir ces choses. Quand ils se retrouvent en voyage dans une situation difficile, leur anxiété s'accroît de toute évidence. Il peut y avoir des problèmes familiaux. Ces gens essaient de se déplacer, de voyager. S'ils connaissaient ces conséquences à l'avance, cela contribuerait vraiment à atténuer leur anxiété, ce qui est très important selon moi. Plus vite nous aurons la charte, mieux ce sera.

[Français]

**Le vice-président adjoint (M. Anthony Rota):** Conformément à l'article 38 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre les questions qu'elle abordera à l'heure de l'ajournement ce soir, à savoir: l'honorable députée de Vancouver-Est, L'immigration, les réfugiés et la citoyenneté; l'honorable députée de Lethbridge, La santé; l'honorable député de Mégantic—L'Érable, L'infrastructure.

Nous reprenons le débat. L'honorable député de Richmond—Arthabaska a la parole.

●(1635)

**M. Alain Rayes (Richmond—Arthabaska, PCC):** Monsieur le Président, nous devons aujourd'hui nous prononcer sur un projet de loi qui modifiera considérablement 13 lois existantes, et qui touche trois secteurs différents, soit les secteurs aérien, ferroviaire et maritime.

En déposant ce projet de loi fourre-tout sur la modernisation des transports, les libéraux contreviennent donc à leur promesse électorale de ne pas déposer de projets de loi omnibus pendant leur mandat. C'est une autre promesse brisée. Il faut être réalistes; le projet de loi C-49 n'attire plus l'attention des médias. Présenté faussement comme étant seulement la future charte des passagers, assurant des droits et des assurances pour tous les Canadiens, il semble rencontrer peu d'opposition. C'est peut-être là l'objectif des libéraux, soit un plan de communication, une stratégie politique, et quelques lignes de presse pour faire oublier des erreurs et des promesses électorales que l'on a laissées tomber.

Depuis le début de la session, on va de déception en déception et on nage en plein fouillis politique: gestion de l'offre compromise, cafouillage au sujet des privilèges Netflix, délais inconcevables et désordre concernant le plan de légalisation de la marijuana, et conflit d'intérêts du ministre des Finances au sujet de sa réforme fiscale bâclée. Ce gouvernement a grand besoin d'une bonne nouvelle, et c'est probablement son objectif ici.

Cela étant dit, c'est notre rôle de parlementaires de scruter avec attention les répercussions d'un projet de loi, et d'avoir le courage de soulever les dangers et les problèmes d'une telle mesure, même si cela semble être moins populaire. C'est ce qu'a fait le Parti conservateur au sujet de la réforme fiscale présentée comme une prétendue mesure législative équitable, alors que nous avons découvert que c'était tout le contraire. C'est ce que le Parti conservateur a fait depuis le début du processus entourant ce projet de loi. Ma collègue, la députée de Carlton Trail—Eagle Creek, qui siège au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, s'est d'ailleurs adressée à son comité, afin de demander au gouvernement de scinder le projet de loi en quatre parties afin d'en faciliter l'étude et l'examen minutieux, ce à quoi tous les députés libéraux, sans exception, se sont opposés. Ils ont même refusé d'expliquer pourquoi. C'est loin d'assurer la confiance des Canadiens envers ce gouvernement, et ce sont des décisions de ce genre qui nourrissent le cynisme de la population par rapport à la classe politique.

Clarifions d'abord un premier message erroné: ce projet de loi ne mentionne jamais quelles seront les compensations prévues pour les passagers. On prévoit seulement qu'il y en aura un jour ou l'autre. On doit donc voter sur le contenant, mais pas sur le contenu. En fait, nous n'avons aucune idée du contenu. Le gouvernement préfère se débarrasser du mandat et de le renvoyer à l'Office des transports du Canada. Il faudra donc voter sur un chèque en blanc.

### Initiatives ministérielles

En fait, ce n'est pas tout. Si nous remettons entre les mains de l'Office des transports du Canada la responsabilité de décider quels règlements feront partie de la charte des passagers, nous donnons aussi le pouvoir au ministre des Transports d'être l'unique et le seul conseiller de l'Office. Cela veut donc dire que les pénalités ne seront pas établies par un organisme indépendant, à moins que le ministre s'y oppose et dicte ses propres propositions. Quelle ironie de faire voter les députés à la Chambre aujourd'hui, soit de nous faire voter pour que nous remettions tous nos pouvoirs entre les mains d'un seul ministre, soit le ministre des Transports. Quelle ironie que de permettre à un élu d'intervenir délibérément auprès d'un organisme indépendant et non partisan.

L'Office des transports du Canada ne pourra donc pas consulter des groupes de consommateurs, des compagnies aériennes, des aéroports ou tout autre intervenant du secteur, mais seulement le ministre des Transports. Ce n'est pas tout: le ministre s'octroie aussi des pouvoirs considérables pour approuver les entreprises conjointes entre les compagnies aériennes. C'est jouer directement dans la cour du Bureau de la concurrence qui lui aussi devrait être indépendant et non partisan, et encore moins être lié au ministre des Transports.

Le manque d'intégrité et de transparence dans le processus est flagrant, mais surtout inquiétant. Si le ministre ne peut tolérer que l'Office établisse lui-même les standards, il devrait simplement les présenter à la Chambre et permettre à tous les députés de se prononcer sur ce sujet.

Il y a un autre message erroné: le but de ce projet de loi serait de réduire les coûts de voyage pour les Canadiens, tout en améliorant le service. C'est pourtant l'inverse qui risque de se passer. Les coûts reliés au projet de loi risquent d'augmenter la facture des consommateurs qui devront payer pour la nouvelle réglementation, entre autres celle concernant l'*overbooking* ou la surréservation.

● (1640)

Si le but est de faire payer les Canadiens moins cher pour voyager, pourquoi ne pas simplement réduire le fardeau fiscal des compagnies aériennes, qui ont déjà une mince marge de profit, par exemple, en annulant la future taxe sur le carbone? La législation aérienne au Canada est déjà amplement suffisante. Aujourd'hui, on ne fait que l'alourdir et la compliquer et renvoyer la facture aux passagers.

Le troisième message inexact et mensonger, c'est le fait de présenter ce projet de loi comme étant la nouvelle charte des droits des passagers aériens, alors qu'il aura aussi des répercussions sur trois autres modes de transport et qu'il modifiera 13 lois différentes. Les droits et les indemnités pour les passagers ne sont qu'une partie du texte. En présentant faussement ce projet de loi comme étant la simple création d'une nouvelle charte, le ministre des Transports occulte une bonne partie du projet de loi beaucoup plus controversée et impopulaire. Cet oubli volontaire a un but clair: contrôler le message médiatique et s'assurer d'éviter une nouvelle gaffe du gouvernement libéral en annonçant des mesures controversées.

C'est ainsi que le ministre des Transports se garde de mentionner que le projet de loi permettra à des investisseurs étrangers de posséder jusqu'à 49 % des actions d'une compagnie canadienne, qu'il donnera au ministre des Transports le pouvoir d'approuver les demandes d'entreprises conjointes, qu'il modifiera la réglementation du système de transport de marchandises au pays, qu'il installera des enregistreurs vidéo et audio dans les locomotives qui pourraient être utilisés à des fins disciplinaires, et qu'il modifiera la Loi maritime du Canada pour que les autorités profitent de la Banque de l'infrastructure que le gouvernement vient de créer.

Comme si ce n'était pas suffisant, les défenseurs des droits des passagers au pays et plusieurs associations de protection des consommateurs s'opposent au projet de loi tel que présenté par le ministre des Transports. Gabor Lukacs, membre de l'association Air Passenger Rights, considère que la charte en fera trop peu pour protéger les passagers et qu'il sera plus efficace pour les citoyens de défendre leur cas en cour.

Jeremy Cooperstock, professeur associé à l'Université McGill et fondateur d'un site Web concernant les droits des passagers, considère que ce projet de loi ne fait rien de plus pour protéger les passagers aériens et que les Règlements sur les transport aériens et la Loi sur le transport aérien font déjà l'essentiel de ce qui est promis dans ce projet de loi. En d'autres mots, on veut faire du neuf avec du vieux. Les libéraux sont très bons pour faire cela.

Comme si ce n'était pas assez, la gestion au cas par cas des plaintes et du tarif relatif aux longues distances à faire payer aux compagnies ferroviaires risque d'alourdir les procédures. Il faudra engager du personnel supplémentaire et espérer que les consommateurs ne se décourageront pas en raison du délai de réponse et ne laisseront pas tomber leur plainte. Bref, personne n'en sortira gagnant et aucun Canadien ne sera davantage protégé.

J'invite donc cette Chambre à se méfier de l'écran de fumée présenté aujourd'hui par ce gouvernement libéral pour nous faire oublier la succession d'échecs, de déceptions et d'improvisations politiques désorganisées de ce gouvernement. J'invite aussi tous mes collègues parlementaires à se méfier de l'étendue des pouvoirs qu'un tel projet de loi donnerait au ministre des Transports. Il faut aussi suivre de très près la dangereuse intrusion du ministre au sein d'organismes indépendants et non partisans comme l'Office des transports et le Bureau de la concurrence.

Finalement, à tous ceux et celles qui se réjouiraient qu'il y ait de plus de droits pour les passagers, je rappelle que ce projet de loi ne prévoit aucune indemnité pour les consommateurs. Je rappelle à tous ceux qui pensent appuyer ce projet de loi qu'ils ne pourront se vanter d'avoir voté pour une bonification des droits et des protections de la population canadienne.

Tous les défenseurs du domaine sont d'ailleurs profondément déçus. On a raté la cible encore une fois. Nous avons devant nous un projet de loi incomplet, imprécis et manquant totalement de cohésion. Ce serait tout à fait inquiétant que le texte soit adopté tel quel.

Ce projet de loi est une autre démonstration d'un travail bâclé et improvisé où on tente par tous les moyens d'aller chercher encore plus de pouvoirs pour les mettre entre les mains d'une personne, soit le ministre des Transports. On a vécu la même chose en ce qui concerne le projet de réforme fiscale du ministre des Finances. Nous devons être extrêmement vigilants. J'invite tous les députés, même ceux du côté libéral qui auront le courage de se lever, à dénoncer ce projet de loi et à voter contre celui-ci.

[Traduction]

**Mme Linda Duncan (Edmonton Strathcona, NPD):** Monsieur le Président, alors que j'étais membre du comité des transports, nous avons mené une étude très approfondie sur la sécurité ferroviaire. Je dois dire que je suis abasourdie par le peu qui en est ressorti. Nous avons ciblé de nombreux problèmes dans la réglementation en matière de sécurité ferroviaire. Certes, les membres du gouvernement consultent la population, mais ils devraient parler aux avocats qui voudraient apporter toute une kyrielle de modifications à la Loi sur la sécurité ferroviaire.

*Initiatives ministérielles*

Ce que je trouve particulièrement incroyable, ce sont les témoignages que nous avons entendus, notamment des gens du Bureau de la sécurité des transports du Canada et des inspecteurs du ministère des Transports, selon lesquels le manque d'inspection et le manque de réponses aux problèmes relevés par le Bureau de la sécurité des transports posent problème.

La seule chose que fait ce projet de loi, c'est s'en prendre aux employés des lignes de chemin de fer. Selon ces derniers, la priorité numéro un en matière de sécurité est la fatigue, et la modification des règles a permis aux compagnies de chemin de fer d'embaucher de moins en moins de personnel et de travailler vraiment n'importe comment.

Le député semble s'inquiéter comme moi de ce qu'ils ont soigneusement choisi ce problème en particulier. On ne sait absolument pas comment cette information va être utilisée. Les employés verront leurs droits violés si une entreprise se montre en mesure de l'utiliser pour d'autres raisons répréhensibles.

Le député veut-il dire ce qu'il pense de tout cela?

• (1645)

[Français]

**M. Alain Rayes:** Monsieur le Président, je tiens à remercier ma consœur de sa question tout à fait pertinente.

Comme je l'ai mentionné dans mon allocution, les travailleurs ont beaucoup de préoccupations concernant la volonté de ce gouvernement de faire installer des caméras et des enregistreurs audio afin d'enregistrer toutes les conversations. Nous pouvons supposer que cette mesure a pour but de contrôler les travailleurs qui veulent bien faire leur travail. Nous nous posons beaucoup de questions et nous sommes surtout surpris, lorsque nous constatons tout le travail qui a été fait par le comité, de voir que toutes les demandes faites par les partis de l'opposition pour modifier ce projet de loi ont toutes été refusées par les députés libéraux qui avaient le plein contrôle du comité. Ce que nous vivons présentement par rapport à ce projet de loi est tout simplement malheureux.

[Traduction]

**Mme Kelly Block (Carlton Trail—Eagle Creek, PCC):** Monsieur le Président, j'ai vraiment aimé travailler avec mon collègue au comité des transports, de l'infrastructure et des collectivités lorsqu'il était ministre du cabinet fantôme responsable de l'infrastructure. C'est dans cette optique que je lui pose ma question.

Les articles 73 et 74 modifieraient la Loi maritime du Canada pour permettre aux administrations portuaires d'emprunter des fonds de la Banque de l'infrastructure du Canada. Quand le député siégeait au comité, il a présenté une motion qui demandait une étude sur la Banque de l'infrastructure. Veut-il se prononcer sur ces articles du projet de loi C-49 et sur la raison pour laquelle il croit qu'ils pourraient être problématiques?

[Français]

**M. Alain Rayes:** Monsieur le Président, je remercie ma collègue, avec qui j'ai eu le bonheur et le privilège de travailler au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

J'ai aussi eu le bonheur de travailler auparavant sur le projet de la Banque de l'infrastructure que le gouvernement a mis en place. En réalité, on a simplement créé une nouvelle banque pour servir les intérêts des amis des libéraux. Ce gouvernement a pris des milliards de dollars du budget d'infrastructure, qui devaient servir directement aux municipalités un peu partout au Canada, particulièrement aux plus petites régions et pas nécessairement aux grands centres. Le

gouvernement a donc transféré cet argent dans la Banque de l'infrastructure. On voit maintenant arriver tranquillement des projets de loi des différents ministères, dont ce projet de loi du ministère des Transports. On se rend compte qu'un des sous-objectifs de la création de cette Banque de l'infrastructure était de détourner une privatisation des différentes infrastructures un peu partout, dont les infrastructures aéroportuaires. On a aussi vu le ministre des Transports faire de la recherche et des consultations pour vérifier la possibilité de privatiser nos aéroports un peu partout au Canada.

Beaucoup de questions restent sans réponse présentement. Nous avons vraiment l'impression que ce gouvernement joue à la cachette et qu'il attend de se faire prendre la main dans le panier de bonbons pour commencer à réagir et reculer, d'où l'importance d'une opposition forte.

Je pense que ma consœur a vraiment mis le doigt sur un des bobos de ce projet de loi qui tente par tous les moyens d'aider la Banque de l'infrastructure qui, elle, aidera les amis des libéraux qui vont la financer.

[Traduction]

**M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD):** Monsieur le Président, je remercie le député de Trois-Rivières, qui a fait un excellent travail pour nous.

Les gens doivent se rendre compte à quel point ce projet de loi omnibus est volumineux. Qu'est-ce qu'un projet de loi omnibus? À mon avis, c'est quelque chose qui ne devrait plus être utilisé au Canada. Par définition, un projet de loi omnibus renferme plusieurs mesures législatives. Par conséquent, on prend généralement de nombreuses initiatives qui sont habituellement assez mal appliquées. C'est ce qui risque de se produire avec les mesures très sérieuses prévues dans ce projet de loi sur les transports, notamment celles concernant la sécurité ferroviaire. Nous aurions pourtant dû tirer des leçons de la tragédie de Lac-Mégantic et des déraillements qui continuent de se produire ailleurs. Il y a tous les jours des problèmes liés à la sécurité ferroviaire au Canada. Il y a d'ailleurs eu un autre déraillement récemment.

De plus, certains enjeux relatifs aux droits des consommateurs pourraient devenir tout un casse-tête. Le projet de loi comprend un régime de droits des passagers aériens, qui n'en a que le nom. C'est un bon exemple de l'approche adoptée par le gouvernement. Il procède par voie réglementaire, sans prévoir de mécanisme d'application, de véritable loi ni d'initiatives pour aider les consommateurs.

Je parlerai brièvement des gens avec lesquels les consommateurs devraient communiquer, dans l'avenir, s'ils éprouvent des difficultés avec une compagnie aérienne, notamment au sujet d'une indemnisation, ou un problème connexe. Les consommateurs devraient communiquer avec les libéraux. Ces derniers seront directement responsables de tous les problèmes, parce qu'ils transfèrent sciemment ce dossier à l'organisme de réglementation. Dans l'avenir, c'est à eux que les consommateurs devront s'adresser en cas de problème.

### *Initiatives ministérielles*

C'est astucieux parce qu'ils se soustraient à leurs responsabilités à l'égard d'une véritable déclaration des droits des passagers — qui aurait dû faire l'objet d'une mesure législative distincte et s'inscrire dans un système très clair axé sur des règles et prévu dans une loi. En procédant comme ils le font, les libéraux pensent pouvoir dire que la question relève uniquement des organismes de réglementation et qu'ils n'ont rien à y voir. Toutefois, les Canadiens pourraient devenir nettement mieux informés au sujet du processus si le règlement leur pose problème. Il leur suffirait alors de communiquer avec leur député libéral ou n'importe quel député libéral pour bénéficier d'une influence directe, parce que les libéraux adopteront cette mesure législative en toute connaissance de cause. Ils seront l'unique véritable lien pour avoir de l'information, qu'il s'agisse par exemple de retards, de violation des droits des passagers ou d'une immobilisation illimitée sur le tarmac. Essentiellement, c'est au ministre qu'il incombera d'établir la réglementation pour régler les problèmes de ce genre. En fait, lorsque les Canadiens deviendront mieux informés du processus de règlement des problèmes, les libéraux comprendront qu'ils se sont ni plus ni moins tiré une balle dans le pied.

Nous en sommes à l'étape du rapport. Ce qu'il faut que les Canadiens comprennent, c'est que le comité a étudié plusieurs parties de la mesure législative séparément. L'une de ces parties portait sur les ententes autorisées entre les transporteurs aériens. Nous avons proposé des amendements qui permettaient de contester certaines choses, car il y aura moins de comptes à rendre en ce qui concerne les fusions de sociétés aériennes et la propriété de ces entreprises. Il n'y aura rien non plus au chapitre de la surveillance et du respect des droits des passagers. En fait, le projet de loi aura un effet dissuasif sur la concurrence parce qu'il fera disparaître cette obligation de rendre des comptes ainsi que l'examen par le tribunal.

Le projet de loi minera les pouvoirs de l'organisme indépendant qui est le gardien de la concurrence dans le secteur du transport aérien et qui devrait à tout le moins se pencher sur ces questions et en faire état au ministre, qui aurait essentiellement le dernier mot. Cela pose problème parce que le gouvernement doit s'occuper des questions relatives à la concurrence dans ce secteur, tant au Canada qu'à l'étranger. Or, le projet de loi nous privera d'une occasion d'accroître la concurrence au Canada. En effet, il se peut qu'il y ait des fusions encore plus importantes dans un contexte où il y aura moins de concurrence et, peut-être aussi, moins de vols. Les marchés moyens se sont développés un peu. L'adoption du projet de loi aurait l'effet d'un frein. Rappelons qu'on éliminerait ce qui se fait actuellement, c'est-à-dire qu'on ferait disparaître la lorgnette qui permet aux consommateurs d'assurer une certaine surveillance. Dans le projet de loi, on y renonce.

● (1650)

Cette mesure législative aura aussi une incidence sur la Loi sur la sécurité ferroviaire puisqu'elle prévoit l'ajout d'enregistreurs audio et vidéo. Cependant, il y a très peu de détails quant à l'installation de ces appareils, à la manière dont ils seront utilisés, et à leur raison d'être. Je pense qu'ils serviront à réduire les emplois tout en augmentant possiblement les heures de travail des conducteurs et des mécaniciens, comme nous l'avons déjà vu dans cette industrie dans le passé.

Selon des rapports indépendants antérieurs, les employés sont confrontés à une culture de peur et d'intimidation. Il s'agit des termes employés par le tribunal indépendant concernant le système de gestion de la sécurité.

En ce qui a trait au système de gestion de la sécurité, les gens sont tenus de signaler les problèmes au travail sans avoir l'assurance

qu'on y donnera suite. Supposons que je suis un employé qui accomplit une tâche importante pour des clients. Je réalise l'existence d'un problème lié à la sécurité qui pourrait toucher les travailleurs ou les clients, donc je le porte à l'attention de la personne responsable. Dans ce scénario, il n'y a aucune reddition de comptes concernant ce qui est fait de cette information. La situation est comparable au niveau fédéral. Des dénonciateurs ont été licenciés et dénigrés sur la place publique pour avoir signalé un certain nombre de cas concernant les consommateurs. On peut imaginer l'intimidation.

Si on veut un exemple plus récent, il suffit de voir ce qui se passe à la Banque TD. Il ne s'agit pas nécessairement de questions de vie ou de mort, mais plutôt d'atteintes à la vie privée. Un dénonciateur a signalé des enjeux liés à la vie privée à la banque et cela l'inquiète.

Actuellement, l'organisation de la gestion de la sécurité dans notre système de transport ferroviaire n'est pas favorable à un bon environnement de travail. Un groupe d'experts indépendant a montré que les travailleurs sont souvent blâmés pour avoir exprimé leurs préoccupations en matière de sécurité et qu'ils en subissent les conséquences. C'est la réalité d'aujourd'hui.

La mesure législative proposée contribuerait aussi à modifier la Loi maritime du Canada. Il est important de noter que les ports vont acquérir une plus grande autonomie et avoir accès à des fonds de la Banque de l'infrastructure, lesquels y ont été déposés par des contribuables. Un port est, en soi, comme un petit royaume qui se montre souvent en mesure d'outrepasser les lois municipales ou de ne pas les respecter du tout en ce qui concerne les pratiques en matière d'environnement et de planification nécessaires à la cohésion du port, de la ville et des zones alentour.

Ils évoluent donc dans un climat privilégié qui est souvent source de conflits et d'animosité, puisque les membres des conseils d'administration des ports sont nommés pour des raisons politiques. En effet, les ports sont des bastions de favoritisme issus de l'âge de pierre de la démocratie. Il suffit de se rendre sur le site Web et de chercher le nom d'une personne pour connaître la somme qu'elle a versée. On peut aussi voir de quelle association de circonscription elle est membre à l'échelon provincial ou fédéral. C'est vraiment intéressant. J'espère qu'un étudiant en quête d'un sujet de thèse nous écoute actuellement et choisira d'examiner les nominations politiques. Ce sont des données facilement accessibles et un tel examen donne de bons résultats, selon mon expérience.

Le projet de loi C-49 remet également en question la Loi sur le cabotage. Les navires immatriculés à l'étranger jouiraient d'une liberté accrue dans les eaux canadiennes. Il s'agit de navires dont on ne suit pas la trace, ce qui pose problème. Les navires internationaux ont le droit d'opter pour un pavillon de complaisance pour éviter des difficultés concernant les droits de la personne ou les droits des travailleurs; ils le font aussi parfois pour d'autres raisons. Je pense par exemple à l'ancien ministre des Finances Paul Martin, qui aimait que les navires de la Canada Steamship Lines utilisent un pavillon des Bahamas ou des Bermudes pour en tirer des avantages fiscaux. Cela s'apparente à la façon dont l'actuel ministre des Finances tire parti des avantages qu'offrent les pays étrangers. C'est un phénomène très inquiétant, notamment à cause des enjeux liés à l'environnement et aux travailleurs.

● (1655)

En conclusion, je dirai que nous manquons le bateau à bien des égards avec ce projet de loi, qui est de la bouillie pour les chats. C'est malheureux, car nous ratons une occasion d'instaurer des systèmes de fonctionnement qui stimuleraient l'économie du pays et le rendraient plus compétitif.

*Initiatives ministérielles*

• (1700)

**M. Tom Lukiwski (Moose Jaw—Lake Centre—Lanigan, PCC):** Monsieur le Président, j'aimerais que le député précise sa pensée sur un point en particulier.

Plus tôt cet après-midi, j'ai posé une question à la secrétaire parlementaire sur le même point, c'est-à-dire les inquiétudes qu'ont les employés des chemins de fer, en particulier ceux qui sont syndiqués, par rapport au risque d'atteinte au droit à la vie privée.

Nous avons appris que le Bureau de la sécurité des transports compte installer des dispositifs d'enregistrement vidéo et audio à des fins de sécurité, ce que je peux comprendre. En cas d'accidents comme celui de Lac-Mégantic ou même en cas d'incidents moins graves, les enquêteurs veulent savoir exactement ce qui s'est passé, d'où l'idée de leur fournir un équivalent de la boîte noire dans l'aviation au moyen d'enregistreurs audio-vidéo.

Il y a lieu de se demander toutefois quelles seront les répercussions sur les employés, comme les conducteurs ou les ingénieurs. En effet, le simple fait que leurs faits et gestes soient enregistrés ne les expose-t-il pas à des mesures disciplinaires dans toutes sortes d'affaires? Le député ne convient-il pas qu'on risque ainsi de violer leur droit à la vie privée?

**M. Brian Masse:** Monsieur le Président, cela nous ramène à ce qui me semble être le rapport Wilson. À l'époque, la commission a parcouru le pays et découvert que le CP et le CN avaient, dans le cadre du régime de déclaration volontaire, créé une culture de peur et d'intimidation. Le comité des transports s'est penché là-dessus quand j'étais porte-parole en matière de transports. Le manque de confiance des employés faisait partie du problème.

Bien sûr, l'enregistrement audio et vidéo présente des avantages évidents, mais le problème vient du fait qu'aucune règle n'a été établie quant à la gestion et à l'utilisation de l'information et au contexte dans lequel cela se ferait. Cette mesure peut avoir un effet très négatif sur la confiance des employés. Par surcroît, on peut se demander si elle améliorera vraiment la sécurité.

Ce qui m'inquiète, c'est que dans le passé, des inspecteurs se sont fiés à ce genre de systèmes pour l'inspection des freins plutôt que de faire le dur travail d'inspection eux-mêmes. Dorénavant, les inspecteurs se fieraient à l'équipement audio et vidéo alors que, selon moi, cette façon de procéder a affaibli la sécurité. D'ailleurs, les preuves scientifiques le démontrent.

[Français]

**M. Pierre-Luc Dusseault (Sherbrooke, NPD):** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de ses commentaires.

Un procès est en cours au palais de justice de Sherbrooke concernant le dossier du déraillement à Lac-Mégantic. Dans ce procès criminel visant trois employés de la compagnie MMA, qui était propriétaire du chemin de fer à l'époque, on met en lumière les lacunes du système de gestion de la sécurité, comme mon collègue l'a justement appelé. Il s'agit notamment du fait que les problèmes d'équipement décelés par les employés sont rapportés à leurs supérieurs au sein même de leur compagnie. Dans le cas de la compagnie MMA, le gros problème, c'est qu'un de ses dirigeants, sachant qu'une locomotive était dans un piètre état, a laissé celle-ci aller sur les rails la nuit du 5 au 6 juillet, la nuit de la tragédie.

Mon collègue pense-t-il que le projet de loi qui est devant nous répond à ce grave problème d'autoréglementation et qu'il corrige ce système de gestion de la sécurité selon lequel on se fie carrément aux entreprises pour qu'elles décèlent et règlent les problèmes elles-

mêmes? Pense-t-il que ce projet de loi règle cette situation qui, de toute évidence, est problématique?

[Traduction]

**M. Brian Masse:** Monsieur le Président, cette mesure ne fait qu'empirer les choses. Le député de Sherbrooke a raison de parler des tragédies qui ont eu lieu. Je le remercie de le faire.

En fait, en nous éloignant de la surveillance nécessaire pour toute industrie, nous nous dirigeons vers l'adoption d'un processus d'autoréglementation. L'expression « se faire rouler » n'a pas été créée de toutes pièces. Elle existe en raison des problèmes historiques que nous avons eus à cause des lois qui donnent aux sociétés ferroviaires une position dominante.

J'ai toujours dit qu'il y a d'un côté les administrations municipales, les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral, et de l'autre, les sociétés ferroviaires. Voilà la situation qu'ont créée les anciennes lois au Canada. La souplesse dont profitent les chemins de fer et la responsabilité ultime de rendre des comptes en sont la preuve accablante. Je crois que la situation ne va que s'aggraver, car nous nous dirigeons de nouveau vers l'auto-inspection. Or, cela n'a malheureusement jamais suffi.

• (1705)

**M. Jim Eglinski (Yellowhead, PCC):** Monsieur le Président, je suis heureux de prendre encore une fois la parole au sujet du projet de loi C-49, Loi sur la modernisation des transports. Comme nous le savons, ce projet de loi omnibus modifierait considérablement 13 lois différentes et aurait des répercussions importantes sur les transports ferroviaires, aériens et maritimes. Ce projet de loi aurait dû être scindé, mais les libéraux ont rejeté la proposition que la députée de Sentier Carlton—Eagle Creek a faite lors de l'étude en comité. La députée recommandait de scinder le projet de loi et d'en étudier chaque section en profondeur afin d'aborder certains des problèmes que nous avons au Canada.

Ce projet de loi se veut une réponse à l'examen de la Loi sur les transports au Canada, dont les libéraux ont déposé le rapport en 2016, mais qui avait été amorcé par l'ancien ministre conservateur David Emerson, en 2014. Dans son examen, M. Emerson a envisagé la situation dans les 20 à 30 prochaines années, pour définir les priorités et les mesures qui pourraient être prises en matière de transports afin d'assurer la prospérité à long terme du Canada. Nous étions conscients que le secteur des transports et l'économie évoluent et que nous devons veiller à ce que les lois soient à jour. Le rapport Emerson, qui a été présenté au ministre il y a près de 18 mois, a fourni au gouvernement 60 recommandations pour réagir à un ensemble de conditions changeantes et de défis dans le secteur des transports au Canada. Les libéraux ont malheureusement décidé de lancer un autre processus de consultation, et ce n'est que cette année qu'ils commencent à présenter des mesures législatives.

Je ne vais pas dire qu'il n'y a rien de bon dans ce projet de loi. Il y a de bonnes dispositions et il y en a des mauvaises. On rate la cible dans quelques domaines et j'aimerais parler de certains. Je vais aussi parler des bons points.

Je vais d'abord parler des chemins de fer. Dans le projet de loi C-49, il y a plein de bonnes choses dans la partie portant sur la création d'une nouvelle réglementation sur l'interconnexion de longue distance. Cette disposition fait suite à la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain du gouvernement conservateur. Je ne vais pas entrer dans les détails, mais il y a du bon et du mauvais. Je sais qu'elle a été amplement débattue au comité et je pense que le comité y a beaucoup travaillé.

### Initiatives ministérielles

J'aimerais commenter un point positif. C'est le fait que l'Office des transports du Canada aurait dorénavant le pouvoir d'ordonner à une compagnie ferroviaire d'indemniser tout expéditeur qui serait lésé en conséquence du non-respect des obligations de la compagnie de fournir un certain niveau de service selon la nouvelle définition. L'Office des transports du Canada pourrait aussi essayer de faciliter le règlement des différends entre les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs et aurait 90 jours pour rendre ses décisions.

J'étais très heureux de voir cette disposition. Le CN traverse ma circonscription, Yellowhead, et y offre un corridor est-ouest. Au cours des trois ou des quatre dernières années, des entreprises dominantes de l'industrie forestière, de l'extraction du charbon et du transport du gravier, du sable de fracturation et du grain, entre autres, m'ont envoyé de nombreuses plaintes au sujet de la promesse du chemin de fer d'envoyer un train à un endroit précis ou à une installation précise, à une certaine heure. Ces entreprises s'assuraient d'avoir une équipe de 10 personnes disposées à charger les marchandises sur le train, mais aucun train ne se présentait. Parfois, le train se faisait attendre pendant un ou deux jours. Ces entreprises paient leurs employés, et doivent parfois acheminer leurs cargaisons vers la côte Ouest où les attendent un navire à destination d'un port d'outre-mer. Pourtant, la compagnie de chemin de fer a refusé de considérer ces situations de bonne foi. Voilà pourquoi, je suis inscrit à cette partie du projet de loi et j'espère qu'elle permettra de remédier à ce genre de problème.

Une autre question qui me préoccupe et qui n'a pas été abordée dans ce projet de loi omnibus est la longueur des trains qui circulent actuellement au Canada et l'absence d'équipages adéquats à bord de ces trains. Aujourd'hui, les trains sont probablement de deux à trois fois plus longs qu'il y a 10 ou 15 ans. Cette nouvelle réalité crée énormément de pressions sur les équipages des trains et sur les collectivités. Avant de donner un exemple, j'aimerais citer un extrait du Règlement sur les passages à niveau. Le paragraphe 97(2) dit ceci:

Il est interdit de placer à l'arrêt du matériel ferroviaire sur une surface de croisement, ou d'effectuer des manoeuvres, de façon à obstruer plus de cinq minutes le passage à niveau public — y compris par l'activation de la barrière d'un système d'avertissement — lorsque des véhicules automobiles ou des piétons attendent de le franchir.

• (1710)

Par ailleurs, selon l'article 98 du Règlement, si des trains obstruent régulièrement un passage à niveau, les intervenants concernés, y compris la société ferroviaire et les autorités locales responsables de la voirie doivent collaborer en vue de résoudre le problème. Si cela ne fonctionne pas, les autorités locales peuvent écrire une lettre au ministre pour qu'il trouve une solution.

Les problèmes concernant les passages à niveau ont été signalés à plusieurs reprises. Le gouvernement et le comité ne sont pas parvenus à les résoudre. Je vais donner un exemple.

J'habite à Edson, une ville située au centre de ma circonscription, Yellowhead. Notre ville est divisée par des voies ferrées. Il arrive que des trains de deux miles de longueur s'y arrêtent, que ce soit pour un changement d'équipage, une vérification des freins ou pour toute autre raison. Je pourrais faire une pile sur mon bureau avec toutes les plaintes que je reçois parce qu'un train s'est arrêté pendant 15, 20 ou 30 minutes, voire une heure. Pendant ce temps, les gens de l'autre côté de la voie ferrée ne peuvent pas se rendre en ville. Il y a eu des ambulances coincées et des situations d'urgence. Nous signalons le problème régulièrement au CN, mais rien ne change.

Le CN surveille les passages à niveau, mais il y a toujours des obstructions. C'est un problème. Le CN affirme que si nous l'avisons

par téléphone, il divisera le train. A-t-on déjà essayé de diviser un train de deux milles de long à un passage à niveau? C'est pratiquement impossible. Si une personne qui a besoin d'une ambulance après avoir subi une crise cardiaque se trouve du mauvais côté du train, sa vie peut être en danger. C'est la situation qui prévaut dans ma ville et ailleurs dans la circonscription que je représente.

Le CN dit que les gens peuvent parler à la compagnie ferroviaire, faire appel au ministre et attendre les résultats. Je l'ai fait à titre de député. J'ai demandé une rencontre avec le CN et Transports Canada. Les représentants de Transports Canada ont répondu: « Nous avons de très longs trains. Cinq minutes ne représentent pas un gros problème. Même si on parle de 10 ou 15 minutes, et alors? » Nous avons de longs trains, et Transports Canada refuse de se pencher sur le dossier. C'est une lacune dans les nouveaux règlements. Ce problème aurait dû être ciblé.

L'établissement de droits pour les passagers aériens est une bonne chose. Nous savons tous qu'au cours des dernières années il y a eu de nombreuses histoires liées aux compagnies aériennes et qui ont eu lieu au Canada: des retards, des compagnies aériennes qui disent souvent ne pas avoir l'équipage nécessaire, des gens qui ne peuvent se rendre dans une petite localité ou des vols annulés.

Une chose dont on n'a pas parlé et qui est très importante pour les Canadiens est le coût du transport aérien. Par exemple, je fais l'aller-retour entre ma circonscription et Ottawa presque toutes les fins de semaine. Cela me coûte quatre fois plus cher de me rendre d'Ottawa à ma circonscription qu'un vol de New York à Los Angeles alors que la distance est inférieure de 1 000 kilomètres. Nous devons nous pencher sur les coûts que paient les passagers aériens au Canada.

Nous sommes en train d'examiner une partie de la nouvelle réglementation aérienne permettant à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien d'accroître les frais exigés à certains aéroports pour améliorer la circulation des personnes ainsi que les mesures de sécurité. Je ne suis pas contre. Je passe beaucoup de temps aux aéroports d'Ottawa et d'Edmonton, mais ce coût ne devrait pas être refilé au passager aérien. À mon avis, il devrait être assumé par le gouvernement du Canada, qui exige la mise en oeuvre des recommandations en matière de sécurité.

J'aimerais parler brièvement des ports maritimes et de leur capacité d'emprunter des fonds de la Banque de l'infrastructure. À mon sens, c'est inacceptable. La Banque de l'infrastructure prêterait 100 millions de dollars, voire plus, mais qu'en est-il des petites collectivités comme Edson ou Fort St. John partout au pays qui cherchent des fonds pour les aider à combler leurs besoins en matière d'infrastructure? Nous allons dilapider cet argent dans les grands centres et les grands ports de mer. Ce n'est pas la bonne façon de faire les choses.

• (1715)

**M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Monsieur le Président, je vais revenir sur les derniers commentaires du député concernant le programme des infrastructures. Pour la première fois, nous avons un gouvernement qui consacre des centaines de millions de dollars aux infrastructures dans les collectivités rurales de partout au pays. C'est la réalité. Ce sont les sommes qui sont affectées au soutien des collectivités rurales.

*Initiatives ministérielles*

Je me demande si le député d'en face pourrait s'engager à appuyer au moins cette partie du budget. Il semble très intéressé par les infrastructures rurales. Enfin un gouvernement se préoccupe vraiment de la construction de zones urbaines et du financement des infrastructures dans les plus petites municipalités. Pourrait-il nous dire ce qu'il pense de ce programme, qui, si je ne m'abuse, se chiffrera à environ 2 milliards de dollars?

**M. Jim Eglinski:** Monsieur le Président, je ne parle pas uniquement des communautés rurales, je parle aussi des petites municipalités. Si je prends l'exemple de ma circonscription, je dirais que, au cours des deux dernières années, j'ai reçu environ le quart de ce que j'avais reçu au cours des deux dernières années de notre mandat. Je ne dis pas que la situation a changé; les petites municipalités ont de la difficulté à trouver du financement pour les infrastructures. Si l'argent va aux ports maritimes et aux infrastructures majeures des grandes villes, ce sont les petites municipalités qui seront laissées de côté.

[Français]

**M. Pierre-Luc Dusseault (Sherbrooke, NPD):** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de son intervention.

J'aimerais lui poser une question par rapport à la charte des passagers aériens qui, en pratique, est une coquille vide dans le projet de loi. En effet, il n'y pas de description de la charte dans ce projet de loi. Nous n'en connaissons à peu près rien. Elle sera déterminée plus tard par le ministre des Transports quand il décidera de publier un règlement à ce sujet.

Qu'est-ce que mon collègue pense du fait que le gouvernement se pète les bretelles, comme on dit, avec sa fameuse charte des passagers aériens, alors qu'au bout du compte ce que nous avons devant nous est une coquille vide? Nous n'avons aucune assurance que cette charte va bel et bien protéger les consommateurs canadiens.

[Traduction]

**M. Jim Eglinski:** Monsieur le Président, ce n'est pas clair.

Je vais m'éloigner du sujet une minute pour parler de la réglementation applicable aux chemins de fer et des boîtes noires dans les locomotives. Ce que le gouvernement est en train de faire n'est pas clair. Il a eu l'idée d'avoir recours à ces appareils pour des raisons de sécurité. Effectivement, la sécurité est un facteur dont il faut tenir compte dans le transport commercial. Je sais que les gros avions sont munis de boîtes noires et que c'est nécessaire.

Prenons le cas du transport aérien des passagers. Y protège-t-on l'intérêt public? Oui et non. Ce secteur est soumis à une certaine réglementation, mais on devrait pouvoir voyager à prix abordable dans son propre pays. Lorsque je vivais dans le Nord de la Colombie-Britannique, il m'en coûtait plus cher pour aller de Fort St. John à Vancouver que pour me rendre en Europe à partir de Vancouver. Les Canadiens devraient avoir la possibilité de se rendre d'un point à un autre au pays en déboursant une somme raisonnable.

**M. Mel Arnold (North Okanagan—Shuswap, PCC):** Monsieur le Président, je voudrais remercier le député de Yellowhead pour son discours sur ce projet de loi et pour sa connaissance du secteur du transport au pays.

Les interventions des députés nous ont permis de constater que ce projet de loi n'était pas complet. Beaucoup trop de précisions devront être apportées dans la réglementation. Le ministre aura toute la latitude nécessaire pour modeler cette réglementation à sa guise. Pourrait-il nous dire s'il y voit une similitude avec les autres projets de loi étudiés par la Chambre qui avaient été mal préparés, sans

réflexion suffisante, qui étaient incomplets et qui ont semé l'inquiétude après coup dans le public en général et parmi certaines personnes. On dirait qu'il s'en dégage une certaine tendance.

• (1720)

**M. Jim Eglinski:** Monsieur le Président, le gouvernement impose constamment ses projets de loi, sans tenir suffisamment de consultations.

Il y a tout lieu de s'interroger sur les enregistreurs audio-vidéo de locomotive. Je ne pense pas que le gouvernement a suffisamment consulté les employés des chemins de fer, les sociétés ferroviaires et les collectivités. Le gouvernement a tout simplement décidé d'adopter cette mesure parce que c'est ce qu'il voulait faire. S'il y avait eu de meilleures consultations, je ne pense pas que les employés des chemins de fer seraient aussi méfiants. Ils ne savent pas ce qui va se passer ni ce que seront les conséquences pour eux. Si le gouvernement consultait mieux les Canadiens moyens, s'il leur parlait et s'il se souvenait de leur existence, au lieu de toujours se fier à l'avis des grands patrons, il serait possible de régler bien des problèmes.

**M. Tom Lukiwski (Moose Jaw—Lake Centre—Lanigan, PCC):** Monsieur le Président, d'entrée de jeu, je tiens à dire que, selon moi, le projet de loi C-49 est très mal rédigé. Il comporte énormément de lacunes. Il manque de détails et de précisions dans de nombreux domaines. J'examinerai tout cela dans quelques instants. Je n'aurai probablement le temps de me pencher que sur deux ou trois éléments du projet de loi qui sont mal rédigés.

Je vais commencer par la déclaration des droits des passagers de l'air dont il est question dans le projet de loi, mais, avant d'entrer dans le vif du sujet, j'aimerais souligner que, chaque fois que j'entends quelqu'un parler de la déclaration des droits des passagers de l'air, cela me fait sourire. Je me souviens d'un échange qui a eu lieu il y a plusieurs années dans cette enceinte. Nombre de mes collègues qui sont ici depuis un certain temps s'en souviendront peut-être également. Il s'agit d'un échange entre un député du NPD — Jim Maloway, si je ne m'abuse — et un ministre de l'époque, M. John Baird. C'était un vendredi matin. Comme le savent la plupart des députés, les séances du vendredi matin ne sont pas très courues. Il arrive souvent que les questions étudiées sortent de nulle part. Nous étions au pouvoir lorsque cet échange a eu lieu. Nous n'étions jamais certains des questions qui allaient être abordées par les députés de l'opposition. Puisque si peu de députés assistaient aux séances du vendredi, cela signifiait que des députés qui n'avaient jamais eu l'occasion de prendre la parole auparavant pouvaient intervenir et aborder un sujet préoccupant les habitants de leur circonscription. Par conséquent, il arrivait que nos députés ne soient pas en mesure de répondre directement aux questions. Dans le cas qui nous préoccupe, M. Maloway a pris la parole et a signalé qu'il avait présenté un projet de loi d'initiative parlementaire portant sur une déclaration des droits des passagers de l'air. Lorsqu'il a posé sa question au ministre Baird, le député a souligné que, selon des rapports, un certain nombre de compagnies aériennes en Europe envisageaient, par mesure d'économie, d'imposer aux passagers des frais pour utiliser les toilettes. M. Maloway a demandé à M. Baird s'il était normal que les compagnies aériennes imposent de tels frais. M. Baird a répondu sans hésiter: « Ça "Depend" ». Les députés devront peut-être réfléchir à cette réponse pendant un instant, mais c'est l'une des réparties ou des réponses les plus habiles qu'il m'a été donné d'entendre depuis que je suis ici, et je ne l'oublierai jamais.

*Initiatives ministérielles*

Parlons du projet de loi et de ses suggestions pour une déclaration des droits des passagers de l'air. Une fois de plus, ça manque de précision. Le projet de loi laisse entendre que tout passager qui se sent lésé par une compagnie aérienne ou qui souhaite porter plainte contre une compagnie aérienne pour une panoplie de raisons différentes pourrait potentiellement recevoir une indemnisation financière du gouvernement. Cela signifie que si un passager a une mauvaise expérience lors d'un vol, que la compagnie aérienne perd ses bagages, qu'il est contraint de rester sur la piste pendant plusieurs heures pour je ne sais quelle raison ou qu'il se sent lésé à certains égards, il pourrait demander une indemnisation financière à la compagnie aérienne. Le projet de loi laisse entendre que le ministre responsable aurait alors le pouvoir de fixer un niveau d'indemnisation financière, mais celui-ci serait illimité. Le projet de loi n'établit aucune clarté ni aucune règle relativement à cette indemnisation, notamment à savoir quels en seraient les critères d'admissibilité. Le projet de loi dit simplement qu'un ministre pourrait fixer arbitrairement un niveau d'indemnisation financière pour un passager qui estime que ses droits ont été brimés. Rien que pour cette raison, je doute que la plupart des députés puissent appuyer le projet de loi, car il est trop vague. Il ne précise pas exactement quelles seraient les responsabilités des compagnies aériennes et celles des passagers. Il est mal rédigé et j'invite tous les députés à consulter à tout le moins leur caucus, à parler au ministre et à lui suggérer d'envisager d'amender le projet de loi, voire de récrire cette portion, car elle est mal rédigée.

● (1725)

De plus, il y a un article dans le projet de loi sur le transport aérien et les contrôles, plus précisément sur la possibilité pour les aéroports d'avoir recours à des appareils de détection supplémentaires. À première vue, on estimerait légitime que les aéroports envisagent une telle solution si leur achalandage augmente et qu'ils considèrent qu'il faudrait plus d'appareils de détection pour effectuer le contrôle des voyageurs. C'est une considération que la plupart des députés jugeraient légitime. Toutefois, le projet de loi laisse aussi penser que, si un aéroport se dote d'un nouvel appareil de détection, la compagnie aérienne pourrait devoir le payer et en refiler le coût aux voyageurs. En d'autres termes, plutôt que de payer les appareils de détection, l'administration aéroportuaire pourrait refiler la facture à la compagnie aérienne.

Pour recouvrer ce coût, la compagnie aérienne voudrait le refiler aux passagers. De quoi s'agit-il au juste? C'est une taxe. Je ne sais pas comment décrire cela autrement. C'est tout bonnement une taxe. Les Canadiens payent déjà assez de taxes. Le gouvernement, bien entendu, veut les taxer encore plus, mais c'est une question dont nous devrions peut-être débattre un autre jour. Quoi qu'il en soit, cette disposition est inconsidérée, mal conçue et pourrait avoir pour conséquence inattendue de taxer les passagers des compagnies aériennes encore plus qu'ils ne le sont déjà. Voilà encore un exemple qui montre que ce projet de loi est non seulement mal pensé, mais aussi mal conçu et mal formulé.

Je parlerai un instant d'une autre disposition du projet de loi, qui suggère l'installation d'enregistreurs audio-vidéo dans les locomotives afin que si, par malheur, un accident survient, les enquêteurs puissent examiner ces enregistreurs pour déterminer ce qui s'est passé. Le gouvernement soutient qu'il s'agit là d'une mesure de prévention et de sécurité, mais je ne crois pas qu'elle en est réellement une. En effet, même si l'installation d'enregistreurs pourrait être utile en cas de catastrophe majeure — par exemple, un grave déraillement —, je ne pense pas qu'elle soit aussi importante pour la sécurité que l'inspection des freins, entre autres.

Par ailleurs, cette disposition ouvrirait la porte à des abus de la part des enquêteurs des chemins de fer, qui pourraient se servir des enregistreurs audio-vidéo à d'autres fins, y compris peut-être pour imposer des sanctions disciplinaires aux conducteurs ou aux mécaniciens des locomotives, ou aux travailleurs syndiqués de la compagnie de chemin de fer.

Le Canada a adopté des lois sur la protection des renseignements personnels pour une raison. Je crains que, même si elle vise peut-être à corriger un problème de sécurité, cette disposition particulière puisse avoir des conséquences imprévues et finir par porter atteinte au droit fondamental à la vie privée des Canadiens. C'est pour cette raison, et aussi parce que je crois qu'il est mal rédigé, que le projet de loi doit être rejeté.

Je peux assurer à la Chambre que les députés de l'opposition officielle voteront certainement contre le projet de loi C-49.

\* \* \*

**LE CODE CRIMINEL**

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 24 octobre, du projet de loi C-46, Loi modifiant le Code criminel (infractions relatives aux moyens de transport) et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois, dont le comité a fait rapport avec des propositions d'amendement, ainsi que de la motion du groupe n° 1.

**Le vice-président adjoint (M. Anthony Rota):** Comme il est 17 h 30, la Chambre passe maintenant au vote par appel nominal différé sur la motion à l'étape du rapport du projet de loi C-46.

Convoquez les députés.

*Et la sonnerie s'étant arrêtée:*

● (1800)

[Français]

**Le Président:** La mise aux voix porte sur la motion n° 2.

● (1810)

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

(Vote n° 371)

**POUR**

Députés

Angus	Aubin
Barsalou-Duval	Beaulieu
Blaikie	Blaney (North Island—Powell River)
Boudrias	Boulerice
Boutin-Sweet	Brousseau
Cannings	Caron
Choquette	Christopherson
Cullen	Davies
Dubé	Duncan (Edmonton Strathcona)
Dusseault	Duvall
Fortin	Gill
Hardcastle	Johns
Jolibois	Julian
Kwan	Marcil
Masse (Windsor West)	Mathysen
Moore	Mulcair
Nantel	Pauzé
Plamondon	Quach
Ramsey	Saganash
Sansoucy	Ste-Marie
Stetski	Stewart
Weir — 43	

## Initiatives ministérielles

## CONTRE

## Députés

Albas	Albrecht
Aldag	Alghabra
Alleslev	Allison
Amos	Anandasangaree
Anderson	Arnold
Arseneault	Arya
Ayoub	Badawey
Bagnell	Bains
Barlow	Baylis
Beech	Bennett
Benzen	Bergen
Bernier	Berthold
Bezan	Bibeau
Bittle	Blair
Blaney (Bellechasse—Les Etchemins—Lévis)	Block
Boissonnault	Bossio
Boucher	Brassard
Bratina	Breton
Brisson	Brown
Caesar-Chavannes	Calkins
Carr	Carrie
Casey (Cumberland—Colchester)	Casey (Charlottetown)
Chagger	Champagne
Chen	Chong
Clarke	Clement
Cooper	Cormier
Cuzner	Dabrusin
Damoff	DeCoursey
Deltell	Dhaliwal
Dhillon	Di Iorio
Diotte	Doherty
Dreeschen	Drouin
Dubourg	Duclos
Duguid	Duncan (Etobicoke North)
Dzerowicz	Easton
Eglinski	Ehsassi
El-Khoury	Ellis
Erskine-Smith	Eyking
Eyolfson	Falk
Fast	Fergus
Fillmore	Finley
Finnigan	Fisher
Fonseca	Fortier
Fragiskatos	Fraser (West Nova)
Fraser (Central Nova)	Fry
Fuhr	Gallant
Garneau	Gerretsen
Gladu	Godin
Goldsmith-Jones	Goodale
Gould	Gourde
Graham	Grewal
Harder	Hardie
Harvey	Hehr
Hoback	Holland
Housefather	Hussen
Iacono	Jeneroux
Joly	Jordan
Jowhari	Kelly
Kent	Khalid
Khera	Kitchen
Kmiec	Lake
Lambropoulos	Lametti
Lamoureux	Lapointe
Lauzon (Stormont—Dundas—South Glengarry)	Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation)
LeBlanc	Lebouthillier
Leitch	Leslie
Levitt	Liepert
Lighbound	Lobb
Lockhart	Long
Longfield	Ludwig
Lukiwski	MacAulay (Cardigan)
MacKenzie	MacKinnon (Gatineau)
Maguire	Maloney
Massé (Avignon—La Mitis—Matane—Matapédia)	
May (Cambridge)	
McCauley (Edmonton West)	McColeman
McCrimmon	McDonald
McGuinty	McKay
McKenna	McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)
McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo)	McLeod (Northwest Territories)
Mendès	Mendicino
Mihychuk	Miller (Bruce—Grey—Owen Sound)
Miller (Ville-Marie—Le Sud-Ouest—Île-des-Soeurs)	
Monsef	
Morrissey	Motz

Murray	Nassif
Nater	Ng
Nicholson	Obhrai
O'Connell	Oliphant
Oliver	O'Regan
Ouellette	Paul-Hus
Peschisolido	Peterson
Petitpas Taylor	Philpott
Picard	Poilievre
Poissant	Qualtrough
Ratansi	Rayes
Reid	Richards
Rioux	Robillard
Rodriguez	Romanado
Rota	Rudd
Ruimy	Rusnak
Sahota	Sajjan
Sangha	Sarai
Saroya	Scarpaleggia
Scheer	Schieffe
Schmale	Schulte
Serré	Shanahan
Sheehan	Shields
Shiple	Sidhu (Mission—Matsqui—Fraser Canyon)
Sidhu (Brampton South)	Sikand
Simms	Sopuck
Sorbara	Sorenson
Spengemann	Stanton
Strahl	Stubbs
Sweet	Tabbara
Tan	Tassi
Tilson	Tootoo
Trost	Trudeau
Van Kesteren	Van Loan
Vandal	Vecchio
Viersen	Virani
Wagantall	Warawa
Warkentin	Waugh
Webber	Whalen
Wilkinson	Wilson-Raybould
Wong	Young
Yurdiga	Zahid
Zimmer — 251	

## PAIRÉS

## Députés

Hutchings Thériault — 2

**Le Président:** Je déclare la motion n° 2 rejetée.

[Traduction]

L'hon. Jody Wilson-Raybould (ministre de la Justice et procureure générale du Canada, Lib.) propose que le projet de loi, tel que modifié, soit agréé à l'étape du rapport.

**Le Président:** Le vote suivant porte sur la motion principale. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le Président:** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le Président:** Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le Président:** À mon avis, les oui l'emportent.

*Initiatives ministérielles**Et cinq députés ou plus s'étant levés:*

● (1815)

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

*(Vote n° 372)***POUR**

## Députés

Aldag	Alghabra
Alleslev	Amos
Anandasangaree	Arseneault
Arya	Ayoub
Badawey	Bagnell
Bains	Barsalou-Duval
Baylis	Beaulieu
Beech	Bennett
Bibeau	Bittle
Blair	Boissonnault
Bossio	Boudrias
Bratina	Breton
Brison	Caesar-Chavannes
Carr	Casey (Cumberland—Colchester)
Casey (Charlottetown)	Chagger
Champagne	Chen
Cormier	Cuzner
Dabrusin	Damoff
DeCoursey	Dhaliwal
Dhillon	Di Iorio
Drouin	Dubourg
Duclos	Duguid
Duncan (Etobicoke North)	Dzerowicz
Easter	Ehsassi
El-Khoury	Ellis
Erskine-Smith	Eyking
Eyolfson	Fergus
Fillmore	Finnigan
Fisher	Fonseca
Fortier	Fortin
Fragiskatos	Fraser (West Nova)
Fraser (Central Nova)	Fry
Fuhr	Gameau
Gerretsen	Gill
Goldsmith-Jones	Goodale
Gould	Graham
Grewal	Hardie
Harvey	Hehr
Holland	Housefather
Hussen	Iacono
Joly	Jordan
Jowhari	Khalid
Khera	Lambropoulos
Lametti	Lamoureux
Lapointe	Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation)
LeBlanc	Lebouthillier
Leslie	Levitt
Lightbound	Lockhart
Long	Longfield
Ludwig	MacAulay (Cardigan)
MacKinnon (Gatineau)	Maloney
Maril	Massé (Avignon—La Mitis—Matane—Matapédia)
May (Cambridge)	McCrimmon
McDonald	McGuinty
McKay	McKenna
McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)	McLeod (Northwest Territories)
Mendès	Mendicino
Mihychuk (Soeurs)	Miller (Ville-Marie—Le Sud-Ouest—Île-des-Soeurs)
Monsef	Morrissey
Murray	Nassif
Ng	O'Connell
Oliphant	Oliver
O'Regan	Ouellette
Pauzé	Peschisolido
Peterson	Petitpas Taylor
Philpott	Picard
Plamondon	Poissant
Qualtrough	Ratansi
Rioux	Robillard
Rodriguez	Romanado
Rota	Rudd
Ruimy	Rusnak
Sahota	Sajjan
Sangha	Sarai
Scarpaleggia	Schiefke
Schulte	Serré

Shanahan	Sheehan
Sidhu (Mission—Matsqui—Fraser Canyon)	Sidhu (Brampton South)
Sikand	Simms
Sorbara	Spengemann
Ste-Marie	Stewart
Tabbara	Tan
Tassi	Tootoo
Trudeau	Vandal
Virani	Whalen
Wilkinson	Wilson-Raybould
Young	Zahid — 174

**CONTRE**

## Députés

Albas	Albrecht
Allison	Anderson
Angus	Arnold
Aubin	Barlow
Benzen	Bergen
Bernier	Berthold
Bezan	Blaikie
Blaney (North Island—Powell River)	Blaney (Bellechasse—Les Etchemins—Lévis)
Block	Boucher
Boulerice	Boutin-Sweet
Brassard	Brousseau
Brown	Calkins
Cannings	Caron
Carrie	Chong
Choquette	Christopherson
Clarke	Clement
Cooper	Cullen
Davies	Deltell
Diotte	Doherty
Dreeshen	Dubé
Duncan (Edmonton Strathcona)	Dusseault
Duvall	Eglinski
Falk	Fast
Finley	Gallant
Gladu	Godin
Gourde	Hardcastle
Harder	Hoback
Jeneroux	Johns
Jolibois	Julian
Kelly	Kent
Kitchen	Kmiec
Kwan	Lake
Lauzon (Stormont—Dundas—South Glengarry)	Leitch
Liepert	Lobb
Lukiwski	MacKenzie
Maguire	Masse (Windsor West)
Mathysen	McCauley (Edmonton West)
McColeman	McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo)
Miller (Bruce—Grey—Owen Sound)	Moore
Motz	Mulcair
Nantel	Nater
Nicholson	Obhrai
Paul-Hus	Poilievre
Quach	Ramsey
Rayes	Reid
Richards	Saganash
Sansoucy	Saroya
Scheer	Schmale
Shields	Shipley
Sopuck	Sorenson
Stanton	Stetski
Strahl	Stubbs
Sweet	Tilson
Trost	Van Kesteren
Van Loan	Vecchio
Rudd	Wagantall
Viersen	Warkentin
Warawa	Webber
Waugh	Wong
Weir	Zimmer — 120
Yurdiga	

## PAIRÉS

Députés

Hutchings

Thériault — 2

**Le Président:** Je déclare la motion adoptée.

## INITIATIVES PARLEMENTAIRES

● (1820)

[Français]

## LA TARIFICATION DU CARBONE

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 18 octobre, de la motion.

**Le Président:** La Chambre procédera maintenant au vote par appel nominal différé sur la motion M-131 sous la rubrique Affaires émanant des députés, au nom du député d'Oshawa.

● (1830)

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

(Vote n° 373)

## POUR

Députés

Albas	Albrecht
Allison	Anderson
Arnold	Barlow
Benzen	Bergen
Bernier	Berthold
Bezan	Blaney (Bellechasse—Les Etchemins—Lévis)
Block	Boucher
Brassard	Brown
Calkins	Carrie
Chong	Clarke
Clement	Cooper
Deltell	Diotte
Doherty	Dreeshen
Eglinski	Falk
Fast	Finley
Gallant	Genuis
Gladu	Godin
Gourde	Harder
Hoback	Jeneroux
Kelly	Kent
Kitchen	Kniec
Lake	Lauzon (Stormont—Dundas—South Glengarry)
Leitch	Liepert
Lobb	Lukiwski
MacKenzie	Maguire
McCaughey (Edmonton West)	McColeman
McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo)	Miller (Bruce—Grey—Owen Sound)
Motz	Nater
Nicholson	Obhrai
Paul-Hus	Poillievre
Rayes	Reid
Richards	Saroya
Scheer	Schmale
Shields	Shiple
Sopuck	Sorenson
Stanton	Strahl
Stubbs	Sweet
Tilson	Trost
Van Kesteren	Van Loan
Vecchio	Viersen
Wagantall	Warawa
Warkentin	Waugh
Webber	Wong
Yurdiga	Zimmer — 88

## CONTRE

Députés

Aldag	Alghabra
Alleslev	Amos
Anandasangaree	Angus
Arseneault	Arya

## Initiatives parlementaires

Aubin	Ayoub
Badawey	Bagnell
Bains	Barsalou-Duval
Baylis	Beaulieu
Beech	Bennett
Bibeau	Bittle
Blaikie	Blair
Blaney (North Island—Powell River)	Boissonnault
Bossio	Boudrias
Boulerice	Boutin-Sweet
Bratina	Breton
Brisson	Brosseau
Caesar-Chavannes	Cannings
Caron	Carr
Casey (Cumberland—Colchester)	Casey (Charlottetown)
Chagger	Champagne
Chen	Choquette
Christopherson	Cormier
Cullen	Cuzner
Dabrusin	Damoff
Davies	DeCoursey
Dhaliwal	Dhillon
Di Iorio	Drouin
Dubé	Dubourg
Duclos	Duguid
Duncan (Etobicoke North)	Duncan (Edmonton Strathcona)
Dusseault	Duvall
Dzerowicz	Easter
Ehsassi	El-Khoury
Ellis	Erskine-Smith
Eyking	Eyolfson
Fergus	Fillmore
Finnigan	Fisher
Fonseca	Fortier
Fortin	Fragiskatos
Fraser (West Nova)	Fraser (Central Nova)
Fry	Fuhr
Garneau	Gerretsen
Gill	Goldsmith-Jones
Goodale	Gould
Graham	Grewal
Hardcastle	Hardie
Harvey	Hehr
Holland	Housefather
Hussen	Iacono
Johns	Jolibois
Joly	Jordan
Jowhari	Julian
Khalid	Khera
Kwan	Lambropoulos
Lametti	Lamoureux
Lapointe	Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation)
LeBlanc	Lebouhillier
Leslie	Levitt
Lightbound	Lockhart
Long	Longfield
Ludwig	MacAulay (Cardigan)
Maloney	Marcil
Masse (Windsor West)	Massé (Avignon—La Mitis—Matane—Matapédia)
Mathysen	May (Cambridge)
McCrimmon	McDonald
McGuinty	McKay
McKenna	McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)
McLeod (Northwest Territories)	Mendès
Medicino	Mihychuk
Miller (Ville-Marie—Le Sud-Ouest—Île-des-Sœurs)	
Monsef	
Moore	Morrissey
Mulcair	Murray
Nantel	Nassif
Ng	O'Connell
Oliphant	Oliver
O'Regan	Ouellette
Paupé	Peschisolido
Peterson	Petitpas Taylor
Philpott	Picard

*Initiatives parlementaires*

Plamondon	Poissant
Quach	Qualtrough
Ramsey	Ratansi
Rioux	Robillard
Rodriguez	Romanado
Rota	Rudd
Ruimy	Rusnak
Saganash	Sahota
Sajjan	Sangha
Sansoucy	Sarai
Scarpateggia	Schiefke
Schulte	Serré
Shanahan	Sheehan
Sidhu (Mission—Matsqui—Fraser Canyon)	Sidhu (Brampton South)
Sikand	Simms
Sorbara	Spengemann
Ste-Marie	Stetski
Stewart	Tabbara
Tan	Tassi
Tootoo	Trudeau
Vandal	Virani
Weir	Whalen
Wilkinson	Wilson-Raybould
Young	Zahid — 206

**PAIRÉS**

Députés

Hutchings Thériault — 2

**Le Président:** Je déclare la motion rejetée.

\* \* \*

[Traduction]

**LA LOI SUR LA COUR SUPRÊME**

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 19 octobre, de la motion portant que le projet de loi C-203, Loi modifiant la Loi sur la Cour suprême (compréhension des langues officielles), soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

**Le Président:** La Chambre passe maintenant au vote par appel nominal différé sur la motion à l'étape de la deuxième lecture du projet de loi C-203 sous la rubrique des Initiatives parlementaires.

• (1835)

*Avant que le greffier n'annonce le résultat du vote:***Le Président:** La députée de Davenport invoque le Règlement.

• (1840)

**Mme Julie Dzerowicz:** Monsieur le Président, dans toute cette animation, je me suis trouvée à voter deux fois. Mon intention était de voter non.

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

*(Vote n° 374)***POUR**

Députés

Angus	Arnold
Arseneault	Aubin
Ayoub	Barsalou-Duval
Baylis	Beaulieu
Blaikie	Blaney (North Island—Powell River)
Boucher	Boudrias
Boulerice	Boutin-Sweet
Breton	Brousseau
Cannings	Caron
Choquette	Christopherson
Clarke	Cullen
Dhillon	Di Iorio
Drouin	Dubé
Duncan (Edmonton Strathcona)	Dusseault
Duvall	Erskine-Smith
Fortier	Fortin
Gill	Godin
Gourde	Graham
Hardcastle	Housefather
Johns	Julian

Lapointe	Marcil
Masse (Windsor West)	Mathysen
Mendès	Moore
Mulcair	Nantel
Nassif	Nater
Obhrai	Ouellette
Pauzé	Plamondon
Quach	Ramsey
Sansoucy	Schiefke
Ste-Marie	Stetski
Stewart	Tilson
Van Kesteren	Vandal
Weir — 65	

**CONTRE**

Députés

Albas	Albrecht
Aldag	Alghabra
Alleslev	Allison
Amos	Anandasangaree
Anderson	Arya
Badawey	Bagnell
Bains	Barlow
Beech	Bennett
Benzen	Bergen
Bernier	Berthold
Bezan	Bibeau
Bittle	Blair
Blaney (Bellechasse—Les Etchemins—Lévis)	Block
Boissonnault	Bossio
Brassard	Bratina
Brison	Brown
Caesar-Chavannes	Calkins
Carr	Carrie
Casey (Cumberland—Colchester)	Casey (Charlottetown)
Chagger	Champagne
Chen	Chong
Clement	Cooper
Cormier	Cuzner
Dabrusin	Damoff
DeCoursey	Deltell
Dhaliwal	Diotte
Doherty	Dreeschen
Dubourg	Duclos
Duguid	Duncan (Etobicoke North)
Dzerowicz	Easter
Egliniski	Ehsassi
El-Khoury	Ellis
Eyking	Eyolfson
Falk	Fast
Fillmore	Finley
Finnigan	Fisher
Fonseca	Fragiskatos
Fraser (West Nova)	Fraser (Central Nova)
Fry	Fuhr
Gallant	Garneau
Genuis	Gerretsen
Gladu	Goldsmith-Jones
Goodale	Gould
Grewal	Harder
Hardie	Harvey
Hehr	Hoback
Holland	Hussen
Iacono	Jeneroux
Joly	Jordan
Jowhari	Kelly
Kent	Khalid
Khera	Kitchen
Kmiec	Lake
Lambropoulos	Lametti
Lamoureux	Lauzon (Stormont—Dundas—South Glengarry)
Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation)	LeBlanc
Lebouthillier	Leitch
Leslie	Levitt

*Initiatives parlementaires*

Liepert	Lightbound
Lobb	Lockhart
Long	Longfield
Ludwig	Lukiwski
MacAulay (Cardigan)	MacKenzie
Maguire	Maloney
Massé (Avignon—La Mitis—Matane—Matapédia)	
May (Cambridge)	
McCaughey (Edmonton West)	McColeman
McCrimmon	McDonald
McGuinty	McKay
McKenna	McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)
McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo)	McLeod (Northwest Territories)
Mendicino	Mihychuk
Miller (Bruce—Grey—Owen Sound)	Miller (Ville-Marie—Le Sud-Ouest—Île-des-Sœurs)
Monsef	Morrissey
Motz	Murray
Ng	Nicholson
O'Connell	Olipphant
Oliver	O'Regan
Paul-Hus	Peschisolido
Peterson	Petitpas Taylor
Philpott	Picard
Poillievre	Poissant
Qualtrough	Ratansi
Rayes	Reid
Richards	Rioux
Robillard	Rodriguez
Romanado	Rota
Rudd	Ruimy
Rusnak	Sahota
Sajjan	Sangha
Sarai	Saroya
Scarpaleggia	Scheer
Schmale	Schulte
Serré	Shanahan
Sheehan	Shields
Shiple	Sidhu (Mission—Matsqui—Fraser Canyon)
Sidhu (Brampton South)	Sikand
Simms	Sopuck
Sorbara	Sorenson
Spengemann	Stanton
Strahl	Stubbs
Sweet	Tabbara
Tan	Tassi
Tootoo	Trost
Trudeau	Van Loan
Vecchio	Viersen
Virani	Wagantall
Warawa	Warkentin
Waugh	Webber
Whalen	Wilkinson
Wilson-Raybould	Wong
Young	Yurdiga
Zahid	Zimmer — 224

## PAIRÉS

Députés

Hutchings

Thériault — 2

**Le Président:** Je déclare la motion rejetée.

\* \* \*

[Français]

## LA LOI SUR LA TAXE D'ACCISE

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 20 octobre, de la motion portant que le projet de loi C-342, Loi modifiant la Loi sur la taxe d'accise (prélèvement relatif au carbone), soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

**Le Président:** La Chambre procédera maintenant au vote par appel nominal différé sur la motion à l'étape de la deuxième lecture du projet de loi C-342 sous la rubrique des affaires émanant des députés.

• (1850)

*Avant que le greffier n'annonce le résultat du vote:*

**Mme Marjolaine Boutin-Sweet:** Monsieur le Président, le député de Calgary Forest Lawn a voté, mais malheureusement, il est sorti

avant d'entendre le résultat du vote. Alors, je ne pense pas que son vote devrait compter.

**Le Président:** J'ai l'impression que c'est le cas.

[Traduction]

Je rappelle aux députés qu'ils doivent demeurer à leur place jusqu'à ce que le résultat du vote soit annoncé; s'ils partent avant, leur vote ne comptera pas.

[Français]

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

(Vote n<sup>o</sup> 375)

## POUR

Députés

Albas	Albrecht
Allison	Anderson
Arnold	Benzen
Bergen	Bernier
Berthold	Bezan
Blaney (Bellechasse—Les Etchemins—Lévis)	Block
Boucher	Brassard
Brown	Calkins
Carrie	Chong
Clarke	Clement
Cooper	Deltell
Diotte	Doherty
Dreeshen	Egliniski
Falk	Fast
Finley	Gallant
Genius	Gladu
Godin	Gourde
Harder	Hoback
Jeneroux	Kelly
Kent	Kitchen
Kmiec	Lake
Lauzon (Stormont—Dundas—South Glengarry)	Leitch
Liepert	Lobb
Lukiwski	MacKenzie
Maguire	McCaughey (Edmonton West)
McColeman	McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo)
Miller (Bruce—Grey—Owen Sound)	Motz
Nater	Nicholson
Paul-Hus	Poillievre
Rayes	Reid
Richards	Saroya
Schmale	Shields
Shiple	Sopuck
Sorenson	Stanton
Strahl	Stubbs
Sweet	Tilson
Trost	Van Kesteren
Van Loan	Vecchio
Viersen	Wagantall
Warawa	Warkentin
Waugh	Webber
Wong	Yurdiga
Zimmer — 85	

## CONTRE

Députés

Aldag	Alghabra
Alleslev	Amos
Anandasangaree	Angus
Arseneault	Arya
Aubin	Ayoub
Badawey	Bagnell
Bains	Barsalou-Duval
Baylis	Beaulieu
Beech	Bennett
Bibeau	Bittle
Blaikie	Blair

*Initiatives parlementaires*

Blaney (North Island—Powell River)	Boissonnault
Bossio	Boudrias
Boulerice	Boutin-Sweet
Bratina	Breton
Brison	Brosseau
Caesar-Chavannes	Cannings
Caron	Carr
Casey (Cumberland—Colchester)	Casey (Charlottetown)
Chagger	Champagne
Chen	Choquette
Christopherson	Cormier
Cullen	Cuzner
Dabrusin	Damoff
Davies	DeCoursey
Dhillon	Di Iorio
Drouin	Dubé
Dubourg	Duclos
Duguid	Duncan (Etobicoke North)
Duncan (Edmonton Strathcona)	Dusseau
Duvall	Dzerowicz
Easter	Ehsassi
El-Khoury	Ellis
Erskine-Smith	Eyking
Eyolfson	Fergus
Fillmore	Finnigan
Fisher	Fonseca
Fortier	Fortin
Fragiskatos	Fraser (West Nova)
Fraser (Central Nova)	Fry
Fuhr	Garneau
Gerretsen	Gill
Goldsmith-Jones	Goodale
Gould	Graham
Grewal	Hardcastle
Hardie	Harvey
Hehr	Holland
Housefather	Hussen
Iacono	Johns
Jolibois	Joly
Jordan	Jowhari
Julian	Khalid
Khera	Kwan
Lambropoulos	Lametti
Lamoureux	Lapointe
Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation)	LeBlanc
Lebouthillier	Leslie
Levitt	Lightbound
Lockhart	Long
Longfield	Ludwig
MacAulay (Cardigan)	Maloney
Marcil	Masse (Windsor West)
Massé (Avignon—La Mitis—Matane—Matapédia)	
Mathysen	McCrimmon
May (Cambridge)	McGuinty
McDonald	McKenna
McKay	McLeod (Northwest Territories)
McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)	Mendicino
Mendès	Miller (Ville-Marie—Le Sud-Ouest—Île-des-Soeurs)
Mihychuk	
Moore	Moore
Monsef	Mulcair
Morrissey	Nantel
Murray	Ng
Nassif	Olipphant
O'Connell	O'Regan
Oliver	Pauzé
Ouellette	Peterson
Peschisolido	Philpott
Petitpas Taylor	Plamondon
Picard	Quach
Poissant	Ramsey
Qualtrough	Rioux
Ratansi	Rodriguez
Robillard	Rota
Romanado	Rudd
Rudd	Ruimy
Rusnak	Saganash
Sahota	Sajjan
Sangha	Sansoucy
Sarai	Scarpaleggia
Schiefke	Schulte
Serré	Shanahan
Sheehan	Sidhu (Mission—Matsqui—Fraser Canyon)
Sidhu (Brampton South)	Sikand
Simms	Sorbara
Spengemann	Ste-Marie
Stetski	Stewart
Tabbara	Tan
Tassi	Tootoo

Trudeau	Vandal
Virani	Weir
Whalen	Wilkinson
Wilson-Raybould	Young
Zahid — 205	

## PAIRÉS

Députés

Hutchings Thériault — 2

**Le Président:** Je déclare la motion rejetée.

\* \* \*

[Traduction]

**LA LOI SUR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES SERVICES GOUVERNEMENTAUX**

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 23 octobre, de la motion portant que le projet de loi C-344, Loi modifiant la Loi sur le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux (retombées locales), soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

**Le Président:** La Chambre passe maintenant au vote par appel nominal différé sur la motion à l'étape de la deuxième lecture du projet de loi C-344 sous la rubrique des Initiatives parlementaires.

Puis-je me dispenser d'en faire la lecture?

**Des voix:** D'accord.**Des voix:** Non.

[La présidence donne lecture de la motion.]

● (1900)

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

(Vote n<sup>o</sup> 376)

## POUR

Députés

Aldag	Alghabra
Alleslev	Amos
Anandasangaree	Angus
Arseneault	Arya
Aubin	Ayoub
Badawey	Bagnell
Bains	Baylis
Beech	Bennett
Bibeau	Bitte
Blaikie	Blair
Blaney (North Island—Powell River)	Boissonnault
Bossio	Boulerice
Boutin-Sweet	Bratina
Breton	Brison
Brosseau	Caesar-Chavannes
Cannings	Caron
Carr	Casey (Cumberland—Colchester)
Casey (Charlottetown)	Chagger
Champagne	Chen
Choquette	Christopherson
Cormier	Cullen
Cuzner	Dabrusin
Damoff	Davies
DeCoursey	Dhalawal
Dhillon	Di Iorio
Drouin	Dubé

*Initiatives parlementaires*

Dubourg	Duclos	Deltell	Diotte
Duguid	Duncan (Etobicoke North)	Doherty	Dreeschen
Duncan (Edmonton Strathcona)	Dusseauit	Eglinski	Falk
Duvall	Dzerowicz	Fast	Finley
Easter	Ehsassi	Fortin	Gallant
El-Khoury	Ellis	Genuis	Gill
Erskine-Smith	Eyking	Gladu	Godin
Eyolfson	Fergus	Gourde	Harder
Fillmore	Finnigan	Hoback	Jeneroux
Fisher	Fonseca	Kelly	Kent
Fortier	Fragiskatos	Kitchen	Kmiec
Fraser (West Nova)	Fraser (Central Nova)	Lake	Lauzon (Stormont—Dundas—South Glengarry)
Fry	Fuhr	Laitch	Liepert
Garneau	Gerretsen	Lobb	Lukiwski
Goldsmith-Jones	Goodale	MacKenzie	Maguire
Gould	Graham	Marcel	McCauley (Edmonton West)
Grewal	Hardcastle	McColeman	McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo)
Hardie	Harvey	Miller (Bruce—Grey—Owen Sound)	Motz
Hehr	Holland	Nater	Nicholson
Housefather	Hussen	Obhrai	Paul-Hus
Iacono	Johns	Pauzé	Plamondon
Jolibois	Joly	Poilievre	Rayes
Jordan	Jowhari	Reid	Richards
Julian	Khalid	Saroya	Schmale
Khera	Kwan	Shields	Shiple
Lambropoulos	Lametti	Sopuck	Sorenson
Lamoureux	Lapointe	Stanton	Ste-Marie
Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation)	LeBlanc	Strahl	Stubbs
Lebouthillier	Leslie	Sweet	Tilson
Levitt	Lightbound	Trost	Van Kesteren
Lockhart	Long	Van Loan	Vecchio
Longfield	Ludwig	Viersen	Wagantall
MacAulay (Cardigan)	Maloney	Warawa	Warkentin
Masse (Windsor West)	Massé (Avignon—La Mitis—Matane—Matapédia)	Waugh	Webber
Mathysen	May (Cambridge)	Wong	Yurdiga
McCrimmon	McDonald	Zimmer — 93	
McGuinty	McKay		
McKenna	McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)		
McLeod (Northwest Territories)	Mendès		
Medicino	Mihychuk		
Miller (Ville-Marie—Le Sud-Ouest—Île-des-Sœurs)			
Monsef			
Morrissey	Mulcair		
Murray	Nantel		
Nassif	Ng		
O'Connell	Oliphant		
Oliver	O'Regan		
Ouellette	Peschisolido		
Peterson	Petitpas Taylor		
Philpott	Picard		
Poissant	Quach		
Qualtrough	Ramsey		
Ratansi	Rioux		
Robillard	Rodriguez		
Romanado	Rota		
Rudd	Ruimy		
Rusnak	Saganash		
Sahota	Sajjan		
Sangha	Sansoucy		
Sarai	Scarpaleggia		
Schiefke	Schulte		
Serré	Shanahan		
Sheehan	Sidhu (Mission—Matsqui—Fraser Canyon)		
Sidhu (Brampton South)	Sikand		
Simms	Sorbara		
Spengemann	Stetski		
Stewart	Tabbara		
Tan	Tassi		
Tootoo	Trudeau		
Vandal	Virani		
Weir	Whalen		
Wilkinson	Wilson-Raybould		
Young	Zahid — 196		

**CONTRE**

## Députés

Albrecht	Allison
Anderson	Arnold
Barsalou-Duval	Beaulieu
Benzen	Bernier
Berthold	Bezan
Blaney (Bellechasse—Les Etchemins—Lévis)	Block
Boucher	Boudrias
Brassard	Brown
Calkins	Carrie
Chong	Clarke
Clement	Cooper

Deltell	Diotte
Doherty	Dreeschen
Eglinski	Falk
Fast	Finley
Fortin	Gallant
Genuis	Gill
Gladu	Godin
Gourde	Harder
Hoback	Jeneroux
Kelly	Kent
Kitchen	Kmiec
Lake	Lauzon (Stormont—Dundas—South Glengarry)
Laitch	Liepert
Lobb	Lukiwski
MacKenzie	Maguire
Marcel	McCauley (Edmonton West)
McColeman	McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo)
Miller (Bruce—Grey—Owen Sound)	Motz
Nater	Nicholson
Obhrai	Paul-Hus
Pauzé	Plamondon
Poilievre	Rayes
Reid	Richards
Saroya	Schmale
Shields	Shiple
Sopuck	Sorenson
Stanton	Ste-Marie
Strahl	Stubbs
Sweet	Tilson
Trost	Van Kesteren
Van Loan	Vecchio
Viersen	Wagantall
Warawa	Warkentin
Waugh	Webber
Wong	Yurdiga
Zimmer — 93	

**PAIRÉS**

## Députés

Hutchings Thériault — 2

**Le Président:** Je déclare la motion adoptée. En conséquence, le projet de loi est renvoyé au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

(Le projet de loi, lu pour la deuxième fois, est renvoyé à un comité.)

\* \* \*

[Français]

**LE CODE CRIMINEL**

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 24 octobre, de la motion portant que le projet de loi S-230, Loi modifiant le Code criminel (conduite avec les capacités affaiblies par les drogues), soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

**Le Président:** La Chambre procédera maintenant au vote par appel nominal différé sur la motion à l'étape de la deuxième lecture du projet de loi S-230 sous la rubrique des affaires émanant des députés.

● (1910)

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

(Vote n° 377)

**POUR**

## Députés

Albrecht	Allison
Anderson	Angus
Arnold	Aubin

*Initiatives parlementaires*

Barsalou-Duval	Beaulieu	Ellis	Erskine-Smith
Benzen	Bernier	Eyking	Eyolfson
Berthold	Bezan	Fergus	Fillmore
Blaikie	Blaney (North Island—Powell River)	Finnigan	Fisher
Blaney (Bellechasse—Les Etchemins—Lévis)	Block	Fonseca	Fortier
Boucher	Boudrias	Fragiskatos	Fraser (West Nova)
Boulerice	Boutin-Sweet	Fraser (Central Nova)	Fry
Brassard	Brousseau	Fuhr	Garneau
Brown	Calkins	Gerretsen	Goldsmith-Jones
Cannings	Caron	Goodale	Gould
Carrie	Chong	Graham	Grewal
Choquette	Christopherson	Hardie	Harvey
Clarke	Clement	Hehr	Holland
Cooper	Cullen	Housefather	Hussen
Davies	Deltell	Iacono	Joly
Diotte	Doherty	Jordan	Jowhari
Dreeschen	Dubé	Khalid	Khera
Duncan (Edmonton Strathcona)	Dusseau	Lambropoulos	Lametti
Duvall	Eglinski	Lamoureux	Lapointe
Falk	Fast	Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation)	LeBlanc
Finley	Fortin	Lebouthillier	Leslie
Gallant	Genius	Levitt	Lightbound
Gill	Gladu	Lockhart	Long
Godin	Gourde	Longfield	Longwig
Hardcastle	Harder	MacAulay (Cardigan)	Maloney
Hoback	Jeneroux	Massé (Avignon—La Mitis—Matane—Matapédia)	
Johns	Jolibois	May (Cambridge)	
Julian	Kelly	McCrimmon	McDonald
Kent	Kitchen	McGuinty	McKay
Kmiec	Kwan	McKenna	McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)
Lake	Lauzon (Stormont—Dundas—South Glengarry)	McLeod (Northwest Territories)	Mendès
Leitch	Liepert	Medicino	Mihychuk
Lobb	Lukiwski	Miller (Ville-Marie—Le Sud-Ouest—Île-des-Soeurs)	
MacKenzie	Maguire	Monsef	
Marcil	Masse (Windsor West)	Morrissey	Murray
Mathysen	McCauley (Edmonton West)	Nassif	Ng
McColeman	McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo)	O'Connell	Oliphant
Miller (Bruce—Grey—Owen Sound)	Moore	Oliver	O'Regan
Motz	Mulcair	Ouellette	Peschisolido
Nantel	Nater	Peterson	Petitpas Taylor
Nicholson	Obhrai	Philpott	Picard
Paul-Hus	Pauzé	Poissant	Qualtrough
Plamondon	Poilievre	Ratansi	Rioux
Quach	Ramsey	Robillard	Rodriguez
Rayes	Reid	Romanado	Rota
Richards	Saganash	Rudd	Ruimy
Sansoucy	Saroya	Rusnak	Sahota
Schmale	Shields	Sajjan	Sangha
Shiple	Sopuck	Sarai	Scarpaleggia
Sorenson	Stanton	Schiefke	Schulte
Ste-Marie	Stetski	Serré	Shanahan
Stewart	Strahl	Sheehan	Sidhu (Mission—Matsqui—Fraser Canyon)
Stubbs	Sweet	Sidhu (Brampton South)	Sikand
Tilson	Trost	Simms	Sorbara
Van Kesteren	Van Loan	Spengemann	Tabbara
Vecchio	Viersen	Tan	Tassi
Wagantall	Warawa	Tootoo	Trudeau
Warkentin	Waugh	Vandal	Virani
Webber	Weir	Whalen	Wilkinson
Wong	Yurdiga	Wilson-Raybould	Young
Zimmer — 127		Zahid — 163	

**CONTRE**

## Députés

Aldag	Alghabra
Alleslev	Amos
Anandasangaree	Arseneault
Arya	Ayoub
Badawey	Bagnell
Bains	Baylis
Beech	Bennett
Bibeau	Bittle
Blair	Boissonnault
Bossio	Bratina
Breton	Brisson
Caesar-Chavannes	Carr
Casey (Cumberland—Colchester)	Casey (Charlottetown)
Chagger	Champagne
Chen	Cormier
Cuzner	Dabrusin
Damoff	DeCoursey
Dhaliwal	Dhillon
Di Iorio	Drouin
Dubourg	Duclos
Duguid	Duncan (Etobicoke North)
Dzerowicz	Easter
Ehsassi	El-Khoury

**PAIRÉS**

## Députés

Hutchings Thériault — 2

**Le Président:** Je déclare la motion rejetée.

[Traduction]

**Le Président:** Compte tenu du retard, il n'y aura pas d'heure consacrée aux initiatives parlementaires aujourd'hui. Par conséquent, l'article sera reporté à une séance ultérieure, tout comme le débat sur la motion portant adoption du 13<sup>e</sup> rapport du Comité permanent des finances.

## MOTION D'AJOURNEMENT

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

[Traduction]

L'IMMIGRATION, LES RÉFUGIÉS ET LA CITOYENNETÉ

**Mme Jenny Kwan (Vancouver-Est, NPD):** Monsieur le Président, le gouvernement va bientôt présenter le Plan des niveaux d'immigration de 2018. C'est l'occasion pour lui de joindre le geste à la parole. Trop souvent, le gouvernement fait de grandes déclarations, mais n'agit pas. Malheureusement, quand il se décide à le faire, les mesures qu'il prend ne semblent que servir ses propres intérêts et préconiser la planification à court terme et les exceptions. Puis les consultations reprennent de plus belle.

Ce fut le cas de l'initiative pour les réfugiés syriens. Le gouvernement n'aurait pas été capable de tenir sa promesse ambitieuse, qu'il a modifiée trois fois, si les Canadiens d'un bout à l'autre du pays ne s'étaient pas mobilisés. Bien que le gouvernement ait participé à d'innombrables séances photo pour bien paraître, il n'a pas été capable de fournir le financement nécessaire pour les services de réinstallation une fois que le nombre visé de réinstallations a été atteint.

La liste d'attente continue d'être longue pour les nouveaux arrivants qui essaient d'avoir accès à des formations langagières. Il manque toujours de places de garderie. Les nouvelles arrivantes sont touchées de façon disproportionnée par cette situation. Et dire que le premier ministre se dit féministe. Nous avons entendu parler au comité du travail bénévole énorme que font les professionnels de la santé du Canada pour pallier les lacunes du Programme fédéral de santé intérimaire. Nous avons également entendu parler des réfugiés qui ont de la difficulté à rembourser des prêts de voyage alors que le gouvernement a dispensé une certaine portion de réfugiés syriens de ce remboursement au moyen d'une exception unique afin de s'assurer qu'il pourrait respecter les délais qu'il s'était fixés.

Cette année, le gouvernement a immédiatement réduit sa contribution en matière de réinstallation des réfugiés, il a éteint l'élan humanitaire des Canadiens en limitant le nombre de parrainages du secteur privé et il s'est engagé à ne parrainer que 7 500 réfugiés. En outre, le gouvernement n'a pas su faire preuve de leadership dans le dossier des demandeurs d'asile qui traversent la frontière. Après de belles déclarations sur Twitter, les répercussions ont été ignorées pendant des mois. Le gouvernement fait fi du manque de financement et d'effectifs à la Commission de l'immigration et du statut de réfugié et reste sourd aux appels à l'action. Le nombre de cas en attente à la Commission est passé de 1 000 à 1 400 par mois et aucune mesure n'a été prise, à part des consultations et des examens supplémentaires.

Entretemps, la Commission est forcée de déshabiller Pierre pour habiller Paul, de réaffecter des fonds internes et des employés d'expérience pour traiter l'arriéré des anciennes demandes. À ce

## Motion d'ajournement

rythme, la suite des événements est évidente: l'inaction du gouvernement créera ultimement un arriéré 2.0. Le successeur du secrétaire parlementaire sera obligé de répondre éventuellement, comme celui-ci l'a fait lorsque je lui ai posé la question en mai, que « la Commission a également mis en place un groupe de travail pour s'attaquer aux inventaires, ce qui permettra l'élimination des arriérés de demandes d'asile hérités du précédent gouvernement. » Le gouvernement ne peut pas prétendre qu'il honore sa promesse « d'offrir un programme d'accueil de réfugiés sûr, sécuritaire et empreint de compassion » alors qu'il continue de négliger les besoins de la Commission de l'immigration et du statut de réfugié. La vie des demandeurs demeure en suspens durant les années où ils attendent de savoir ce qu'il adviendra de leur dossier. C'est injuste et franchement inhumain.

Le gouvernement compte-t-il joindre le geste à la parole? Ses beaux discours seront-ils reflétés dans le Plan des niveaux d'immigration? Fournira-t-il enfin à la Commission de l'immigration et du statut de réfugié les ressources dont elle a besoin?

• (1915)

[Français]

**M. Serge Cormier (secrétaire parlementaire du ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté, Lib.):** Monsieur le Président, je remercie mon honorable collègue de sa question. Je suis heureux d'avoir la possibilité de parler du système d'octroi de l'asile dans notre pays et d'autres sujets que ma collègue a soulevés.

Bien que nous nous efforcions toujours d'apporter des améliorations à notre système, je suis en total désaccord avec ma collègue, qui qualifie notre système d'octroi de l'asile de défectueux et de brisé. Au contraire, c'est avec fierté que le Canada fournit depuis longtemps une assistance et une protection aux réfugiés.

Souvenons-nous comment, récemment, nous avons tous accueilli ici, au Canada, plus de 40 000 réfugiés qui fuyaient une situation désespérée dans leur pays d'origine. Nous allons continuer d'accueillir des réfugiés en provenance de nombreux endroits partout dans le monde.

La réinstallation des réfugiés syriens était un projet d'envergure nationale auquel ont volontiers adhéré les Canadiens et les Canadiennes de partout au pays, et nous les en remercions énormément. Le système du Canada est très respecté dans le monde et est considéré comme étant un modèle juste, sûr et efficace. En effet, notre approche a suscité un vif intérêt.

Lors de sa visite au Canada, l'an dernier, le haut commissaire des Nations unies pour les réfugiés, Filippo Grandi, a affirmé que notre Programme de parrainage privé de réfugiés pourrait servir de modèle aux autres nations dans le monde entier. Le Canada s'est ensuite joint au Haut Commissariat des Nations unies pour les réfugiés, à l'Université d'Ottawa, à la Radcliffe Foundation et aux Open Society Foundations afin de lancer l'Initiative mondiale de parrainage de réfugiés, une initiative conjointe ayant pour but d'accroître le parrainage privé de réfugiés partout dans le monde.

Cette initiative conjointe favorisera l'expansion de la réinstallation des réfugiés à l'échelle mondiale grâce à la mise sur pied de la capacité des États, des groupes de la société civile, du milieu des affaires et des citoyens de lancer des programmes de parrainage privé inspirés du modèle canadien. Je suis convaincu que le parrainage privé, qui a été si efficace au Canada, peut donner de bons résultats ailleurs et accroître le nombre de personnes vulnérables qui sont secourues dans le monde.

*Motion d'ajournement*

Même si notre système de réfugiés continue de respecter les traditions humanitaires de longue date du Canada, nous ne ménageons aucun effort pour que le système fonctionne aussi efficacement que possible, et nous envisageons de plus amples améliorations pour qu'il continue justement à susciter le respect partout dans le monde.

Par exemple, nous avons fait bien des investissements pour améliorer notre système dans les budgets de 2016 et de 2017. Je peux assurer à la Chambre que le gouvernement se préoccupe de l'existence des arriérés soulevés par ma collègue et que nous travaillons très fort afin de régler cette situation. À titre d'exemple, la Commission de l'immigration et du statut de réfugié du Canada a récemment annoncé des initiatives en vue de réduire les arriérés et d'accélérer le traitement des demandes.

Comme je l'ai dit auparavant à la Chambre, nous avons lancé un processus de révision indépendant de la Commission de l'immigration et du statut de réfugié pour trouver des moyens d'améliorer sa productivité à cet égard.

Nous sommes déterminés à améliorer notre système d'immigration, et nous allons y parvenir en travaillant tous ensemble. Nous faisons cela depuis le début du mandat de notre gouvernement, et je pense que les Canadiens comprennent que notre système d'immigration a un bel avenir.

[Traduction]

**Mme Jenny Kwan:** Monsieur le Président, franchement, le gouvernement fait la sourde oreille aux questions qui ont été portées à son attention. S'il refuse de financer adéquatement la Commission de l'immigration et du statut de réfugié, il compromettra l'intégrité du système d'immigration canadien. Le gouvernement, qui a initialement accueilli à bras ouverts les réfugiés au Canada, envoie maintenant des députés dans divers États américains pour tenter de convaincre les communautés minoritaires de ne pas venir au Canada. Dès le départ, il était déconnecté de la réalité sur le terrain.

Je vais citer un décideur de la Commission qui a tranché en faveur d'un des demandeurs d'asile qui ont traversé la frontière de façon irrégulière — 69 % des demandes présentées par ces personnes ont été approuvées. Il avait ceci à dire sur la peur et l'incertitude croissantes dans le système américain: « La situation semble certainement dégénérer comme vous le craigniez et j'ai entendu aux nouvelles aujourd'hui que le président Trump a suspendu le programme des réfugiés syriens. À mon avis, vous avez fourni une explication raisonnable du motif pour lequel vous avez omis de présenter une demande aux États-Unis. »

Au lieu de faire de beaux discours et de tenir des consultations, le gouvernement prendra-t-il des mesures pour fournir à la Commission de l'immigration et du statut de réfugié le personnel et les ressources dont elle a besoin pour protéger l'intégrité de notre système?

• (1920)

[Français]

**M. Serge Cormier:** Monsieur le Président, comme je l'ai dit auparavant, nous sommes fiers d'avoir au Canada un système d'immigration qui est respecté et qui est vu partout dans le monde comme étant l'un des meilleurs.

Récemment, en comité, la députée d'en face a eu la chance de poser énormément de questions à différents experts qui sont venus nous rencontrer, par exemple, des représentants de la Commission de l'immigration et du statut de réfugié du Canada. Elle a eu également la possibilité de poser des questions à des officiels du ministère. En outre, elle a pu poser des questions au ministre de l'Immigration et

au ministre de la Sécurité publique pour savoir ce que nous faisons pour améliorer le système d'immigration.

Comme je l'ai dit, nous sommes en train de faire une révision indépendante de la Commission. Toutefois, la Commission elle-même a aussi pris des mesures afin de réduire les arriérés et le temps d'attente. Nous travaillons en collaboration avec tous ces groupes et nous allons réussir à améliorer notre système.

[Traduction]

LA SANTÉ

**Mme Rachael Harder (Lethbridge, PCC):** Monsieur le Président, au Canada actuellement, un enfant sur 68 reçoit un diagnostic d'autisme. Plus de 500 000 Canadiens sont atteints d'autisme aujourd'hui. C'est la maladie neurologique qui connaît la plus forte croissance au pays, pour ce qui est du nombre de cas diagnostiqués.

Environ la moitié des autistes ont une intelligence égale ou supérieure à la moyenne, pourtant ils sont très peu nombreux à terminer leurs études secondaires et à faire des études postsecondaires. Ces statistiques m'apparaissent inquiétantes parce qu'elles représentent une perte tragique pour notre société. Des personnes ayant un potentiel et des capacités immenses ne peuvent pas se développer parce que les familles n'ont pas les ressources nécessaires.

Pour mieux défendre les autistes et leur famille, l'Alliance canadienne des troubles du spectre autistique a rassemblé 90 organismes, chercheurs et tenants d'un changement dans les politiques publiques qui oeuvrent dans le domaine de l'autisme. Elle a consulté plus de 5 000 personnes au pays, y compris des gens qui défendent leur propre cause, des habitants des régions rurales ou éloignées, des Autochtones, des chercheurs, des organismes de la société civile et d'autres Canadiens de toutes les régions du pays pour établir les fondements d'un partenariat canadien de l'autisme. Plutôt que de gaspiller leurs énergies en doubles emplois, ces groupes et ces particuliers collaboreraient dans le cadre du partenariat afin de promouvoir la recherche et de veiller à ce que les familles aient les ressources nécessaires.

Combien cela coûterait-il? En novembre 2016, les responsables du Projet de partenariat canadien pour l'autisme ont demandé 19 millions de dollars sur cinq ans, soit seulement 3,8 millions de dollars par année. Au lieu de leur accorder cette modeste somme, le gouvernement actuel a pris la décision de tout simplement mettre fin au partenariat.

Les libéraux essaient de nous convaincre qu'ils investissent dans la recherche, mais ils passent à côté de l'essentiel. La recherche n'est qu'une petite partie des initiatives que le partenariat aurait pu prendre s'il s'était poursuivi. La communauté de l'autisme voulait une stratégie nationale coordonnée qui aurait conjugué en un seul tenant recherche, traitement et pratiques exemplaires. C'est comme si des familles entières se rendaient chez le concessionnaire pour acheter une voiture, mais qu'on acceptait seulement de leur vendre un pneu. C'est ce que font les libéraux.

Les familles se demandent bien comment elles vont pouvoir soutenir les êtres qui leur sont chers, car il n'y a tout simplement pas suffisamment de ressources à leur disposition et pas suffisamment de recherche pour rester à jour. Les libéraux ont fait un choix qui montre qu'à leur avis, ces familles ne valent pas vraiment l'investissement. Je trouve cela très triste.

*Motion d'ajournement*

La semaine dernière encore, le gouvernement a pris une mesure de plus contre les personnes handicapées en supprimant le crédit d'impôt pour les diabétiques.

Le gouvernement prétend défendre les intérêts de la classe moyenne et de ceux qui travaillent fort pour en faire partie. C'est la formule fétiche des libéraux, qu'ils répètent d'ailleurs sans cesse. Or, je ne saurais dire si c'est volontairement ou par hasard, mais leurs décisions ont un effet néfaste direct sur les plus vulnérables d'entre nous. Selon moi, c'est inacceptable, pour ne pas dire mesquin.

Ma question est simple: pourquoi, d'une part, le gouvernement libéral actuel verse-t-il 400 millions de dollars à Bombardier pour subventionner un avion qui appartiendra à des milliardaires européens et qui sera assemblé par des ouvriers américains — ce qui veut dire que c'est aux États-Unis qu'iront les emplois —, mais est-il incapable, d'autre part, de trouver 19 petits millions de dollars, soit 3,8 millions par année, pour venir en aide aux plus vulnérables de notre pays en mettant sur pied le Partenariat canadien pour l'autisme?

● (1925)

**M. Bill Blair (secrétaire parlementaire de la ministre de la Justice et procureure générale du Canada et de la ministre de la Santé, Lib.):** Monsieur le Président, je remercie la députée de Lethbridge de sa question et de l'intérêt qu'elle porte à cette question. Pour être franc, je vais considérer que la partie de sa question qui portait sur Bombardier n'était là que pour la forme. J'en profiterai plutôt pour expliquer ce que fait le gouvernement du Canada dans le dossier de l'autisme.

Le gouvernement est profondément peiné par les contraintes et les difficultés qui affligent toutes les personnes handicapées du pays, y compris celles qui souffrent d'un trouble du spectre de l'autisme et leurs proches. Le dossier des troubles du spectre de l'autisme est aussi vaste que complexe. Nous comprenons la valeur de la collaboration de même que le rôle que le gouvernement fédéral doit jouer.

Voilà pourquoi le gouvernement fédéral a concentré ses efforts sur le renforcement de la capacité de recherche et sur les données probantes en matière de troubles du spectre de l'autisme, afin d'améliorer notre compréhension de ceux-ci et d'aider les organismes, les professionnels et les familles à composer avec les répercussions sur la santé, les répercussions sociales et les autres répercussions de ces troubles. En fait, au cours des cinq dernières années, le gouvernement fédéral a investi plus de 44 millions de dollars dans la recherche sur l'autisme, dont 11 millions de dollars dans le seul exercice 2016-2017, par le biais des Instituts de recherche en santé du Canada, ou IRSC. Ce financement a contribué à faire avancer les connaissances des causes sous-jacentes des troubles du spectre de l'autisme, et à faire appliquer les résultats de la recherche afin d'obtenir de meilleurs outils de diagnostic et de meilleurs traitements pour les patients. Les efforts des IRSC incluent également des partenariats avec des organismes qui oeuvrent dans le domaine de l'autisme afin d'appuyer leur chaire de recherche, dont le travail se concentre sur les liens entre la santé mentale et les troubles du spectre de l'autisme. Depuis le lancement de la chaire de recherche en 2012-2013, nous avons beaucoup appris au sujet de la prévention et du traitement des problèmes de santé mentale chez les personnes atteintes d'autisme.

Un composant essentiel de l'accumulation des données sur les troubles du spectre de l'autisme est d'assurer que nous avons des données exactes. Voilà pourquoi l'Agence de la santé publique du Canada collabore avec les provinces et les territoires pour mettre en

oeuvre un réseau de surveillance national des troubles du spectre de l'autisme. Les données recueillies grâce à ce réseau nous informeront du nombre de Canadiens qui vivent avec l'autisme et du nombre de cas émergents. L'Agence de la santé publique du Canada soutient également la Société canadienne de pédiatrie dans l'élaboration de lignes directrices pour l'évaluation clinique des troubles du spectre de l'autisme. Ces lignes directrices contribueront à améliorer la détection précoce, le dépistage et le diagnostic, ainsi que l'intervention précoce.

Le gouvernement est déterminé à améliorer l'accessibilité et à élargir les possibilités offertes aux Canadiens handicapés — y compris les personnes atteintes d'un trouble du spectre de l'autisme — dans leur collectivité et leur milieu de travail. Sous la direction du ministre de la Famille, des Enfants et du Développement social, le ministère de l'Emploi et du Développement social s'efforce d'offrir aux Canadiens handicapés — y compris les personnes atteintes d'un trouble du spectre de l'autisme — de nouvelles possibilités d'apprendre, d'acquérir des compétences et de participer à l'économie. Par l'entremise du volet consacré aux personnes handicapées du Programme de partenariats pour le développement social, le gouvernement du Canada appuie des projets visant à améliorer la participation et l'intégration des personnes handicapées dans la société. Meticulon Consulting, par exemple, a créé un modèle d'évaluation novateur pour former, aider et amener les personnes atteintes d'un trouble du spectre de l'autisme à répondre à leurs besoins en matière d'inclusion sociale et à cerner les occasions d'apporter leur contribution à la collectivité.

De plus, le ministère de l'Emploi et du Développement social appuie des initiatives visant à améliorer les perspectives d'emploi pour les personnes handicapées. Par exemple, le gouvernement du Canada investit 26,4 millions de dollars dans des initiatives liées à l'emploi et à la formation professionnelle pour les personnes avec une déficience développementale — en particulier les personnes atteintes d'un trouble du spectre de l'autisme — afin de mieux les intégrer au marché du travail. Les projets en cours permettent notamment de travailler avec des partenaires pour promouvoir le soutien communautaire, la mobilisation des employeurs et la formation professionnelle.

Sous la direction du ministre des Sports et des Personnes handicapées, nous avons récemment mené le plus vaste processus national de consultation jamais tenu au Canada sur l'accessibilité pour les personnes handicapées en vue d'élaborer un nouveau projet de loi fédéral sur l'accessibilité. Ce projet de loi devrait être présenté au Parlement plus tard au cours de l'année ou au tout début de 2018.

Pour conclure, je tiens à réaffirmer que le gouvernement du Canada comprend la complexité de ce dossier. Nous sommes déterminés à travailler en collaboration avec nos partenaires provinciaux et territoriaux ainsi qu'avec les intervenants concernés afin de mettre en oeuvre des initiatives fédérales qui amélioreront la qualité de vie des personnes atteintes d'un trouble du spectre de l'autisme ainsi que celle des membres de leur famille.

● (1930)

**Mme Rachael Harder:** Monsieur le Président, le problème avec l'argument que vient de présenter le député d'en face, c'est le fait que le gouvernement met en place un programme après l'autre. Cela signifie que nous avons créé un gouvernement beaucoup plus gros ainsi que de nombreux niveaux de bureaucratie que devra franchir toute personne souhaitant recevoir de l'aide pour sa famille aux prises avec l'autisme. Ce n'est pas acceptable.

*Motion d'ajournement*

Je parle d'un partenariat qui a rapproché les gens à la base. Je parle de plus de 5 000 personnes dans l'ensemble du pays qui ont rassemblé les meilleures connaissances, expériences et pratiques possible, et qui auraient été en mesure de communiquer cette mine de renseignements et de faire des recherches plus poussées pour aider les familles ordinaires.

C'est le problème avec le gouvernement actuel. Les libéraux croient qu'ils ont toujours raison. Ils croient qu'ils peuvent dire à la population canadienne ce dont elle a besoin. Eh bien, ce n'est pas le cas. Ils ont tort. Les Canadiens savent ce dont ils ont besoin et doivent être habilités à affronter les défis auxquels ils sont soumis. Le rôle du gouvernement est d'habiliter la population, pas de la rendre non autonome, pas de créer plus de bureaucratie, et pas de créer plus d'étapes pour les demandes.

**M. Bill Blair:** Monsieur le Président, je remercie la députée de Lethbridge de ses observations au sujet des consultations et des partenariats. Je tiens à lui confirmer que le gouvernement du Canada est conscient qu'il faut de bonnes consultations et de bons partenariats avec tous les intéressés pour traiter efficacement les enjeux liés au trouble du spectre de l'autisme. Nous cherchons à déterminer quelles seraient les meilleures façons d'investir pour aider les personnes handicapées, y compris celles qui ont un trouble du spectre de l'autisme.

Je tiens à confirmer à la députée d'en face que nous sommes résolus à collaborer avec les intervenants afin que les initiatives fédérales contribuent à l'amélioration de la qualité de vie des personnes autistes et de leur famille. À titre d'exemple, le gouvernement investit des sommes considérables dans la recherche sur le trouble du spectre de l'autisme et continuera de le faire. Ainsi, nous consacrons 39,1 millions de dollars sur 10 ans au Réseau pour la santé du cerveau des enfants, afin de mieux comprendre les causes génétiques et environnementales des troubles neurodéveloppementaux comme la paralysie cérébrale, l'autisme et les troubles du spectre de l'alcoolisation foetale.

Nous sommes toujours résolus à mener de vastes consultations et à travailler en partenariat avec tous les intervenants. Nous croyons, comme la députée, qu'il faut entendre ce que toutes les personnes concernées ont à nous dire.

[Français]

L'INFRASTRUCTURE

**M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC):** Monsieur le Président, cela me fait plaisir de me lever à mon tour pour prendre le temps de parler davantage d'une question qui avait été abordée à la Chambre le 17 mai. Plus l'histoire avance, plus elle se répète.

Cela vaut la peine que je lise une partie de la question que j'avais posée le 17 mai au ministre des Finances. J'avais raconté la version libérale de l'histoire de Robin des Bois, soit l'histoire du ministre des Finances qui invite ses riches amis milliardaires à se servir à même les poches des pauvres contribuables canadiens. La recette du ministre des Finances, à l'époque, consistait à emprunter des milliards de dollars, payés par les prochaines générations de jeunes Canadiens, et à distribuer cet argent aux riches amis libéraux en leur promettant des profits sans risque. On l'appelait le « Robinbanque » des infrastructures, faisant allusion à la Banque de l'infrastructure du Canada.

Toutefois, je dois admettre que je me suis trompé: le rôle du ministre des Finances n'était pas de prendre l'argent des pauvres Canadiens et de le mettre dans les poches de ses riches amis, mais plutôt de le mettre dans ses poches. En effet, depuis le début de la

rentrée, le ministre des Finances a oublié de faire certaines déclarations à la commissaire à l'éthique et au premier ministre concernant ses finances personnelles. Cela a fait en sorte que le ministre des Finances, tout en siégeant au sein du Cabinet, a enrichi sa propre fortune personnelle.

Les gens de ma famille et de mon entourage diraient que le hasard fait bien les choses, mais je dirais qu'il n'y a pas de hasard, puisque c'est l'histoire qui se répète. Hier, j'écoutais attentivement le discours de notre porte-parole en matière de finances, le député de Carleton, qui répondait à ce que le gouvernement appelle une « mise à jour économique ». On ne peut pas vraiment appeler cette annonce ainsi, puisque ce gouvernement nous a annoncé la continuité des dépenses. Il va continuer à aller chercher tous les sous qu'il est possible d'aller chercher dans les poches des contribuables canadiens pour essayer de remédier à cet immense déficit. La Banque de l'infrastructure était un moyen de le faire, mais le ministre des Finances a trouvé la formule tellement bonne qu'il a décidé d'en profiter personnellement.

Ce que l'on constate, c'est que le gouvernement continue de faire le contraire de ce qu'il dit. En parlant des riches amis libéraux et de l'argent qu'on va chercher dans les poches des gens de la classe moyenne, rappelons que le gouvernement était censé aller chercher cet argent dans les poches des plus riches Canadiens. C'est ce qui avait été annoncé, soit qu'on ferait payer les plus riches Canadiens. Les libéraux ont affirmé qu'ils augmentaient les impôts des mieux nantis. Toutefois, le député de Carleton a été très clair, hier: « selon le ministère même du ministre des Finances, les mieux nantis paient maintenant 1 milliard de dollars de moins en impôts. » C'est la réalité.

« Robinbanque » a donc oublié qu'il est censé avoir pour objectif d'aider les plus pauvres et la classe moyenne. Malheureusement, ce gouvernement fait tout à fait le contraire depuis le début. Le résultat, c'est que ce sont les mieux nantis qui s'en tirent le mieux, puisqu'ils ont 1 milliard de dollars de moins à payer en impôt depuis que ce gouvernement est arrivé au pouvoir en 2015.

Bref, « Robinbanque » sévit toujours. J'ose espérer que les gens d'en face vont comprendre que ce n'est pas en endettant sans cesse les Canadiens qu'on va améliorer le vrai sort de la vraie classe moyenne.

• (1935)

**M. Marc Miller (secrétaire parlementaire du ministre de l'Infrastructure et des Collectivités, Lib.):** Monsieur le Président, j'aimerais remercier mon collègue de Mégantic—L'Érable de son allocution.

[Traduction]

Lorsqu'il a parlé de Robin des Bois, je n'ai pu m'empêcher de penser à son compagnon, le frère Tuck, dont le comportement s'apparente à celui du gouvernement précédent, qui avait laissé sa gloutonnerie avaler tout le processus démocratique. Cela m'a fait rire. Heureusement, les Canadiens ont mis fin au festin et c'est pourquoi nous sommes ici aujourd'hui.

Le gouvernement du Canada a décidé d'adopter une nouvelle approche en matière de financement des infrastructures par la création de la Banque de l'infrastructure du Canada, comme l'a mentionné mon collègue. La Banque représente un outil de plus pour la construction de nouvelles infrastructures. Elle attirera le secteur privé et les investisseurs institutionnels de façon à soutenir les infrastructures dont les collectivités et les Canadiens ont besoin.

*Motion d'ajournement*

Le gouvernement du Canada s'est engagé à trouver de nouvelles façons novatrices pour aider ses partenaires à répondre à leurs besoins pressants en matière d'infrastructures. La Banque représente l'un des nouveaux outils que nous avons créés pour répondre à ces besoins.

[Français]

La Banque de l'infrastructure investira 35 milliards de dollars dans les infrastructures axées sur la croissance, partout au Canada, comme le transport en commun et les corridors commerciaux, tout en servant le centre d'expertise pour les projets appuyés par des investisseurs privés et institutionnels, et en offrant des conseils à tous les autres ordres de gouvernement sur la conception et le montage financier de projets pouvant générer des revenus. Des fonds de 15 milliards de dollars proviendraient du plan Investir dans le Canada. Cela représente environ 8 % de l'engagement total des fonds d'infrastructure dans le cadre de notre plan à long terme historique de plus de 180 milliards de dollars.

De nombreux projets d'infrastructure ne seront pas adaptés au mandat de la Banque, c'est clair. Cependant, pour les projets qui y conviendront, nous travaillerons avec des partenaires déterminés pour offrir encore plus d'infrastructures aux Canadiens. Par conséquent, la Banque de l'infrastructure s'ajoute à la liste des options dont disposent nos partenaires gouvernementaux pour obtenir du financement. Le gouvernement fédéral peut ainsi libérer davantage de financement pour des projets nécessitant des fonds publics.

Pour nous assurer que la Banque répondra aux besoins de nos partenaires et de nos collectivités, nous avons travaillé à la création d'un système qui entraînera des avantages à long terme. Nous avons mené de nombreux travaux et de vastes consultations avec des tiers et des partenaires spécialisés de partout au Canada, y compris dans le secteur des infrastructures et des finances, et ce, à toutes les étapes du développement de la Banque.

[Traduction]

Afin de garantir l'autonomie nécessaire, la Banque opérera comme une société d'État indépendante. Elle sera dirigée par un directeur général et gouvernée par un conseil d'administration indépendant. La Banque prendra des décisions d'investissement en toute indépendance dans l'intérêt des Canadiens. Ainsi, elle structurera, négociera et gèrera ses investissements à l'aide de son expertise spécialisée afin de respecter son mandat.

La Banque est aussi assujettie à un contrôle adéquat parce qu'elle doit rendre des comptes au Parlement et à la population de plusieurs façons importantes. Elle doit soumettre, par l'entremise du ministre de l'Infrastructure et des Collectivités, un rapport annuel qui répondra aux exigences en matière de surveillance.

En conclusion, je souligne que le député d'en face a encore une fois soulevé plusieurs allégations à l'endroit du ministre des Finances. Il convient de préciser que le ministre a toujours suivi les instructions de la commissaire à l'éthique et qu'il a même pris, de sa propre initiative, des mesures supplémentaires pour garantir une transparence adéquate. Il a fait tout cela pour être certain d'adopter un comportement irréprochable aux yeux de la population canadienne. Nous sommes fiers de notre bilan. Nous sommes fiers de la mise à jour économique et financière. Les Canadiens devraient eux aussi être fiers.

● (1940)

[Français]

**M. Luc Berthold:** Monsieur le Président, les libéraux avaient promis de s'en tenir à un léger déficit de 10 milliards de dollars, mais c'est 117 milliards de dollars sur quelques années que le gouvernement va léguer à nos enfants comme déficit. C'est cela la question.

La question que je posais était: quand « Robin banque des infrastructures » va-t-il cesser de prendre l'argent des Canadiens de la classe moyenne pour le redistribuer aux riches amis libéraux?

La tactique a changé maintenant. On ne parle plus d'arc et de flèches pour Robin des bois, on parle de structures, d'écran et de commissaire à l'éthique. On parle de tout un système de protection pour éviter justement que nous puissions avoir accès aux informations dont nous avons besoin pour pouvoir faire confiance à ce ministre. C'est le ministre le plus important du Cabinet libéral. On parle du ministre des Finances, celui qui gère les finances de notre pays. Il est tout à fait normal que nous ayons 100 % confiance dans le ministre des Finances. C'est pourquoi, de ce côté-ci, nous demandons au ministre des Finances de rendre public l'ensemble de ses actifs et l'ensemble de ses compagnies à numéro, pour que nous puissions avoir une idée s'il y a conflit d'intérêts ou pas. On doit d'abord et avant tout faire confiance à soi-même et pas à une tierce personne comme la commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique.

**M. Marc Miller:** Monsieur le Président, je n'ai pas entendu de question, mais cela me donne l'occasion de continuer à parler de notre plan économique qui fonctionne et qui roule à fond de train. Sur ce, j'aimerais conclure encore une fois en parlant de la Banque de l'infrastructure qui était le sujet de la question initiale de mon collègue.

[Traduction]

Je le répète, la Banque constitue un outil supplémentaire dont peuvent se servir nos partenaires. Il s'agit d'un outil de participation qui a été proposé par nos partenaires, et non un outil qui leur a été imposé, comme c'est le cas des mesures de diversion qui ont été prises par l'ancien gouvernement pour imposer certains projets. Nos partenaires peuvent choisir d'avoir recours ou non à la Banque. Nous ne leur imposerons pas. En leur fournissant ces outils pour leurs projets, cela libère les subventions fédérales prévues pour ces projets qui ne conviendraient pas à la Banque. Toutes ces mesures sont prises dans l'intérêt des Canadiens.

[Français]

Grâce à des projets d'infrastructure comme ceux que nous appuyons et par l'entremise de nos partenariats fructueux, nous ferons une véritable différence dans la vie des Canadiens et pour l'avenir de notre pays.

[Traduction]

Il s'agit d'un projet que nous mettrons en oeuvre avec prudence, mais nous utiliserons les sommes destinées à l'infrastructure et les fonds additionnels provenant de nos partenaires privés que nous nous sommes engagés à investir.

Ce projet est nouveau et innovateur, et il se concentre d'abord et avant tout sur les Canadiens et sur la construction des infrastructures qui sont nécessaires au 21<sup>e</sup> siècle.

*Motion d'ajournement**[Français]*

**Le vice-président:** La motion portant que la Chambre s'ajourne maintenant est réputée adoptée. La Chambre s'ajourne donc à

demain, 10 heures, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 19 h 43.)

---





## TABLE DES MATIÈRES

Le mercredi 25 octobre 2017

### DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

<b>Le Nunavut</b>	
M. Tootoo .....	14497
<b>Les pages de la Chambre des communes</b>	
M. Easter .....	14497
<b>L'éthique</b>	
M. Diotte .....	14497
<b>Le centre de santé mentale Cadence Health and Wellness</b>	
M. Peterson .....	14498
<b>Le site Ojibway Shores</b>	
M. Masse (Windsor-Ouest) .....	14498
<b>L'économie</b>	
M. Grewal .....	14498
<b>Le 150<sup>e</sup> anniversaire de la Confédération</b>	
M. Chong .....	14498
<b>L'organisme Épilepsie Montérégie</b>	
M. Breton .....	14498
<b>La Collège militaire royal du Canada</b>	
M. Gerretsen .....	14499
<b>Medicine Hat—Cardston—Warner</b>	
M. Motz .....	14499
<b>La synagogue espagnole et portugaise</b>	
M. Housefather .....	14499
<b>Le Collège Sainte-Anne</b>	
Mme Dhillon .....	14499
<b>La liberté de religion</b>	
M. Genuis .....	14499
<b>Le jour du Souvenir</b>	
Mme O'Connell .....	14500
<b>Le réseau Women in Renewable Energy</b>	
Mme Duncan (Edmonton Strathcona) .....	14500
<b>La fiscalité</b>	
M. Kmiec .....	14500
<b>Le Mois de l'histoire islamique</b>	
M. Leslie .....	14500

### QUESTIONS ORALES

<b>L'éthique</b>	
M. Scheer .....	14500
M. Trudeau .....	14501
M. Scheer .....	14501
M. Trudeau .....	14501
M. Scheer .....	14501
M. Trudeau .....	14501
<b>La fiscalité</b>	
M. Scheer .....	14501
M. Trudeau .....	14501
M. Scheer .....	14501
M. Trudeau .....	14501

### L'éthique

M. Caron .....	14502
M. Trudeau .....	14502
M. Caron .....	14502
M. Trudeau .....	14502
M. Cullen .....	14502
M. Trudeau .....	14502
M. Cullen .....	14502
M. Trudeau .....	14502
M. Poilievre .....	14503
M. Trudeau .....	14503
M. Poilievre .....	14503
M. Trudeau .....	14503
M. Poilievre .....	14503
M. Trudeau .....	14503
M. Poilievre .....	14503
M. Trudeau .....	14503
M. Deltell .....	14503
M. Trudeau .....	14503
M. Deltell .....	14504
M. Trudeau .....	14504

### Les affaires autochtones

Mme Jolibois .....	14504
M. Trudeau .....	14504
M. Angus .....	14504
M. Trudeau .....	14504

### L'éthique

Mme Raitt .....	14504
M. Trudeau .....	14505
Mme Raitt .....	14505
M. Trudeau .....	14505
M. Bernier .....	14505
M. Trudeau .....	14505
M. Strahl .....	14505
M. Trudeau .....	14505

### Le patrimoine canadien

M. Nantel .....	14505
M. Trudeau .....	14505
M. Dusseault .....	14506
M. Trudeau .....	14506

### La fiscalité

M. Fraser (Nova-Centre) .....	14506
M. Trudeau .....	14506

### L'éthique

M. Rayes .....	14506
M. Trudeau .....	14506
M. Rayes .....	14506
M. Trudeau .....	14506
Mme Bergen .....	14506
M. Trudeau .....	14506
Mme Bergen .....	14507
M. Trudeau .....	14507

### Le commerce

Mme Ramsey .....	14507
------------------	-------

M. Trudeau .....	14507
<b>Les faillites</b>	
M. Duvall .....	14507
M. Trudeau .....	14507
<b>La fiscalité</b>	
M. Kelly .....	14507
M. Trudeau .....	14508
M. Albas .....	14508
M. Trudeau .....	14508
M. Blaney (Bellechasse—Les Etchemins—Lévis) .....	14508
M. Trudeau .....	14508
Mme Dabrusin .....	14508
M. Trudeau .....	14508
<b>Les affaires étrangères</b>	
M. Kent .....	14508
M. Trudeau .....	14508
<b>La pauvreté</b>	
Mme Sansoucy .....	14509
M. Trudeau .....	14509
<b>Les affaires autochtones</b>	
M. Serré .....	14509
M. Trudeau .....	14509
<b>La sécurité publique</b>	
M. Paul-Hus .....	14509
M. Trudeau .....	14509
<b>Le patrimoine canadien</b>	
M. Barsalou-Duval .....	14509
M. Trudeau .....	14509
<b>Présence à la tribune</b>	
Le Président .....	14509
<b>Loi sur la responsabilité judiciaire par la formation en matière de droit relatif aux agressions sexuelles</b>	
M. Fortin .....	14510
Motion .....	14510
Adoption de la motion .....	14510

## AFFAIRES COURANTES

<b>Les voies et moyens</b>	
<b>Avis de motion</b>	
M. Garneau .....	14510
<b>Réponse du gouvernement à des pétitions</b>	
M. Lamoureux .....	14510
<b>Les délégations interparlementaires</b>	
M. Easter .....	14510
<b>Les comités de la Chambre</b>	
<b>Procédure et affaires de la Chambre</b>	
M. Bagnell .....	14510
<b>Pétitions</b>	
<b>L'environnement</b>	
M. Chong .....	14511
<b>L'environnement</b>	
Mme Mathysen .....	14511
<b>Les ressources naturelles</b>	
M. Genuis .....	14511
<b>Les soins palliatifs</b>	
Mme Jolibois .....	14511

<b>L'Iran</b>	
M. Viersen .....	14511
<b>Le Falun Gong</b>	
M. Bagnell .....	14511
<b>Questions au Feuilleton</b>	
M. Lamoureux .....	14511
<b>Demandes de documents</b>	
M. Lamoureux .....	14511

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

<b>Loi sur la modernisation des transports</b>	
Projet de loi C-49. Étape du rapport .....	14511
<b>Décision de la présidence</b>	
Le Président .....	14511
<b>Motions d'amendement</b>	
Mme Block .....	14512
Motion n° 1 .....	14512
M. Gameau .....	14512
Motion n° 2 .....	14512
M. Aubin .....	14512
Motions n <sup>os</sup> 3 à 9 .....	14512
Mme Block .....	14512
Motion n° 10 .....	14512
M. Aubin .....	14512
Motions n <sup>os</sup> 11 à 13 .....	14512
Mme Block .....	14512
Motions n <sup>os</sup> 14 et 15 .....	14512
M. Aubin .....	14513
Mme Leitch .....	14514
Mme McCrimmon .....	14514
M. Lukiwski .....	14515
M. Aubin .....	14515
M. Aubin .....	14516
M. El-Khoury .....	14517
Mme Block .....	14517
M. Chong .....	14518
M. Shields .....	14519
M. Fraser (Nova-Centre) .....	14520
M. Diotte .....	14521
Mme McCrimmon .....	14521
M. Rayes .....	14521
Mme Duncan (Edmonton Strathcona) .....	14522
Mme Block .....	14523
M. Masse (Windsor-Ouest) .....	14523
M. Lukiwski .....	14525
M. Dusseault .....	14525
M. Eglinski .....	14525
M. Lamoureux .....	14526
M. Dusseault .....	14527
M. Arnold .....	14527
M. Lukiwski .....	14527
<b>Le Code criminel</b>	
Projet de loi C-46. Étape du rapport .....	14528
Rejet de la motion n° 2 .....	14529
Adoption de la motion .....	14531

## INITIATIVES PARLEMENTAIRES

<b>La Tarification du carbone</b>	
Motion .....	14531

Rejet de la motion.....	14532
<b>La Loi sur la Cour suprême</b>	
Projet de loi C-203. Deuxième lecture.....	14532
Rejet de la motion.....	14533
<b>La Loi sur la taxe d'accise</b>	
Projet de loi C-342. Deuxième lecture.....	14533
Rejet de la motion.....	14534
<b>La Loi sur le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux</b>	
Projet de loi C-344. Deuxième lecture.....	14534
Adoption de la motion.....	14535
Deuxième lecture du projet de loi; renvoi à un comité...	14535

<b>Le Code criminel</b>	
Projet de loi S-230. Deuxième lecture.....	14535
Rejet de la motion.....	14537

#### **MOTION D'AJOURNEMENT**

##### **L'immigration, les réfugiés et la citoyenneté**

Mme Kwan.....	14537
M. Cormier.....	14537

##### **La santé**

Mme Harder.....	14538
M. Blair.....	14539

##### **L'infrastructure**

M. Berthold.....	14540
M. Miller (Ville-Marie—Le Sud-Ouest—Île-des-Soeurs)	14540

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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

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

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

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

---

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante : <http://www.noscommunes.ca>

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

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

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

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

---

Also available on the House of Commons website at the following address: <http://www.ourcommons.ca>