



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 148 • NUMÉRO 254 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le mercredi 31 janvier 2018

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 31 janvier 2018

La séance est ouverte à 14 heures.

Prière

● (1405)

[Traduction]

Le Président: Puisque nous sommes mercredi, nous allons maintenant chanter l'*Ô Canada*, qui sera entonné par le député de Bruce—Grey—Owen Sound.

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

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

PIERRE LOZIER

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, pour moi, la Chambre, c'est une grande famille. Peu importe nos allégeances politiques, nous sommes tous réunis dans cette enceinte, où nous bénéficions de l'appui de gens tout à fait remarquables.

Hélas, un décès est survenu dans la famille. Le 14 janvier, nous avons perdu l'une des personnes qui nous protègent tous les jours. L'agent Pierre Lozier, qui faisait partie du Service de protection parlementaire, est décédé tragiquement alors qu'il était encore tout jeune. Il n'avait que 50 ans.

Pete, comme on l'appelait, était affecté à la protection des parlementaires depuis plus de 30 ans. Il était membre d'un groupe formidable, animé d'un esprit de corps sans pareil. Le 22 octobre 2014, c'est Pete qui, non armé, s'est dirigé en courant vers le tireur pour nous protéger.

Au nom de tous les députés, je tiens à dire à la famille de Pete et à tous ceux qui pleurent son décès à quel point nous le respectons. Nous honorons sa mémoire et témoignons notre gratitude à toutes les personnes qui continuent de nous protéger.

* * *

LA CONDITION FÉMININE

M. Doug Eyolfson (Charleswood—St. James—Assiniboia—Headingley, Lib.): Monsieur le Président, j'ai récemment eu le plaisir de rencontrer des leaders communautaires de l'Organisation catholique canadienne pour le développement et la paix, qui sensibilise les Canadiens au sort des pauvres et qui aide les femmes dans leur quête pour la justice sociale et économique.

Même si nous avons fait des pas de géants et que le présent gouvernement s'est engagé à faire de la participation des femmes une

priorité dans toutes les activités du Canada dans les États fragiles pour permettre aux femmes et aux hommes du monde entier de s'exprimer autant, de jouir des mêmes droits et de vivre en sécurité, il faut faire plus.

Les femmes jouent un rôle important dans la prévention et le règlement des conflits et dans l'instauration et le maintien d'une paix inclusive, durable et juste. Les pays où les femmes sont mieux représentées à leur Parlement sont moins susceptibles de recourir à la violence face à une crise, ce qui prouve que la place des femmes est à la Chambre, au Sénat et dans le corps exécutif.

Maintenons notre engagement à appuyer les femmes et les organismes qui luttent pour un monde plus juste où règne la paix.

* * *

[Français]

L'HÔPITAL NOTRE-DAME-DE-FATIMA

M. Bernard Généreux (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, PCC): Monsieur le Président, comme je le disais le 10 mai dernier, il y aura 56 ans très bientôt, j'ai inauguré, en naissant, une chambre à l'Hôpital Notre-Dame-de-Fatima. L'hôpital a été construit pour servir toute la population de la région du Kamouraska et des alentours. Depuis un an maintenant, une coalition de gens du milieu et des acteurs de la santé ont organisé des actions concertées: une marche, une pétition et bien plus pour garder notre hôpital et aussi pour garder les soins de santé bien vivants dans notre région.

Il est important pour moi de célébrer ce mouvement citoyen en me répétant — il paraît que si on se répète, on finit par se faire comprendre. J'appuie fortement ce mouvement parce qu'avec le vieillissement de la population qui est en cours, nous aurons besoin de tous ces services et même plus. J'arbore donc le « K » dans un coeur rouge parce que j'aime profondément mon milieu qui inclut mes soins de santé. Il est clair que nos soins doivent rester ici, les soins restent ici.

* * *

[Traduction]

JIM TOVEY

M. Sven Spengemann (Mississauga—Lakeshore, Lib.): Monsieur le Président, c'est le coeur lourd que je prends la parole aujourd'hui pour rendre hommage à mon ami Jim Tovey. Il était conseiller du quartier 1 de Mississauga, ou « quartier merveilleux », comme il aimait l'appeler. Jim nous a quittés soudainement le 15 janvier.

Déclarations de députés

Jim Tovey était une force de la nature. Il voyait en chaque personne notre humanité commune et s'investissait pleinement dans tout ce qu'il faisait. Le gouvernement était selon lui une force positive. Musicien, poète et menuisier accompli, il s'est lancé en politique pour défendre les arts, la culture, le patrimoine, les anciens combattants, la science, la technologie, la justice sociale, l'environnement et les Grands Lacs.

Je suis de tout coeur avec Lee, la femme de Jim, sa famille, ses collègues de tous les ordres de gouvernement, ses amis et les résidents du « quartier merveilleux », alors que nous lui disons au revoir. Il nous manque terriblement, mais nous nous consolons en sachant que sa mémoire continuera de nous inspirer pendant des années.

Je terminerai avec ces mots de Jim:

Et quand on dort, notre esprit s'élance vers les étoiles et court
bâtir dans le vide des mondes nouveaux où l'amour est notre soleil.

* * *

• (1410)

PAT CHEFURKA

Mme Irene Mathysen (London—Fanshawe, NPD): Monsieur le Président, aujourd'hui, j'aimerais rendre hommage à notre soeur, Pat Chefurka, fière néo-démocrate, féministe pionnière, et ardente défenseuse de la justice sociale. Mme Chefurka est décédée le 21 janvier.

Née au Manitoba en 1924, Pat a obtenu un baccalauréat en science du collège Brandon et a été la première femme à obtenir une maîtrise en physique au collège de l'État du Montana. En 1963, elle a accepté un poste de professeure de physique à l'Université Western Ontario, poste dont elle a démissionné en 1974 en raison de l'iniquité salariale, un problème que nous connaissons toujours aujourd'hui.

Pat est devenue très active au sein de la Fédération du commonwealth coopératif dans les années 1940 et était une bonne amie de Tommy Douglas. Parmi ses nombreuses réalisations, elle a été la première femme à présider le NPD de l'Ontario et a reçu le prix Agnes MacPhail.

En plus de ses nombreux projets importants, Pat a trouvé le moyen d'encadrer d'innombrables femmes au cours de sa vie. Son inébranlable détermination, son optimisme immuable et son dévouement à mener une lutte pour la bonne cause me manqueront.

Repose en paix, Pat. Nous poursuivrons ton combat.

* * *

[Français]

LA SANTÉ MENTALE

M. Richard Hébert (Lac-Saint-Jean, Lib.): Monsieur le Président, aujourd'hui, pour chaque message texte envoyé et reçu, ainsi que pour chaque *tweet* et *retweet* avec comme mot-clé #BellCause, Bell versera 5 ¢ dans des programmes d'aide en santé mentale.

Cette éminente initiative pancanadienne est importante de par sa mission, mais également afin de s'assurer de mettre fin à la stigmatisation en matière de santé mentale au Canada. En effet, nous connaissons tous un membre de la famille ou un ami dont la santé mentale est affectée. Les coûts économiques, sociaux et humains des problèmes de santé mentale sont élevés. C'est pourquoi je suis très fier que notre gouvernement investisse 5 milliards de dollars pour

assurer un appui en matière de santé mentale à potentiellement quelque 500 000 jeunes canadiens de moins de 25 ans.

J'encourage donc tous les députés présents à la Chambre à parler pour la cause de la santé mentale, non seulement aujourd'hui, mais également tout au long de l'année, afin d'abattre les...

Le Président: À l'ordre. L'honorable député d'Edmonton-Ouest a la parole.

* * *

[Traduction]

PIERRE LOZIER

M. Kelly McCauley (Edmonton-Ouest, PCC): Monsieur le Président, j'aimerais aujourd'hui rendre hommage à l'un des membres de la famille parlementaire, Pierre Lozier.

Pierre Lozier était un ancien du Service de protection parlementaire, où il a occupé les fonctions d'agent de sécurité pendant 33 ans. Toujours le mot pour rire, il n'hésitait jamais à donner un coup de main ou à offrir une oreille attentive à qui en avait besoin. Il était là pendant l'attentat de 2014, et quand les coups de feu ont retenti dans le Hall d'honneur, il s'est rué vers le danger, même s'il n'était lui-même pas armé.

Je suis de tout coeur avec les amis et la famille de Pierre pendant cette lourde épreuve. Je peux leur assurer que les prières et les pensées de tout le monde ici présent les accompagnent.

Je tiens aussi à dire aux membres du Service de protection parlementaire que nous leur sommes reconnaissants de veiller ainsi à notre sécurité. Je les remercie tous, et je dis encore merci à Pete pour ses 33 années de bons et loyaux services pour la Chambre.

* * *

[Français]

L'ASSOCIATION DES POPOTES ROULANTES DE LAVAL

M. Fayçal El-Khoury (Laval—Les Îles, Lib.): Monsieur le Président, l'Association des popotes roulantes de Laval regroupe huit popotes roulantes autonomes qui préparent et livrent à un prix modique plus de 150 000 repas aux personnes vulnérables ou âgées à Laval.

[Traduction]

Ces repas sont préparés selon les directives et sous la supervision de professionnels de la santé et de nutritionnistes.

[Français]

Les popotes emploient une cinquantaine de personnes, mais ce qui est plus exceptionnel, c'est la contribution de plus de 400 bénévoles dont l'âge moyen est d'environ 70 ans.

[Traduction]

Ensemble, ces 400 bénévoles ont donné plus de 42 000 heures de leur temps et ont parcouru près de 120 000 kilomètres pour aller porter de quoi manger aux habitants de Laval.

[Français]

Que mes collègues se joignent à moi pour reconnaître cette contribution exceptionnelle de tous ces bénévoles à notre collectivité de Laval et pour les remercier.

GEORGETTE LEPAGE

Mme Alexandra Mendès (Brossard—Saint-Lambert, Lib.): Monsieur le Président, c'est avec émotion que je me lève à la Chambre aujourd'hui. Le 22 janvier dernier, une grande dame nous a quittés, Georgette Lepage, l'ancienne et première mairesse de Brossard, soit de 1983 à 1990, mais aussi une femme dévouée et très impliquée auprès de la communauté, ayant déclaré Brossard la première ville multiculturelle du Québec en 1989.

Plusieurs se souviendront d'elle comme une femme de terrain énergique et au service des autres. Mme Lepage est notamment titulaire de l'Ordre du mérite de Brossard, du Mérite municipal du ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire du Québec, ainsi que de la Médaille de l'Assemblée nationale, hommages à son engagement social bien mérités.

De plus, on a donné le nom de Georgette Lepage à la bibliothèque municipale afin de souligner son ardeur bénévole et d'en faire une réalité au cœur du développement culturel de Brossard. Nous nous souviendrons toujours de Mme Lepage comme une femme rassembleuse et inspirante. Au nom de la population de Brossard—Saint-Lambert et de tous les citoyens et tous les citoyennes pour qui elle a été une inspiration, j'offre toutes mes condoléances à sa famille.

* * *

•(1415)

[Traduction]

LE JOUR DE LA MARMOTTE

M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC): Monsieur le Président,

Une fois encore, le 2 février,
Le petit Warton Willy sera invité.

Sa première prévision
Sera teintée de ferveur et de conviction.

Cette nouvelle recrue chez les marmottes,
Deviendra plus célèbre que Rodger Brulotte.

Il parlera à la mairesse Janice dans sa langue,
Avec une aisance époustouflante.

Le brunâtre Balzac Billy, en Alberta,
Fait des prédictions de bêta.

Shubenacadie Sam, en Nouvelle-Écosse,
Fait des prévisions de bécosse.

Puxatawney Phil, en Pennsylvanie,
N'a pas la trempe de notre petit Willy.

Je serai là quand le petit Warton Willy sortira de sa cage
Et je sais qu'on lui rendra hommage.

Dans son scintillant manteau blanc
Il fera naître à Warton les espoirs les plus grands

Quand il déclarera, heureusement,
Qu'il ne reste que six semaines avant le printemps.

* * *

LES CANADIENS D'ORIGINE TAMOULE

M. Raj Grewal (Brampton-Est, Lib.): Monsieur le Président, pendant le mois qui se termine, les Canadiens ont souligné les précieuses contributions des Canadiens d'origine tamoule à notre société sur les plans social, culturel et économique. J'aimerais

Déclarations de députés

profiter de l'occasion pour attirer l'attention sur deux organismes remarquables de ma circonscription.

L'association des aînés tamouls de Brampton travaille sans relâche pour rehausser la qualité de vie des aînés de la communauté en organisant des petites fêtes hebdomadaires, des cours de yoga et des cours d'informatique. Cet organisme est une source d'inspiration pour nous tous.

Nous avons aussi l'association tamoule de Brampton, qui fait un travail indispensable pour rapprocher les communautés et enrichir et faire connaître la culture et le patrimoine tamouls dans le contexte multiculturel du Canada.

Comme tous les autres Canadiens, les Canadiens d'origine tamoule ne ménagent pas leurs efforts pour tenter de réaliser leur propre rêve canadien.

Joyeux Thaï Pongal et bon Mois du patrimoine tamoul à tous ceux qui le célèbrent cette année.

* * *

L'ENVIRONNEMENT

Mme Joyce Murray (Vancouver Quadra, Lib.): Monsieur le Président, l'économie de demain sera une économie verte, et les entreprises canadiennes en sont les chefs de file.

La semaine dernière, 13 entreprises canadiennes, dont 7 de la Colombie-Britannique, figuraient au prestigieux palmarès Global Cleantech 100 de 2018. Ce palmarès reconnaît les entreprises les plus novatrices du monde entier, soit celles qui ont les idées les plus prometteuses pour régler les problèmes de durabilité de l'humanité.

L'entreprise Axine Water Technologies, située dans ma propre circonscription, Vancouver Quadra, est l'une d'entre elles. Elle a été reconnue pour l'impressionnante solution abordable et exempte de produits chimiques qu'elle propose pour régler les problèmes d'eaux usées. Son approche novatrice résout un problème qui coûte plusieurs milliards de dollars à de nombreuses industries. La technologie d'Axine est un exemple parfait qui montre comment la gérance environnementale est bonne non seulement pour les collectivités, mais aussi pour les affaires et l'économie.

Aujourd'hui, les innovateurs du Canada prouvent que prendre le virage vert est le choix judicieux et intelligent. Je suis fier de reconnaître leur vision et leur esprit d'entreprise à la Chambre.

* * *

LA SANTÉ MENTALE

Mme Stephanie Kusie (Calgary Midnapore, PCC): Monsieur le Président, chaque année, un Canadien sur cinq est aux prises avec une maladie mentale. De plus, 50 % de la population aura été touchée par une maladie mentale avant l'âge de 40 ans. La maladie mentale peut frapper n'importe qui, indépendamment de l'âge, du niveau d'éducation, du revenu ou de la culture.

Même si les troubles mentaux sont présents partout dans notre société — qu'ils nous touchent personnellement ou qu'ils touchent les membres de notre famille, nos amis ou nos collègues —, les préjugés persistent. Le fait que les troubles mentaux ne soient pas facilement reconnaissables ne veut pas dire qu'ils ne sont pas présents.

Aujourd'hui a lieu la journée Bell Cause pour la cause, au cours de laquelle on appuie les organismes du domaine de la santé mentale dans nos collectivités pour mettre fin aux préjugés liés à la maladie mentale.

Déclarations de députés

En tant que parlementaires, nous avons le devoir de poursuivre cette discussion au-delà de cette seule journée, pour que les gens sachent qu'il est normal de parler de la santé mentale.

En tant que ministre adjointe du cabinet fantôme pour la santé, je suis fière de participer à la conversation.

* * *

• (1420)

L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION

M. Steven MacKinnon (Gatineau, Lib.): Il y a encore d'autres bonnes nouvelles, monsieur le Président.

[Français]

Depuis le début, notre gouvernement s'est affairé à aider la classe moyenne et nos entrepreneurs locaux, comme ceux qui oeuvrent dans l'industrie de la construction.

Aujourd'hui, nous respectons notre promesse en annonçant notre intention de légiférer sur la question du paiement sans délai des projets de construction du gouvernement du Canada.

[Traduction]

C'est le résultat de plus d'un an de travail accompli en collaboration par le gouvernement et l'industrie canadienne de la construction. Un plan d'action en 14 points a été élaboré afin d'assurer un paiement sans délai.

[Français]

Nous avons pris des mesures concrètes dans la mise en oeuvre de ce plan d'action en affichant publiquement les paiements aux entrepreneurs, en établissant un énoncé de principes et en changeant nos politiques pour nous assurer que les paiements peuvent être faits en moins de 30 jours.

[Traduction]

Je suis fier de pouvoir dire que nous sommes en bonne voie de mener à bien ce plan au cours de l'année.

[Français]

Nous allons ainsi aider les gens de métier, et ce, partout au Canada.

* * *

[Traduction]

LA CONDITION FÉMININE

Mme Sheila Malcolmson (Nanaimo—Ladysmith, NDP): Monsieur le Président, il y a 51 ans, la Commission royale d'enquête sur la situation de la femme au Canada dénonçait la discrimination largement répandue à l'endroit des femmes. Depuis, le Canada a descendu au 25^e rang de l'indice d'inégalité de genre de l'ONU. Il est temps d'agir.

Il y a 40 ans, Pierre Trudeau a promis l'équité salariale aux femmes du Canada. Il y a deux ans, la Chambre s'est jointe au NDP pour voter en faveur du salaire égal. Il y a sept mois, le premier ministre a raté le délai fixé par le comité composé de représentants de tous les partis pour la présentation d'un projet de loi. Il est temps d'agir.

Il y a un an, le *Globe and Mail* a rapporté que, parmi 5 500 agressions sexuelles commises, une sur cinq a été déclarée non fondée par la police. Pourtant, le fédéral ne fait rien. Il est temps d'agir.

Tout le progrès sur le plan de l'égalité entre les sexes a été accompli parce que les femmes et leurs alliés ont protesté et ont fait

preuve de solidarité. Pourquoi la lutte pour le changement incombe-t-elle toujours aux femmes? Il est grand temps que le gouvernement profite de sa situation majoritaire pour changer véritablement le sort des femmes.

* * *

LE DÉPUTÉ DE CARIBOO—PRINCE GEORGE

M. Bob Zimmer (Prince George—Peace River—Northern Rockies, PCC): Monsieur le Président, j'aimerais lire un message que j'ai envoyé à mon ami de Cariboo—Prince George sur Facebook. Il résume bien ce que nous ressentons par rapport à la menace récente pour sa vie.

« Je n'ai pas les mots pour te dire, [le député de Cariboo—Prince George], à quel point j'ai été choqué — comme les quelques autres personnes qui l'ont su très vite — d'apprendre que ta vie était en danger. J'ai pensé à Kelly, Josh, Kassi, Kaitlyn et Jordan qui risquaient de te perdre. J'étais bouleversé à l'idée de perdre un ami qui pouvait encore faire tellement de bien. La vie peut vraiment basculer en une seconde. J'ai été témoin de ton cheminement de candidat nerveux à l'investiture, à candidat conservateur, puis à député aguerri. Je raconte fièrement aux gens l'excellent travail que tu fais pour Cariboo—Prince George. Cela dit, nous — et moi, en particulier — tenons à ce que tu sois ici longtemps. »

« Il faut donc que tu prennes le temps nécessaire pour revenir en force. Le travail de député peut être source de stress parfois — la plupart du temps — comme tu le sais. Il y a de nombreuses personnes qui ont de multiples attentes. Pourtant, cela n'a plus aucune importance si tu n'es plus là. On t'a accordé une seconde chance, et je veux que tu profites de ce cadeau précieux. De la part de nous tous ici à la Chambre, alors que tu nous regardes de la maison aujourd'hui, nous t'aimons. Je t'aime, cher ami. Prompt rétablissement et à bientôt. »

Le Président: Je suis convaincu que nous partageons tous ces sentiments.

Le député de Dartmouth—Cole Harbour a la parole.

* * *

LA SANTÉ MENTALE

M. Darren Fisher (Dartmouth—Cole Harbour, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour rappeler à tout le monde à la Chambre et dans l'ensemble du Canada qu'aujourd'hui est la journée Bell Cause pour la cause. C'est une excellente occasion de dire à la population que nous sommes à son écoute et que nous la soutenons.

Nous savons que chaque année, un Canadien sur cinq éprouve une maladie mentale ou un problème de santé mentale. C'est l'une des nombreuses raisons pour lesquelles dans le budget de 2017, le gouvernement a annoncé un investissement de 5 milliards de dollars pour améliorer le soutien en santé mentale partout au pays.

Aujourd'hui, pour chaque gazouillis avec le mot-clic #BellCause et pour chaque publication faisant mention de la page Facebook de la Journée Bell Cause pour la cause, Bell versera 5 ¢ à des programmes canadiens d'aide en santé mentale. Que ce soit en partageant leur histoire, en soutenant quelqu'un ou en disant ce qu'ils mangeront pour souper, les gens peuvent utiliser le mot-clic #BellCause et contribuer à amasser des fonds pour les programmes d'aide en santé mentale du Canada.

Participons tous à la conversation et mettons fin aux préjugés associés à la santé mentale

*Questions orales***QUESTIONS ORALES**

● (1425)

*[Français]***L'ÉTHIQUE**

L'hon. Andrew Scheer (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, le premier ministre a obligé une ministre à rembourser plus de 3 000 \$ pour des dépenses inappropriées. Il a obligé sa chef de cabinet et son secrétaire principal à rembourser plus de 64 000 \$ pour des dépenses de déménagement inappropriées. Avant d'être premier ministre, il a lui-même dû rembourser près de 1 000 \$ de dépenses.

Quand le premier ministre va-t-il respecter ses propres règles et rembourser aux Canadiens les 200 000 \$ qu'il leur a faits payer pour ses voyages illégaux?

L'hon. Bardish Chagger (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la Petite Entreprise et du Tourisme, Lib.): Monsieur le Président, immédiatement après le dépôt du rapport de la commissaire, le premier ministre a assumé sa responsabilité. Il a accepté ses conclusions et il s'est engagé à soumettre à l'avenir à la commissaire ses projets de vacances personnelles ou familiales.

L'opposition a demandé pendant des semaines et des mois que le rapport soit déposé. Maintenant que le rapport a été déposé, l'opposition refuse d'en accepter les résultats et les conclusions.

De notre côté, nous remercions la commissaire, nous acceptons ses conclusions et nous suivrons toutes ses recommandations.

[Traduction]

L'hon. Andrew Scheer (chef de l'opposition, PCC): Le problème, monsieur le Président, c'est que personne ne croit aux remords hypocrites du premier ministre après qu'il a été pris la main dans le sac. Il fait comme s'il s'agissait de problèmes auxquels il faudrait s'attaquer à l'avenir, mais il n'a pas réglé le problème de ses vacances passées. Il voudrait nous faire croire qu'il est un ami proche de la famille, alors que l'Aga Khan et lui ne se sont pas parlé pendant plus de 30 ans. Il voudrait nous faire croire que les rencontres qui ont eu lieu n'avaient rien à voir avec des activités gouvernementales, même si une demande de rencontre officielle a été présentée quelques jours avant qu'il ne parte.

Quand le premier ministre fera-t-il ce qu'il convient de faire et remboursera-t-il l'argent des contribuables qu'il a utilisé pour couvrir ses frais?

L'hon. Bardish Chagger (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la Petite Entreprise et du Tourisme, Lib.): Monsieur le Président, la commissaire précédente a répondu à beaucoup de questions en lien avec son rapport à la fois dans son rapport et lors de son témoignage au comité. Nous avons accepté ses conclusions.

De ce côté-ci, nous respectons le travail de tous les agents du Parlement. À la différence de l'opposition, quand des agents du Parlement font des recommandations, nous les prenons très au sérieux et nous joignons nos efforts aux leurs afin de les respecter. Qui plus est, le premier ministre s'est engagé à travailler avec le bureau du commissaire afin de clarifier les conditions dans lesquelles il prendra toutes ses vacances personnelles et familiales à l'avenir.

L'hon. Andrew Scheer (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, des excuses ne veulent rien dire si elles ne s'appuient pas sur une volonté sincère de faire amende honorable.

Dans la tête du premier ministre, il est tout à fait normal de payer des dépenses avec l'argent des contribuables, même lorsqu'elles servent à enfreindre la loi. Je crois que les Canadiens s'opposent à ce raisonnement.

Les Canadiens ne veulent plus entendre les fausses excuses du premier ministre; ils veulent des gestes concrets. S'il veut vraiment corriger la situation et regagner la confiance des Canadiens, il peut leur rembourser les sommes qu'il a dépensées.

L'hon. Bardish Chagger (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la Petite Entreprise et du Tourisme, Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai répété à de nombreuses reprises, immédiatement après le dépôt du rapport de la commissaire, le premier ministre a accepté la responsabilité de ses actes, il a admis les résultats du rapport et s'est engagé à collaborer avec le bureau de la commissaire au sujet de ses prochaines vacances personnelles et familiales.

Tant le premier ministre que le gouvernement ont pour objectif de travailler fort pour les Canadiens. Quand le premier ministre présente des excuses en tant que premier ministre, comme il l'a fait hier auprès d'un groupe de personnes qui les attendaient depuis longtemps, cela est très significatif pour les Canadiens. Nous allons entretenir le dialogue avec eux. Nous prenons ce travail au sérieux et il continuera d'en être ainsi.

L'hon. Lisa Raitt (Milton, PCC): Monsieur le Président, je soupçonne que la leader du gouvernement à la Chambre n'a pas vraiment lu le document présenté par la commissaire à l'éthique. Sinon, elle aurait constaté que celle-ci n'a formulé aucune recommandation. Le document contient des constatations de faits et une détermination de la culpabilité. C'est tout ce qu'il renferme. La leader du gouvernement à la Chambre devrait cesser de se cacher derrière la commissaire à l'éthique.

En ce qui concerne ce point, j'aimerais savoir une chose: le premier ministre fera-t-il ce qui s'impose? Assumera-t-il la responsabilité de ses actes et remboursera-t-il la somme du cadeau illégal?

L'hon. Bardish Chagger (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la Petite Entreprise et du Tourisme, Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai dit, immédiatement après le dépôt du rapport, le premier ministre a assumé la responsabilité de ses gestes et il a accepté les recommandations de la commissaire. Celle-ci a formulé des recommandations sur la meilleure façon de gérer les amitiés de la famille du premier ministre à l'avenir et il suivra ses conseils. Nous continuerons de travailler avec la commissaire.

En ce qui concerne ses voyages personnels et familiaux, le premier ministre s'assurera qu'ils sont tous approuvés par le commissariat.

● (1430)

Le Président: Je remercie la députée de Milton de ses efforts visant à encourager ses collègues à écouter les réponses afin qu'elle et le reste d'entre nous puissent les entendre.

La députée de Milton a la parole

Questions orales

L'hon. Lisa Raitt (Milton, PCC): Monsieur le Président, la commissaire à l'éthique a uniquement indiqué qu'il fallait cesser d'enfreindre la loi. C'est le seul conseil qu'elle a donné. Le rapport de la commissaire a été transmis à deux personnes, soit le premier ministre, en sa capacité de premier ministre; et la personne qui a fait l'objet des allégations, encore une fois, le premier ministre. Pourquoi le rapport a-t-il été transmis au premier ministre? Parce qu'il s'agit de la personne qui décide de la sanction à imposer à un titulaire de charge publique. Qu'a-t-il fait dans le cas qui nous intéresse ici? Il s'est pardonné.

De ce côté-ci de la Chambre, nous ne lui pardonnons pas et nous exigeons qu'il rembourse les contribuables. Quand le premier ministre les remboursera-t-il?

L'hon. Bardish Chagger (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la Petite Entreprise et du Tourisme, Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai dit à maintes reprises, de ce côté-ci de la Chambre, nous apprécions le travail des mandataires du Parlement.

L'ancienne commissaire — tant dans son rapport que lors de son témoignage devant le comité — a répondu à de nombreuses questions concernant son rapport. Nous avons accepté ses conclusions et nous respectons son travail. Lors de sa comparution devant le comité, elle a également recommandé la mise en place d'un filtre. C'est d'ailleurs pour cette raison que le premier ministre a mis un filtre en place.

Le gouvernement respecte le travail des mandataires du Parlement. Contrairement à l'opposition, nous prenons au sérieux les recommandations des mandataires du Parlement et nous collaborons avec eux afin d'y donner suite.

* * *

LES INSTITUTIONS DÉMOCRATIQUES

Mme Ruth Ellen Brousseau (Berthier—Maskinongé, NPD): Monsieur le Président, il est de plus en plus évident que nous sommes arrivés à un tournant dans la lutte pour l'égalité des femmes. Nous ne resterons pas en marge de ces changements. Ce serait impossible.

Nous avons une dette envers les générations de femmes formidables qui ont combattu avec vigueur pour que nous parvenions là où nous en sommes aujourd'hui, mais surtout, nous sommes reconnaissants envers les jeunes femmes et les jeunes filles qui sont en train de prendre le relais pour finir le travail et assurer l'égalité des femmes.

Le temps des paroles creuses est révolu. Voici venu le temps d'agir. Quel est concrètement le plan des libéraux pour veiller à ce que davantage de femmes soient élues députées en 2019?

L'hon. Karina Gould (ministre des Institutions démocratiques, Lib.): Monsieur le Président, j'applaudis les efforts de ma collègue pour faire de la Chambre des communes un endroit plus accueillant et plus sûr pour les femmes. Comme elle et comme beaucoup d'autres députés, j'en suis certaine, je voudrais qu'un plus grand nombre de femmes présentent leur candidature aux élections et qu'elles soient aussi plus nombreuses à être élues et à faire une carrière fructueuse de députée. Par conséquent, nous devons tous faire notre possible pour que les femmes puissent bien réussir aux Communes, qu'elles s'y épanouissent et qu'elles s'y sentent en toute sécurité.

Mme Ruth Ellen Brousseau (Berthier—Maskinongé, NPD): Je suis désolée, monsieur le Président, mais il nous faut maintenant des gestes audacieux, et non des paroles creuses.

[Français]

Le premier ministre a dit qu'il garantirait tous les sièges des députés sortants. Un petit calcul nous permet de comprendre qu'il devra présenter 116 femmes pour les 155 circonscriptions électorales restantes, s'il veut atteindre la parité. J'ai bien hâte de voir cela. Depuis 151 ans, les partis font des efforts, mais aujourd'hui nous avons besoin d'actions concrètes.

Est-ce que le gouvernement peut nous dire ce qu'il a l'intention de faire pour que plus de femmes soient élues en 2019?

L'hon. Karina Gould (ministre des Institutions démocratiques, Lib.): Monsieur le Président, je remercie ma collègue de sa question.

Je suis vraiment contente de voir beaucoup de femmes fortes ici, à la Chambre, qui travaillent fort pour les Canadiens. Je crois que tout le monde à la Chambre doit encourager davantage de femmes à se porter candidates.

[Traduction]

Nous devons nous assurer qu'une fois élues députées, les femmes peuvent s'épanouir et réussir de belles carrières aux Communes. Nous les députés sommes tous capables d'en faire davantage pour dialoguer avec les femmes, les encourager à se porter candidates, puis veiller à ce qu'elles réussissent bien sur la scène politique et se fassent élire députées aux Communes.

* * *

[Français]

LA CONDITION FÉMININE

Mme Karine Trudel (Jonquière, NPD): Monsieur le Président, depuis 31 jours, c'est illégal de payer les hommes plus que les femmes en Islande. C'est le premier pays à imposer l'équité salariale.

Au Canada, nous avons un premier ministre qui se dit féministe. Tant mieux. Toutefois, le vrai changement ne doit pas juste être un slogan électoral, il doit être une réalité. Le vrai changement doit se lire sur le chèque de paie des femmes qui voient leurs collègues masculins faire le même travail qu'elles, mais gagner plus d'argent.

Quand le gouvernement va-t-il faire de l'équité salariale une réalité?

[Traduction]

L'hon. Scott Brison (président du Conseil du Trésor, Lib.): Monsieur le Président, les femmes s'attendent, bien entendu, à participer pleinement à notre économie, et elles méritent un salaire égal pour un travail de valeur égale.

Le gouvernement travaille en collaboration avec les syndicats du secteur public. Il travaille en collaboration avec les fonctionnaires. Nous atteindrons notre objectif.

• (1435)

Mme Sheila Malcolmson (Nanaimo—Ladysmith, NPD): Monsieur le Président, il y a deux ans cette semaine, le Parlement a appuyé la motion des néo-démocrates sur l'équité salariale pour les femmes, mais il y n'y a toujours pas de mesure législative qui protège l'équité salariale sur le plan juridique.

Les libéraux ont promis l'équité salariale, mais ont mis le dossier sur les tablettes jusqu'en 2018. Nous sommes maintenant en 2018. Le délai est écoulé. Les paroles ne suffisent pas. Les femmes veulent des mesures concrètes. Nous avons attendu beaucoup trop longtemps.

Le premier ministre peut-il expliquer aux Canadiennes pourquoi elles devraient attendre une journée de plus avant de recevoir le même salaire que les hommes?

Questions orales

L'hon. Scott Brison (président du Conseil du Trésor, Lib.): Monsieur le Président, nous travaillons de concert avec les syndicats — les syndicats du secteur public ainsi que le Congrès du travail du Canada et Unifor. Nous travaillons en collaboration avec divers groupes au Canada.

Tout d'abord, le gouvernement a rétabli une culture du respect envers le mouvement syndical au Canada. Nous avons fait savoir très clairement que le gouvernement, qui est un gouvernement féministe, a à cœur l'équité salariale, un régime d'équité salariale proactif. Je peux donner l'assurance à la députée que nous poursuivons dans cette voie.

* * *

[Français]

L'ÉTHIQUE

M. Alain Rayes (Richmond—Arthabaska, PCC): Monsieur le Président, pour une première fois dans l'histoire du Canada, le premier ministre a été reconnu coupable d'avoir enfreint la loi sur l'éthique et les conflits d'intérêts. Il a voyagé illégalement aux frais des contribuables pour plus de 200 000 \$. Il nous dit en assumer la responsabilité. Peut-il nous dire — ou sa leader s'il n'est pas capable de le faire lui-même — pourquoi le premier ministre ne rembourserait pas les contribuables canadiens?

L'hon. Bardish Chagger (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la Petite Entreprise et du Tourisme, Lib.): Monsieur le Président, la commissaire précédente, dans son rapport long et lors de son témoignage en comité, a répondu à beaucoup de questions relatives à son rapport. Nous acceptons ses conclusions et nous respectons son travail. De ce côté de la Chambre, nous respectons le travail de tous les autres fonctionnaires du Parlement. Contrairement à l'opposition, lorsque des hauts fonctionnaires font des recommandations, nous les prenons au sérieux et nous collaborons avec eux pour nous assurer de suivre leurs recommandations. En plus, le premier ministre s'est engagé à soumettre à l'avenir au commissaire tous ses projets de vacances...

Le Président: À l'ordre. L'honorable député de Richmond—Arthabaska a la parole.

M. Alain Rayes (Richmond—Arthabaska, PCC): Monsieur le Président, je n'arrive pas à comprendre la cassette de la leader. Le premier ministre s'est payé des vacances aux frais des contribuables, des vacances illégales. Il fut reconnu coupable non pas de une, mais de quatre infractions à la loi. Tous les députés de cette Chambre doivent respecter la loi. Les ministres qui ont été reconnus coupables ont dû rembourser. Les employés du gouvernement ont dû rembourser. On dirait qu'il y a deux lois: une pour le premier ministre et une autre pour tous les autres députés et la population canadienne.

Peut-il tout simplement rembourser ce qu'il a pris dans les poches des contribuables?

L'hon. Bardish Chagger (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la Petite Entreprise et du Tourisme, Lib.): Monsieur le Président, si l'opposition demande la même question, elle va recevoir la même réponse. L'opposition a demandé, pendant des semaines et des mois, que le rapport soit déposé. Maintenant que le rapport est déposé, l'opposition refuse d'en accepter les résultats et les conclusions. De notre côté, nous remercions la commissaire, nous acceptons ses conclusions et nous suivrons toutes ses recommandations.

[Traduction]

L'hon. Candice Bergen (Portage—Lisgar, PCC): Monsieur le Président, en ne remboursant pas ces dépenses, le premier ministre dit essentiellement aux députés de ne pas s'en faire, de s'offrir un voyage très cher, de ne pas le déclarer au commissaire à l'éthique, d'inclure tout le monde en erreur à propos des détails, de nier sans arrêt pendant un an et, lorsqu'on est pris la main dans le sac, de répondre simplement « Oh, pardon ». Quelle aubaine!

Quand le premier ministre va-t-il se rendre compte de son arrogance et accepter qu'il outre passe ses droits en ne remboursant pas ces dépenses illégales?

L'hon. Bardish Chagger (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la Petite Entreprise et du Tourisme, Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai dit à maintes reprises, de ce côté-ci de la Chambre, nous respectons le travail des agents du Parlement. Immédiatement après le dépôt du rapport de la commissaire, le premier ministre a pris ses responsabilités et a accepté ses recommandations.

Pendant des semaines et des mois, les députés de l'opposition ont posé ces questions et ont exigé le rapport. Maintenant que le rapport est déposé, ils refusent d'en accepter la conclusion. De notre côté, nous remercions la commissaire. Nous acceptons ses conclusions et nous suivrons chacune de ses recommandations.

• (1440)

L'hon. Candice Bergen (Portage—Lisgar, PCC): Monsieur le Président, la conclusion est qu'il est coupable et c'est sur ce sujet que nous l'interrogeons depuis un an et qu'il nie. En faisant ce voyage illégal, il a rendu la GRC complice de ces dépenses illégales. Il entraîne maintenant les contribuables dans cette complexité. Voilà les faits.

Quand le premier ministre va-t-il admettre qu'il a eu tort, agir pour une fois en leader, assumer la responsabilité de ses actes et rembourser ces...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre. La leader du gouvernement à la Chambre a la parole.

L'hon. Bardish Chagger (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la Petite Entreprise et du Tourisme, Lib.): Monsieur le Président, l'ancienne commissaire a déjà répondu à de nombreuses questions sur son rapport, dans le document lui-même et dans son témoignage devant le comité. Nous acceptons ses conclusions et nous respectons son travail. Les députés de ce côté-ci respectent le travail de tous les mandataires du Parlement.

Il est évident que l'ancien gouvernement conservateur cherchait plutôt à nuire aux mandataires du Parlement. Ce n'est pas ainsi que nous procédons. Nous respectons leur travail. Nous acceptons les conclusions de l'ex-commissaire et nous donnerons suite à ses recommandations. À l'avenir, le premier ministre fera autoriser toutes ses vacances personnelles et familiales par le commissaire.

M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC): Monsieur le Président, la commissaire à l'éthique a été formelle: le premier ministre n'aurait jamais dû aller en vacances dans cette île privée de luxe. Ce voyage a été jugé illégal. La somme de 200 000 \$ qu'il a fait payer aux Canadiens n'a donc pas lieu d'être.

Questions orales

Pendant que le premier ministre jouit de sa fortune familiale, de nombreuses familles canadiennes ont du mal à joindre les deux bouts et dépendent du prochain chèque de paie pour survivre. Comment se fait-il que le riche premier ministre croie acceptable de faire payer aux contribuables ses vacances illégales? Quand se décidera-t-il à faire ce qui s'impose et à les rembourser?

L'hon. Bardish Chagger (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la Petite Entreprise et du Tourisme, Lib.): Monsieur le Président, comme c'était le cas pour les premiers ministres précédents, peu importe le moment ou le lieu où l'actuel premier ministre voyage, il y a des coûts liés à la sécurité. Nous suivons toujours les recommandations de nos organismes de sécurité sur la meilleure façon d'assurer la sécurité du premier ministre.

Comme il l'a dit, le premier ministre discutera dorénavant de ses vacances personnelles et familiales avec le commissariat.

M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC): Monsieur le Président, le premier ministre ne veut peut-être pas répondre aux questions ici, mais il ne peut pas nier les conclusions du mandataire indépendant du Parlement au sujet de sa conduite. Pour ce qui est de l'accusation d'avoir mal géré ses affaires personnelles: coupable. Pour ce qui est de l'accusation d'avoir illégalement accepté des cadeaux: coupable.

Des voix: Coupable.

M. Mark Strahl: Pour ce qui est de l'accusation d'avoir accepté illégalement un voyage à bord d'un appareil privé: coupable.

Des voix: Coupable.

M. Mark Strahl: Pour ce qui est de l'accusation d'avoir discuté illégalement des affaires du gouvernement...

Le Président: À l'ordre. Comme d'autres Présidents et présidents d'élection l'ont déjà dit avant moi devant cette assemblée, on ne peut pas scander des formules de cette façon. Il y a une personne qui pose une question, puis une autre qui y répond.

Écoutons le reste de la question. Le député de Chilliwack—Hope a la parole.

M. Mark Strahl: Monsieur le Président, pour ce qui est de l'accusation d'avoir discuté illégalement des affaires du gouvernement: coupable.

Le premier ministre a été reconnu coupable d'avoir enfreint la loi à quatre reprises. Pourquoi refuse-t-il de faire ce qui s'impose, pour une fois, c'est-à-dire rembourser les contribuables canadiens?

L'hon. Bardish Chagger (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la Petite Entreprise et du Tourisme, Lib.): Monsieur le Président, le premier ministre a répondu à ces questions à maintes reprises. Depuis le début de l'année, le premier ministre a répondu à de nombreuses questions de Canadiens de partout au pays à l'occasion d'assemblées ouvertes et publiques. Il sera d'ailleurs à Winnipeg ce soir pour répondre à des questions que lui poseront directement des Canadiens.

Les Canadiens continuent de se soucier de la situation de l'emploi pour les gens de la classe moyenne et les personnes qui s'efforcent d'en faire partie. Grâce à notre plan, les Canadiens ont créé 422 000 emplois en 2017, du jamais vu depuis 2002. De plus, le taux de chômage est à son plus bas depuis 1976. L'opposition ne souhaite pas parler de la situation économique du pays, car elle sait que, grâce à notre plan, l'économie se porte bien.

LE TRANSPORT EN COMMUN

Mme Sheri Benson (Saskatoon-Ouest, NPD): Monsieur le Président, depuis la fermeture de la Saskatchewan Transportation Company, des Saskatchewanais doivent compter sur l'auto-stop pour se déplacer, une activité très risquée. En novembre, des conseillers en santé mentale ont déclaré publiquement que la situation des résidents du Nord de la Saskatchewan leur faisait craindre une nouvelle route des pleurs. Comme la Saskatchewan Transportation Company avait cessé ses activités, il était difficile pour les familles des femmes et des filles autochtones disparues ou assassinées d'aller participer à la seule audience tenue dans la province.

Le gouvernement laissera-t-il la situation se dégrader ou fera-t-il le nécessaire pour éviter une nouvelle route des pleurs?

• (1445)

L'hon. Navdeep Bains (ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique, Lib.): Monsieur le Président, c'est un enjeu crucial. Nous travaillons déjà à le régler, comme le sait la députée. Nous collaborerons avec son bureau pour être certains de poser les gestes nécessaires à la mise en oeuvre d'une solution efficace.

Mme Niki Ashton (Churchill—Keewatinook Aski, NPD): Monsieur le Président, de nombreux symboles représentent la tragédie des femmes autochtones disparues ou assassinées, de Tina Fontaine à la route des pleurs. Aucune collectivité autochtone du pays n'a été épargnée. Certes, il faut réparer les séquelles du colonialisme, mais il faut aussi poser immédiatement des gestes concrets pour les communautés autochtones, notamment en matière de transport sécuritaire.

Le gouvernement joindra-t-il le geste à la parole et commencera-t-il, à tout le moins, à financer en partie un service de transport sécuritaire le long de la route des pleurs?

L'hon. Amarjeet Sohi (ministre de l'Infrastructure et des Collectivités, Lib.): Monsieur le Président, nous travaillons sur plusieurs projets avec la province de la Saskatchewan, dont certains visent à améliorer les réseaux de transport en commun dans de nombreuses collectivités grâce aux investissements provenant du budget de 2016. Nous continuerons de collaborer avec la province pour garantir que tous ceux qui ont besoin du transport en commun y aient accès.

Rappelons que la décision d'éliminer le réseau de transport régional en question a été prise par le gouvernement provincial. La responsabilité lui en revient donc.

* * *

[Français]

L'ÉTHIQUE

M. Gérard Deltell (Louis-Saint-Laurent, PCC): Monsieur le Président, une fois n'est pas coutume. J'aimerais rendre hommage à une ministre du gouvernement libéral. Il y a un an et demi, la ministre des Services aux Autochtones a commis une erreur en utilisant à ses fins personnelles une limousine et a envoyé la facture aux contribuables. Prise la main dans le sac, la ministre a décidé d'elle-même de rembourser plus de 3 700 \$ aux contribuables. C'est ce qui doit être fait. Là s'arrêtent les hommages, puisque le premier ministre, pris la main dans le sac et responsable quatre fois d'avoir bafoué les règles d'éthique, refuse, lui, de rembourser les Canadiens.

Puisque c'est mercredi et que c'est la journée du premier ministre, est-ce qu'il pourrait se lever et faire exactement...

Questions orales

Le Président: À l'ordre. Je cède la parole à l'honorable leader du gouvernement à la Chambre.

L'hon. Bardish Chagger (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la Petite Entreprise et du Tourisme, Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai dit, immédiatement après le dépôt du rapport de la commissaire, le premier ministre a assumé sa responsabilité et il a accepté ses conclusions. Il s'est engagé à soumettre à l'avenir, au commissaire, ses projets de vacances personnelles ou familiales. L'opposition a demandé pendant des semaines et des mois que le rapport soit déposé. Maintenant que le rapport est déposé, l'opposition refuse d'en accepter les résultats et les conclusions. De notre côté, nous remercions la commissaire, nous acceptons ses conclusions et nous suivrons toutes ses recommandations.

M. Gérard Deltell (Louis-Saint-Laurent, PCC): Monsieur le Président, avec tout le respect que j'ai pour la leader du gouvernement, plutôt que de lire un texte écrit par d'autres, elle devrait lire le texte du commissaire à l'éthique qui a conclu que le premier ministre avait bafoué quatre fois les règles d'éthique. La ministre saurait également que la ministre des Services aux Autochtones a dit, lorsqu'elle avait été prise la main dans le sac et qu'elle a remboursé les sommes: « Cela ne répond pas aux standards auxquels s'attendent les Canadiens [...] ».

Est-ce que le premier ministre peut nous dire si le fait de ne pas rembourser les 200 000 \$ pour ses vacances illégales, c'est responsable et, surtout, si cela répond aux standards des Canadiens? Les Canadiens veulent une réponse.

L'hon. Bardish Chagger (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la Petite Entreprise et du Tourisme, Lib.): Monsieur le Président, comme c'était le cas de l'ex-premier ministre et comme c'est le cas du premier ministre actuel, quel que soit le moment ou l'endroit où se déplace un premier ministre, il y a des coûts en lien avec la sécurité. Le député sait très bien que j'ai beaucoup de respect pour lui aussi. Cependant, nous devons accepter les conclusions, nous devons respecter le travail du commissaire, et c'est exactement ce que nous avons fait.

[Traduction]

L'hon. Peter Kent (Thornhill, PCC): Monsieur le Président, « la situation nous rappelle à tous qu'il faut faire preuve d'une très grande prudence en ce qui a trait à nos dépenses et à la confiance que nous accorde le public. » Ces nobles paroles ne sont pas les miennes, mais celles du premier ministre. Il les a prononcées devant son Cabinet il y a deux ans. Il parlait de la ministre de la Santé de l'époque et de milliers de dollars en frais de déplacement inappropriés. La ministre a fait ce qui s'imposait: elle a remboursé les Canadiens. Pourquoi le premier ministre refuse-t-il de faire ce qui s'impose, d'essayer de regagner la confiance du public et de rembourser les Canadiens?

L'hon. Bardish Chagger (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la Petite Entreprise et du Tourisme, Lib.): Monsieur le Président, les organismes de sécurité décident de ce qui est nécessaire pour protéger le premier ministre, comme ils l'ont toujours fait pour les premiers ministres précédents. Nous suivons leurs recommandations. L'ancienne commissaire a reconnu que ces dépenses ont été engagées dans le cadre des fonctions du premier ministre. Le premier ministre continuera de travailler avec le commissaire pour faire approuver ses prochains projets de vacances familiales.

L'hon. Peter Kent (Thornhill, PCC): Monsieur le Président, lorsque sa ministre a accumulé des milliers de dollars de dépenses non justifiées pour des déplacements, elle s'est excusée et a

remboursé les sommes, et le premier ministre a prêché la nécessité d'inspirer confiance à la population. Maintenant, montrant encore une fois de manière flagrante qu'il applique deux poids, deux mesures, non seulement il refuse de prendre les mesures qui s'imposent, mais il rabaisse la leader du gouvernement à la Chambre en la forçant à réciter ses répliques vides de sens. Quand le premier ministre va-t-il, comme il se doit, rembourser les Canadiens?

• (1450)

L'hon. Bardish Chagger (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la Petite Entreprise et du Tourisme, Lib.): Monsieur le Président, j'ai répondu maintes fois à cette question.

Il y a actuellement des débats très sérieux dans notre pays et dans le monde. Cette personne, la députée de Waterloo, ministre de la Petite Entreprise et du Tourisme et leader du gouvernement à la Chambre, n'est pas forcée de faire quoi que ce soit. Je suis fière du travail que fait le premier ministre. Je suis fière du travail accompli par le gouvernement. Personne ne me dira quoi faire. Je respecte la Charte canadienne des droits et libertés. Je sais que j'ai des droits et des libertés et je vais faire de mon mieux pour représenter les électeurs et les intervenants de ma circonscription.

Quant au rapport, le premier ministre a endossé la responsabilité. Il continuera de collaborer avec le commissariat.

* * *

[Français]

LES PENSIONS

Mme Brigitte Sansoucy (Saint-Hyacinthe—Bagot, NPD): Monsieur le Président, les libéraux ont brisé leur promesse de rendre le Supplément de revenu garanti disponible pour tous les aînés. La Fédération de l'âge d'or du Québec nous apprend que près de 450 000 aînés à faible revenu sont admissibles au SRG sans y être inscrits. C'est inacceptable. En plus, la majorité des aînés en difficulté sont des femmes seules.

Quand les libéraux, qui se disent féministes, vont-ils respecter leur promesse d'inscrire automatiquement tous les aînés au Supplément de revenu garanti?

L'hon. Jean-Yves Duclos (ministre de la Famille, des Enfants et du Développement social, Lib.): Monsieur le Président, tous les députés de la Chambre savent à quel point il est important que les Canadiens, en particulier les plus vulnérables, reçoivent les prestations auxquelles ils ont droit. Nous avons mis en place, au cours des dernières années, des modifications et des améliorations au Supplément de revenu garanti. Nous avons aussi mis en place, au cours des dernières semaines, des mécanismes par lesquels les aînés les plus vulnérables, dont les femmes, peuvent plus facilement et plus rapidement recevoir les prestations auxquelles ils ont droit. Nous allons continuer à travailler très fort pour que ce processus se poursuive.

[Traduction]

Mme Rachel Blaney (North Island—Powell River, NPD): Monsieur le Président, il y a trop d'aînés laissés pour compte au Canada. Les femmes âgées vivant seules sont particulièrement vulnérables. Au-delà de 75 ans, presque deux fois plus de femmes que d'hommes vivent dans la pauvreté. Les Canadiens âgés ne devraient pas peiner à joindre les deux bouts. Quand le gouvernement s'engagera-t-il à mettre en oeuvre une stratégie nationale pour les aînés qui est véritablement utile aux nombreuses femmes âgées vivant dans la pauvreté?

Questions orales

L'hon. Jean-Yves Duclos (ministre de la Famille, des Enfants et du Développement social, Lib.): Monsieur le Président, je suis ravi d'avoir l'occasion de souligner deux choses. Premièrement, nous avons beaucoup travaillé au cours des deux dernières années pour améliorer le sort des aînés. Notamment, nous avons augmenté le Supplément de revenu garanti de près de 1 000 \$ pour 900 000 aînés vulnérables de partout au Canada. Ainsi, 13 000 d'entre eux ont été tirés de la pauvreté, dont 90 % sont des femmes, pour qui la situation est particulièrement précaire. Deuxièmement, au cours des dernières semaines, nous avons mis en place des mécanismes en vue d'assurer que tous les aînés et tous les Canadiens aient accès aux avantages dont ils dépendent et auxquels ils ont droit.

* * *

LA DÉFENSE NATIONALE

M. Mark Gerretsen (Kingston et les Îles, Lib.): Monsieur le Président, l'an dernier, j'ai eu le privilège de me rendre avec le Comité permanent de la défense nationale en Lettonie pour observer le travail important que les militaires canadiens effectuent à l'étranger dans le cadre de l'opération Reassurance. J'ai appris que de nouveaux membres du personnel canadien se sont envolés récemment pour la Lettonie. De plus, le NCSM *St. John's* vient d'être déployé dans la mer Baltique pour une période de six mois. Le ministre de la Défense nationale peut-il informer la Chambre de la contribution canadienne pour assurer la sécurité en Europe?

L'hon. Harjit S. Sajjan (ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à remercier le député de Kingston et les Îles de son excellent travail.

Le Canada contribue activement aux efforts de l'OTAN pour favoriser la stabilité mondiale et pour dissuader toute autre agression de la Russie. En juillet 2016, le premier ministre a annoncé que le Canada allait diriger un groupement tactique multinational robuste pour le compte de l'OTAN en Lettonie. De plus, dans le cadre de l'opération Unifier, nous appuyons également les forces armées de l'Ukraine en leur offrant un entraînement militaire. Ces initiatives représentent la plus importante présence militaire continue du Canada en Europe en plus de 10 ans.

Aujourd'hui, je suis très fier et honoré d'accueillir à Ottawa le ministre letton de la Défense.

* * *

[Français]

LA MARIJUANA

M. Pierre Paul-Hus (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, PCC): Monsieur le Président, des 86 producteurs de cannabis accrédités par le gouvernement fédéral, 35 reçoivent du financement d'investisseurs inconnus provenant des paradis fiscaux, et les investissements sont énormes. Que ce soit les élites du Parti libéral ou ces investisseurs inconnus, personne n'investit tant de millions de dollars sans être confiant d'en profiter grandement.

La ministre peut-elle nous confirmer aujourd'hui que les investisseurs inconnus ne font pas partie du crime organisé?

• (1455)

L'hon. Ginette Petitpas Taylor (ministre de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, la santé et la sécurité des Canadiens est finalement notre priorité. Nous proposons que les enquêtes de sécurité soient obligatoires pour les personnes qui occupent des postes clés dans toutes les organisations. Nous proposons aussi des vérifications des antécédents pour les investisseurs importants qui détiennent plus de 25 % d'une société de cannabis. Notre ministre de

la Santé a aussi conclu une entente avec nos homologues provinciaux et territoriaux pour savoir qui possède les sociétés, et ainsi lutter contre les stratagèmes d'évasion fiscale, le blanchiment d'argent et d'autres activités criminelles.

M. Pierre Paul-Hus (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, PCC): Monsieur le Président, je pose la question à nouveau. On sait que des 86 producteurs de cannabis au Canada, il y a 35 entreprises qui ont des fonds qui proviennent des paradis fiscaux. Là-dedans, il y a des fonds qui viennent du crime organisé.

La ministre peut-elle nous confirmer qu'avant de mettre en ouvre le projet de loi C-45, on va faire le ménage là-dedans et que les Canadiens vont être sûrs qu'il n'y a pas de crime organisé dans des compagnies qui sont supposément légales?

L'hon. Ginette Petitpas Taylor (ministre de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, encore une fois, je vais réitérer ma réponse: la santé et la sécurité des Canadiens est finalement notre priorité. Nous proposons que des enquêtes de sécurité soient obligatoires pour les personnes qui occupent des postes clés dans toutes ces organisations. Nous proposons qu'il y ait des vérifications des antécédents pour les investisseurs importants qui possèdent plus de 25 % d'une société de cannabis. Aussi, la ministre de la Santé a conclu une entente avec ses homologues au niveau provincial et territorial pour savoir qui possède ces sociétés et ainsi lutter contre les stratagèmes d'évasion fiscale, le blanchiment d'argent et d'autres activités criminelles.

* * *

[Traduction]

LES ANCIENS COMBATTANTS

M. Phil McColeman (Brantford—Brant, PCC): Monsieur le Président, aujourd'hui, les anciens combattants blessés ont annoncé qu'ils amèneraient leur cause devant la Cour suprême. Le premier ministre leur avait promis des pensions à vie, promettant du même coup qu'ils n'auraient pas à lutter contre lui devant un tribunal. Il a rompu ces promesses aux anciens combattants.

Sous la direction de l'actuel premier ministre, le nombre d'anciens combattants qui attendent leurs prestations d'invalidité a grimpé à plus de 29 000 demandes en arriéré. Réciter une liste de prestations auxquelles les anciens combattants n'ont pas accès ne suffit pas. Le premier ministre cessera-t-il de se battre contre les anciens combattants?

L'hon. Seamus O'Regan (ministre des Anciens Combattants, Lib.): Monsieur le Président, nous apprécions la contribution des anciens combattants à la protection de la paix et de la sécurité des Canadiens, au pays et à l'étranger.

Le gouvernement a pris des mesures immédiates pour régler les questions soulevées dans cette affaire. Nous avons bonifié l'indemnité pour souffrance et douleur pour tous les anciens combattants blessés. Nous avons créé une indemnité supplémentaire pour souffrance et douleur. Nous avons augmenté le taux de remplacement du revenu. Nous avons investi dans l'éducation et dans les services de réorientation professionnelle pour les anciens combattants et leur famille. Nous avons bonifié les prestations pour troubles de santé mentale. Les anciens combattants ont demandé la possibilité d'une pension à vie. Nous la leur avons offerte. La prestation que nous venons d'annoncer sera versée tous les mois et sera non imposable.

Nous continuons de faire tout ce qui est en notre pouvoir...

Le Président: Le député de Beauport—Limoilou a la parole.

*Questions orales***LA DÉFENSE NATIONALE**

[Français]

M. Alupa Clarke (Beauport—Limoilou, PCC): Monsieur le Président, les vétérans ont pris la décision solennelle de se rendre à la Cour suprême du Canada.

En 2015, le premier ministre leur avait promis, la main sur le coeur, un retour véritable — j'insiste sur le mot « véritable » — d'une pension à vie. Également, il leur avait promis que jamais, au grand jamais ils ne devraient se rendre en cour pour combattre le gouvernement au sujet de leurs propres droits et de leurs pensions. C'est une autre promesse brisée, qui touche cette fois-ci nos valeureux vétérans.

Le premier ministre va-t-il honorer l'engagement solennel qu'il a pris en 2015 envers nos vétérans, ou va-t-il encore une fois tourner le dos à nos valeureux militaires?

[Traduction]

L'hon. Seamus O'Regan (ministre des Anciens Combattants, Lib.): Monsieur le Président, les anciens combattants du Canada se sont portés courageusement à la défense de la paix et de la sécurité dont nous jouissons. Lorsqu'ils rentrent chez eux brisés, c'est notre devoir de les aider à guérir. Cependant, sous le gouvernement précédent, ils sont rentrés chez eux pour constater que les services qui leur avaient été offerts étaient réduits, les bureaux étaient fermés, et leurs voix étaient ignorées.

Avec la récente annonce d'une pension à vie, le gouvernement a investi 10 milliards de dollars dans les anciens combattants, sur une période de deux ans et demi. Les anciens combattants ont demandé une pension à vie, versée mensuellement. Ils ont demandé un meilleur soutien et un système simplifié. Nous leur avons donné ce qu'ils ont demandé, et nous continuerons d'être à l'écoute de leurs besoins.

* * *

● (1500)

[Français]

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Mme Hélène Laverdière (Laurier—Sainte-Marie, NPD): Monsieur le Président, le premier ministre aime beaucoup parler de politique étrangère féministe, mais pendant ce temps, on ne se gêne pas pour vendre des armes à l'Arabie saoudite, un pays qui a un bilan absolument épouvantable en matière de droits de la personne et en particulier en matière de droits des femmes.

[Traduction]

On est en train de faire du Canada un pays de marchands d'armes féministes. Qu'en pense le premier ministre?

M. Matt DeCourcey (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires étrangères, Lib.): Monsieur le Président, nous dénonçons toutes les violations des droits de la personne et nous demandons que ces droits soient protégés au pays et à l'étranger.

Le Canada s'attend à ce que l'utilisateur final de toute exportation respecte les conditions d'utilisation finale prévues dans le permis d'exportation. Le Canada a communiqué directement avec l'Arabie saoudite pour insister sur le fait qu'il était important qu'elle veille à ce que ses opérations de sécurité respectent le droit international en matière de droits de la personne. Nous avons soulevé la question de la protection des droits de la personne à plusieurs reprises auprès des dirigeants et des autorités de l'Arabie saoudite et nous allons continuer de le faire.

Mme Irene Mathysen (London—Fanshawe, NPD): Monsieur le Président, il n'y a pas que la GRC qui ne donne pas suite aux plaintes concernant les agressions sexuelles au sein de ses rangs. Il y a de cela 10 longs mois déjà que les Forces armées canadiennes ont promis d'examiner un grand nombre de plaintes pour agression sexuelle qui avaient été jugées non fondées. Ces femmes ont dû faire preuve de courage pour se manifester et les libéraux prétextent la protection de leur vie privée pour ne rien faire.

Le gouvernement va-t-il s'engager aujourd'hui à cesser de tergiverser et accorder aux femmes le respect auquel elles sont en droit de s'attendre en agissant immédiatement?

L'hon. Harjit S. Sajjan (ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, nous demeurons entièrement résolu à veiller à ce que le respect et la dignité de chacun fassent partie intégrante de la culture militaire.

Nous sommes en train d'élaborer un programme d'examen des plaintes pour agression sexuelle dans le but de mettre sur pied un mécanisme d'examen ouvert et transparent de tous les cas qui avaient été jugés « non fondés ». On prévoit la participation d'intervenants externes pour assurer une plus grande efficacité de ce processus d'examen.

La police militaire travaille avec le Commissariat à la protection de la vie privée afin de veiller à ce que le processus d'examen se déroule selon les lois et les règlements en vigueur pour protéger la vie privée des personnes touchées.

* * *

LES RESSOURCES NATURELLES

M. Jamie Schmale (Haliburton—Kawartha Lakes—Brock, PCC): Monsieur le Président, nous savons tous que les pipelines représentent le mode de transport des ressources énergétiques le plus sûr et le plus écologique. Pendant que le premier ministre tergiverse, le projet d'oléoduc de Trans Mountain ne tient plus qu'à un fil après avoir subi un nouvel assaut du gouvernement britanno-colombien. Des emplois canadiens sont en danger. Pire encore, un nombre croissant d'entreprises canadiennes de forage, à la recherche de meilleures perspectives d'avenir, partent s'installer aux États-Unis. Un bon nombre d'entre elles reconnaissent qu'elles ne reviendront peut-être jamais.

Quand le premier ministre prendra-t-il ses responsabilités et protégera-t-il les emplois canadiens dans le secteur de l'énergie?

Mme Kim Rudd (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles, Lib.): Monsieur le Président, nous respectons la décision que nous avons prise d'approuver l'expansion du réseau de l'oléoduc de Trans Mountain, comme nous respectons l'engagement que nous avons pris vis-à-vis de tous les Canadiens de mettre en oeuvre des mesures de premier plan pour protéger l'environnement et notre côte.

La décision que nous avons prise relativement à l'expansion du réseau de l'oléoduc de Trans Mountain est toujours dans l'intérêt national; cela n'a pas changé. Le projet est assujéti à 157 conditions juridiquement contraignantes afin de protéger l'environnement et de faire en sorte que ledit projet aille de l'avant de la manière la plus sûre et la plus écologique.

Notre investissement historique de 1,5 milliard de dollars dans le plan de protection des océans s'inscrit dans la même lignée.

Questions orales

M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC): Monsieur le Président, aujourd'hui, le prix du pétrole de l'Ouest canadien est inférieur de plus ou moins 20 \$ à celui du marché, ce qui réjouit nos collègues du NPD. Honte à eux. Pour prendre une analogie, cette perte financière correspond à la construction d'un hôpital par semaine ou d'une école par jour aux États-Unis, autant d'infrastructures qui pourraient être construites au Canada.

Quand le premier ministre va-t-il tenir tête au gouvernement de la Colombie-Britannique et défendre les intérêts des Canadiens, notamment ceux de l'Ouest, afin que les hôpitaux et les écoles soient construits au Canada plutôt qu'aux États-Unis?

Mme Kim Rudd (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles, Lib.): Monsieur le Président, en deux ans, nous avons fait plus pour appuyer le secteur énergétique du pays et acheminer nos ressources vers les marchés que ne l'ont fait en 10 ans les conservateurs de Harper.

Nous avons approuvé des projets d'infrastructures qui créeront des dizaines de milliers d'emplois bien rémunérés au pays. Je songe à l'augmentation des capacités d'exportation du projet Alberta Clipper, au gazoduc NOVA, au projet de remplacement de la canalisation 3 et à l'agrandissement du réseau de Trans Mountain. Je pourrais en citer bien d'autres.

Ces projets et d'autres représentent des dizaines de milliers d'emplois bien rémunérés et des milliards de dollars pour l'économie canadienne.

M. Bob Zimmer (Prince George—Peace River—Northern Rockies, PCC): Monsieur le Président, comme nous venons de l'entendre, le gouvernement néo-démocrate de la Colombie-Britannique ajoute de nouveaux obstacles à la réalisation du projet Trans Mountain. Or, cette décision, en plus de mettre en péril d'importants emplois dans l'Ouest du Canada, notamment dans ma circonscription, ébranle également la confiance des investisseurs dans l'économie canadienne.

Le premier ministre fera-t-il valoir haut et fort que le gouvernement qu'il dirige a approuvé ce projet ou acceptera-t-il que le projet s'ajoute à liste des échecs du gouvernement libéral?

• (1505)

Mme Kim Rudd (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles, Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai dit il y a un moment, le gouvernement maintient sa décision d'approuver l'expansion de l'oléoduc Trans Mountain tout comme il confirme l'engagement pris envers les Canadiens de mettre en oeuvre des mesures de calibre mondial pour protéger l'environnement et les côtes canadiennes. Nous maintenons que la décision prise, au terme de vastes consultations et discussions avec les Canadiens, concernant l'expansion de l'oléoduc Trans Mountain demeure dans l'intérêt national. Le gouvernement n'a pas changé d'avis.

Comme je l'ai mentionné précédemment, le projet est assujéti à 157 conditions juridiquement contraignantes, et l'investissement de 1,5 milliard de dollars dans le Plan de protection des océans illustre encore une fois que le gouvernement fait preuve de leadership pour sauvegarder notre...

M. Ron Liepert: Il faut le dire au NPD.

Le Président: Le député de Calgary Signal Hill a une belle voix, mais, comme il le sait fort bien, nous ne devrions l'entendre que lorsqu'il a la parole.

Le député de Willowdale a la parole.

LES SCIENCES

M. Ali Ehsassi (Willowdale, Lib.): Monsieur le Président, la génomique et les recherches de précision peuvent permettre de réaliser des percées qui transformeront les soins médicaux et qui amélioreront la vie des Canadiens. La semaine dernière, la ministre des Sciences a annoncé une nouvelle enveloppe pour la génomique et les projets de recherche en médecine de précision dans les institutions du pays.

La ministre peut-elle expliquer à la Chambre pourquoi le gouvernement appuie cette importante initiative?

L'hon. Kirsty Duncan (ministre des Sciences et ministre des Sports et des Personnes handicapées, Lib.): Monsieur le Président, j'ai été ravie d'annoncer que, de concert avec nos partenaires, nous investissons 255 millions de dollars dans la génomique et la recherche en médecine de précision par l'entremise de Génome Canada et des Instituts de recherche en santé du Canada.

Le député de Willowdale est un ardent défenseur de l'amélioration des soins offerts aux Canadiens et il a raison de l'être. La génomique et la médecine de précision ont le potentiel d'améliorer considérablement la vie des Canadiens. Les projets de recherche qui recevront des fonds aideront les enfants qui souffrent d'asthme, d'un cancer du cerveau, de la fibrose kystique ou d'autres troubles génétiques rares.

* * *

[Français]

L'AGRICULTURE ET L'AGROALIMENTAIRE

M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC): Monsieur le Président, le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire est mis de côté dans toutes les négociations internationales. Résultat: il n'y a personne pour défendre les producteurs et les agriculteurs qui travaillent fort pour nourrir le monde.

Cette semaine, on a demandé deux fois au ministre quel était son plan pour compenser les producteurs d'oeufs, de lait et de volaille. Deux fois, il n'a rien répondu. Cette semaine, il a même demandé au ministre du Commerce international de faire son travail à sa place pour expliquer le PTP aux agriculteurs. On a proposé 4 milliards de dollars. Quel est son plan?

[Traduction]

L'hon. Lawrence MacAulay (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Monsieur le Président, selon moi, mon collègue sait parfaitement que, à la signature de l'accord Canada-Union européenne, il a compris exactement ce qui arriverait. Il a constaté que nous soutenions le secteur agricole. Il a constaté que nous investissions 350 millions de dollars pour garantir que les producteurs laitiers et les transformateurs soient à la fine pointe de la technologie.

Mon collègue découvrira que le gouvernement continuera comme toujours de soutenir le secteur agricole du pays, y compris le secteur de la gestion de l'offre.

* * *

[Français]

LES INSTITUTIONS DÉMOCRATIQUES

Mme Anne Minh-Thu Quach (Salaberry—Suroît, NPD): Monsieur le Président, dans ce Parlement, une personne sur quatre est une femme. Une proportion qui n'a pas tellement changé depuis 151 ans. Le gouvernement veut des idées, nous en avons. Actuellement, Elections Canada rembourse aux partis jusqu'à la moitié de leurs dépenses de campagne électorale.

Questions orales

Le député de Burnaby-Sud a proposé de réduire un peu ce remboursement aux partis qui ne présenteraient pas suffisamment de femmes. Malheureusement, le gouvernement a rejeté cette proposition.

Alors, quel est le plan des libéraux pour que nous fassions mieux que de nous contenter de 26 % de femmes députées ici, à la Chambre?

L'hon. Karina Gould (ministre des Institutions démocratiques, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais remercier ma collègue de cette excellente question et de sa passion pour avoir plus de femmes à la Chambre, une notion que je partage d'ailleurs.

Pour moi, c'est vraiment important que nous tous à la Chambre fassions notre part pour encourager les femmes à présenter leurs candidatures et que nous fassions des efforts pour les appuyer et nous assurer qu'elles réussissent. Nous, les jeunes femmes à la Chambre, sommes des exemples pour les autres femmes, et nous devons nous assurer de faire en sorte qu'il y ait plus de femmes à la Chambre...

Le Président: À l'ordre. L'honorable députée de Châteauguay—Lacolle a la parole.

* * *

• (1510)

LES PENSIONS

Mme Brenda Shanahan (Châteauguay—Lacolle, Lib.): Monsieur le Président, l'année dernière, les députés de tous les partis ont soulevé des questions concernant des modifications aux politiques entourant le Supplément de revenu garanti et l'allocation pour les couples séparés de façon involontaire.

Le ministre responsable des aînés pourrait-il dire à la Chambre ce qui a été fait pour faire en sorte que les Canadiens et les Canadiennes qui sont séparés de leur partenaire pour des raisons échappant à leur volonté reçoivent les prestations appropriées?

L'hon. Jean-Yves Duclos (ministre de la Famille, des Enfants et du Développement social, Lib.): Monsieur le Président, je suis enchanté de profiter de cette belle occasion pour saluer et remercier le travail remarquable de la députée de Châteauguay—Lacolle en faveur des aînés les plus vulnérables.

Notre gouvernement s'est engagé à s'assurer que les couples d'aînés qui vivent malheureusement séparés, pour des raisons hors de leur contrôle, reçoivent les prestations auxquelles ils ont droit. Les efforts de Service Canada au cours des derniers mois ont fait en sorte de retracer les aînés concernés et de verser à près de 700 aînés vulnérables les prestations dont ils ont besoin. Nous sommes déterminés à travailler très fort pour continuer à nous assurer que tous les Canadiens vulnérables reçoivent les prestations qu'ils méritent et qu'ils attendent de ce gouvernement.

* * *

[Traduction]

L'AGRICULTURE ET L'AGROALIMENTAIRE

M. John Barlow (Foothills, PCC): Monsieur le Président, les agriculteurs canadiens nous demandent une petite faveur. Quelqu'un peut-il lancer un avis de recherche concernant le ministre de l'Agriculture?

D'une part, l'Inde impose des droits de douane écrasants sur les exportations de pois. D'autre part, les producteurs canadiens de blé dur sont injustement visés par les règles d'étiquetage protectionnistes de l'Italie, qui rendent obligatoire l'inscription du pays d'origine sur

les produits. Dans ces deux dossiers cruciaux, le ministre brille par son absence. Il ne fera même pas partie de la mission commerciale de premier plan qui se rendra le mois prochain en Inde.

Pourquoi le ministre n'a-t-il pas déposé de plainte formelle auprès de l'OMC ou en vertu de l'Accord économique et commercial global à propos du blé? S'engagera-t-il aujourd'hui à le faire?

L'hon. Lawrence MacAulay (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Monsieur le Président, je comprends les inquiétudes du député. Il connaît sans doute très bien la situation en Inde et il sait sans doute aussi que nous sommes très déçus que le gouvernement indien ait décidé d'imposer des droits de douane sans consulter qui que ce soit, ni le Canada, ni les autres pays. Je suis allé dans d'autres pays pour m'assurer que les pratiques de ce genre étaient complètement injustes. Les représentants du Canada essaient actuellement de régler le problème en négociant avec l'Inde et d'autres pays.

* * *

LES INVESTISSEMENTS ÉTRANGERS

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, aux assemblées publiques tenues dans ma circonscription pendant la pause parlementaire, j'ai entendu, encore et encore, des préoccupations au sujet de la prise de contrôle d'Aecon que propose une société d'État de la République populaire de Chine.

Les Britanno-Colombiens sont particulièrement préoccupés parce qu'Aecon détient maintenant 30 % des contrats relatifs à la centrale du désastreux projet du Site C. Nous voulons savoir si Investissement Canada examinera attentivement les risques supplémentaires qui se posent en raison du traité sur les investissements adopté sous le gouvernement Harper, traité qui accorde à la Chine des droits supérieurs à ceux des entreprises canadiennes advenant que nous souhaitons améliorer les protections de la main-d'oeuvre et de l'environnement.

L'hon. Navdeep Bains (ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique, Lib.): Monsieur le Président, ma collègue sait pertinemment que le gouvernement manifeste clairement une volonté d'ouverture à l'égard du commerce, des personnes et des investissements. Notre priorité, c'est la croissance et l'emploi.

En ce qui a trait au processus relatif à la Loi sur Investissement Canada, la députée sait que l'acquisition d'Aecon fera l'objet d'un examen poussé et rigoureux. Nous évaluons toutes les acquisitions au cas par cas, sans exception, conformément à un processus comportant de multiples étapes.

Je tiens à assurer à la députée que nous ferons tout en notre pouvoir pour veiller à ce que le résultat avantage les Canadiens. Comme toujours, jamais nous ne compromettrons la sécurité nationale.

* * *

PRÉSENCE À LA TRIBUNE

Le Président: Je voudrais signaler aux députés la présence à notre tribune de M. Raimonds Bergmanis, ministre de la Défense de la République de Lettonie.

Des voix: Bravo!

*Affaires courantes***AFFAIRES COURANTES**

●(1515)

[Français]

LE DIRECTEUR PARLEMENTAIRE DU BUDGET

Le Président: Conformément à l'article 79.13 de la Loi sur le Parlement du Canada, il est de mon devoir de présenter à la Chambre un rapport du directeur parlementaire du budget intitulé « Plan de travail pour 2018-2019 ».

* * *

[Traduction]

LA PROCÉDURE ET LES USAGES DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

Le Président: J'ai le plaisir de déposer aujourd'hui, dans les deux langues officielles, la troisième édition de l'ouvrage *La procédure et les usages de la Chambre des communes*.

[Français]

Cet ouvrage faisant autorité a continué d'évoluer depuis la publication de la première édition en 2000 et de la deuxième en 2009. Je suis certain que la troisième édition prendra maintenant sa place comme source respectée faisant autorité sur la procédure parlementaire canadienne.

[Traduction]

Révisé par l'ancien greffier par intérim de la Chambre Marc Bosc et le sous-greffier, Procédure, André Gagnon, cette édition impressionnante, dans les deux langues officielles évidemment, compte 1 500 pages et quelque 7 000 notes de bas de page riches en contenu et en histoire. De plus, elle tient compte des règles et des pratiques mises à jour il y a à peine quelques mois, notamment les modifications aux articles du Règlement, adoptées par la Chambre au printemps dernier. Cette édition est aussi accessible en ligne et pour la première fois, elle est offerte sous forme de livre électronique bilingue que les députés recevront, en plus d'une copie papier.

[Français]

Je tiens à remercier les centaines de personnes dévouées de tous les secteurs de l'Administration de la Chambre qui ont contribué à la rédaction et à la publication de cet ouvrage. Ce véritable travail de collaboration est un fier exemple du dévouement et de l'expertise de ceux qui, chaque jour, appuient les députés dans leur travail.

[Traduction]

J'encourage tous les députés à lire et à utiliser la troisième édition de cet ouvrage. Même si je compte parmi une minorité qui l'envisage comme lecture de détente — comme probablement l'ancien Président Milliken —, je peux leur assurer qu'ils trouveront la lecture utile et éclairante dans le cadre de leur travail parlementaire. Je les invite tous à se joindre à moi à la pièce 216-N pour une réception afin de souligner cette occasion très spéciale.

* * *

LES AFFAIRES AUTOCHTONES

Mme Yvonne Jones (secrétaire parlementaire de la ministre des Affaires autochtones et du Nord, Lib.): Monsieur le Président, conformément à l'article 32(2) du Règlement, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, des exemplaires du rapport de mise en oeuvre de l'Accord sur les revendications territoriales des Inuit du Nunavik pour les exercices 2011-2012 et

2014-2015. Je demande que ce rapport soit renvoyé au Comité permanent des affaires autochtones et du Nord.

Toujours conformément à l'article 32(2) du Règlement, j'ai aussi l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, des exemplaires du rapport de mise en oeuvre de l'Accord de revendication territoriale de la région marine d'Eeyou pour les exercices 2011-2012 et 2013-2014. Je demande que ce rapport soit renvoyé au Comité permanent des affaires autochtones et du Nord.

* * *

●(1520)

[Français]

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

M. Matt DeCoursey (secrétaire parlementaire de la ministre des Affaires étrangères, Lib.): Monsieur le Président, au nom de la ministre des Affaires étrangères et en vertu de l'article 32(2) du Règlement, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, les traités suivants: la Convention multilatérale pour la mise en oeuvre des mesures relatives aux conventions fiscales pour prévenir l'érosion de la base d'imposition et le transfert de bénéfices, conclue à Paris le 24 novembre 2016; l'Accord entre le Canada et l'Union européenne sur les procédures de sécurité pour l'échange et la protection d'informations classifiées, fait à Bruxelles le 4 décembre 2017; l'Accord entre le Canada et la Grenade sur l'échange de renseignements en matière fiscale, fait à Saint-Georges le 14 juillet 2017; et l'Accord entre le Canada et Antigua-et-Barbuda sur l'échange de renseignements en matière fiscale, fait à Saint John's le 31 octobre 2017. Une note explicative accompagne chaque traité.

* * *

[Traduction]

LES DÉLÉGATIONS INTERPARLEMENTAIRES

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Monsieur le Président, conformément à l'article 34(1) du Règlement, j'ai l'honneur de présenter à la Chambre, dans les deux langues officielles, un rapport du groupe canadien de l'Union interparlementaire concernant sa participation à la 137^e assemblée de l'Union interparlementaire et aux réunions connexes tenues à Saint-Petersbourg, en Russie, du 14 au 18 octobre 2017.

L'hon. Hedy Fry (Vancouver-Centre, Lib.): Monsieur le Président, conformément à l'article 34(1) du Règlement, j'ai l'honneur de présenter à la Chambre, dans les deux langues officielles, les quatre rapports suivants de la délégation canadienne auprès de l'Assemblée parlementaire de l'OSCE.

Le premier rapport porte sur sa participation à la 16^e réunion d'hiver de l'Assemblée parlementaire de l'OSCE, qui a eu lieu à Vienne, en Autriche, les 23 et 24 février 2017.

Le deuxième rapport porte sur sa participation à la Conférence d'examen de l'égalité entre les sexes de l'OSCE, qui a eu lieu à Vienne, en Autriche, les 12 et 13 juin 2017.

Le troisième rapport porte sur sa participation à la 26^e session annuelle de l'Assemblée parlementaire de l'OSCE, qui a eu lieu à Minsk, au Bélarus, du 5 au 9 juillet 2017.

Le quatrième rapport porte sur la réunion d'automne de l'Assemblée parlementaire de l'OSCE, qui a eu lieu à Andorre-la-Vieille, Principauté d'Andorre, du 3 au 5 octobre 2017.

Affaires courantes

LE SYSTÈME DE PAIE PHÉNIX

LA LOI SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS

M. John Aldag (Cloverdale—Langley City, Lib.) demande à présenter le projet de loi S-210, Loi modifiant la Loi modifiant la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés, la Loi sur le mariage civil, le Code criminel et d'autres lois en conséquence.

— Monsieur le Président, j'ai le plaisir de présenter le projet de loi S-210, Loi modifiant la Loi modifiant la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés, la Loi sur le mariage civil, le Code criminel et d'autres lois en conséquence.

La sénatrice Jaffer a saisi le Sénat de ce texte législatif parce que l'emploi combiné des mots « culturelles » et « barbares » dans le titre abrégé d'une loi teinte le débat sur les crimes que sont le mariage forcé, la polygamie et la mutilation génitale féminine. C'est agir de manière socialement irresponsable, moralement répréhensible et — disons-le — franchement répugnante que de mettre ces deux adjectifs dans un même titre. Cette tournure retire à l'auteur de ces crimes abominables la responsabilité de ses actes en les associant plutôt à une culture ou à une communauté donnée.

L'expression « pratiques culturelles barbares » n'a pas sa place dans la société d'aujourd'hui. Ce projet de loi supprimerait cette terminologie archaïque et déplacée des lois canadiennes.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la première fois.)

* * *

[Français]

PÉTITIONS

LE TRAIN DE PASSAGERS D'ALGOMA

Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapuskasing, NPD): Monsieur le Président, je dépose une pétition signée par des gens de Sault-Sainte-Marie, Batchawana Bay, Orillia, Coldwater et Wawa. Les signataires demeurent préoccupés du fait que le train de passagers d'Algoma n'a pas encore été remis en service. Ces individus affirment que les résidents et les entreprises continuent de subir beaucoup de difficultés et que les incidences économiques s'aggravent. Ils demandent au ministre des Transports de remettre sur les rails le train de passagers d'Algoma, qui joue un rôle très important dans le Nord de l'Ontario.

● (1525)

[Traduction]

LA FISCALITÉ

L'hon. Pierre Poilievre (Carleton, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour présenter une pétition signée par des habitants de diverses villes, dont Manotick, Edmonton, Kingston, London, Kanata et Markham. Les pétitionnaires demandent au gouvernement d'abandonner son projet d'augmenter les impôts des agriculteurs et des propriétaires de petites entreprises.

C'est en partie en raison de ces pétitions et des efforts de l'opposition officielle que le gouvernement commence à faire marche arrière et à reconnaître qu'il fait fausse route. J'ose espérer qu'il ira encore plus loin et qu'il oubliera complètement ce projet lorsqu'il verra le reste des signatures.

Le Président: Je rappelle au député de Carleton qu'il ne doit pas profiter du fait qu'il présente une pétition pour lancer un débat. Il doit simplement présenter la pétition.

Le député de Yukon a la parole.

L'hon. Larry Bagnell (Yukon, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de présenter ma première pétition électronique, qui a été signée par 7 084 habitants du Yukon. Les pétitionnaires soulignent que le système de paie Phénix cause à des dizaines de milliers d'employés du gouvernement fédéral un préjudice injustifié, du stress et des problèmes de santé mentale; qu'un grand nombre d'employés a tout simplement cessé de signaler les problèmes; que d'autres encore ne sont pas en mesure de vérifier ou même de comprendre, à partir de l'information dont ils disposent, si le montant de leur paie est le bon. Ils signalent également que le nombre de cas est passé à 237 000 au cours des derniers mois.

En conséquence, les pétitionnaires demandent au gouvernement du Canada de prendre des mesures immédiates et draconiennes pour faire en sorte que tous les employés du gouvernement fédéral reçoivent leur rémunération exacte en fonction de leur contrat de travail ou de leur convention collective. De telles mesures pourraient comprendre l'embauche d'un nombre suffisant de conseillers professionnels en rémunération dûment formés afin que tous les employés puissent vérifier leur dossier de paie dans le cadre d'une rencontre individuelle et retrouver la quiétude; donner à ces conseillers en rémunération un accès direct au système Phénix et la capacité de modifier, s'il y a lieu, des données inexactes dans le système; éliminer les numéros 1-800 et les centres d'appels, qui ne sont pas en mesure de fournir une aide efficace aux employés; fournir aux employés des déclarations écrites claires et faciles à comprendre quant aux mesures prises dans leur dossier de paie.

[Français]

LA MARIJUANA

M. Joël Godin (Portneuf—Jacques-Cartier, PCC): Monsieur le Président, en août dernier, j'ai eu l'appel d'une citoyenne de Laval, une ville représentée par un député libéral. Comme elle n'avait malheureusement pas confiance en son député, elle m'a contacté pour que je dépose une pétition électronique, la pétition E-1270, qui invite le gouvernement à reculer sur le projet de loi C-45 sur la légalisation du cannabis.

Je pense que les jeunes ont le droit d'être protégés, mais cette loi ne les protège pas. La pétition invite le gouvernement à se raviser. Il en a encore le temps. Ne détruisons pas notre jeunesse avec cette loi. Nous avons d'autres moyens pour protéger notre précieuse jeunesse.

[Traduction]

LA TARIFICATION DU CARBONE

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, la pétition que je présente aujourd'hui est signée par des gens de ma circonscription, Saanich—Gulf Islands, qui habitent la région sud des îles Gulf. Elle porte sur la question de la taxe sur le carbone. Les pétitionnaires sont très favorables à l'idée de fixer un prix pour le carbone à l'échelle nationale. Ce prix unirait toutes les provinces et s'appliquerait partout au pays.

La pétition demande au gouvernement de redoubler d'ardeur dans ce dossier et de se concentrer sur la tarification du carbone après 2022, qui n'a pas encore été annoncée. Le gouvernement devrait veiller à ce que le prix du carbone augmente progressivement pour atteindre au moins 150 \$ la tonne d'ici l'année 2030.

Initiatives ministérielles

LA FISCALITÉ

L'hon. Kevin Sorenson (Battle River—Crowfoot, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter une pétition signée par plus de 50 habitants des municipalités d'Alliance, Coronation et Forestburg, qui se trouvent dans ma circonscription, en Alberta. Les signataires s'inquiètent beaucoup des modifications fiscales draconiennes envisagées par le gouvernement pour les agriculteurs, les petites entreprises et d'autres entreprises privées. Ils demandent au gouvernement libéral de prolonger la période de consultation, de ne mettre en oeuvre aucune modification avant que la loi soit adoptée, puis de produire de la documentation montrant qu'il a bel et bien examiné des solutions de rechange et des propositions d'amendement ou d'expliquer en détail pourquoi ces solutions et ces propositions n'ont pas été considérées.

L'ENVIRONNEMENT

M. Daniel Blaikie (Elmwood—Transcona, NPD): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter une pétition aujourd'hui au nom des citoyens qui s'inquiètent pour le lac Winnipeg. Actuellement, l'État du Dakota du Nord est en train de réaliser deux projets de dérivation de cours d'eau qui soulèvent des inquiétudes parce qu'ils auraient pour effet de déverser des eaux nouvelles dans le bassin du lac Winnipeg, ce qui risquerait d'y introduire des espèces envahissantes et d'y augmenter la charge en éléments nutritifs.

Les pétitionnaires recommandent à la ministre des Affaires étrangères de renvoyer ces deux projets à la Commission mixte internationale. J'ai écrit une lettre à la ministre il y a des mois et je n'ai toujours pas reçu de réponse. Nous espérons qu'elle pourra donner suite à cette pétition.

* * *

● (1530)

QUESTIONS AU FEUILLETON

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

Le Président: D'accord?

Des voix: D'accord.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LOI SUR LE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ
AUTOMOBILE POUR LES CANADIENS

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 30 janvier, de la motion portant que le projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et une autre loi en conséquence, soit lu pour la troisième fois et adopté.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole au sujet de ce projet de loi. Je félicite mon collègue le député de Trois-Rivières, qui a fait un travail remarquable concernant ce projet de loi et qui a également adopté une approche très constructive à son sujet.

Le projet de loi S-2 est la Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et une autre loi en conséquence. Cependant, ce qui importe vraiment, c'est la possibilité d'imposer des rappels de voitures pour les Canadiens.

Le problème, c'est que le projet de loi ne fait pratiquement rien pour corriger la situation; c'est décevant. C'est même époustoufflant, compte tenu des tragédies survenues et des rappels historiques des fabricants automobiles. Présentement, le scandale des coussins gonflables Takata affecte de nombreux véhicules automobiles, et le Canada a dû se mettre à genoux pour demander d'être inclus. Nous n'avons aucun droit en matière de protection de la sécurité des consommateurs et le projet de loi n'offre qu'une réponse édulcorée. J'en suis plutôt sidéré.

Le député de Trois-Rivières a proposé 15 amendements au comité et aucun n'a été accepté par les libéraux, ce qui est étonnant. Avant les dernières élections, le gouvernement conservateur avait déposé un projet de loi sur les rappels des fabricants automobiles. C'était le projet de loi C-62 si je ne m'abuse. Le projet de loi à l'étude est une reformulation du projet de loi des conservateurs. Il n'est donc pas surprenant que ceux-ci n'aient eu que deux amendements à y proposer.

Cependant, pendant la campagne électorale, les consommateurs m'ont dit qu'ils veulent voir davantage de mesures de protection du consommateur et de l'environnement. Ce projet de loi est une gifle au visage. Sans compter que le problème prend encore plus d'envergure compte tenu que Volkswagen est accusé de manipulation de véhicules et procède à un rappel. Cela fait l'objet d'une enquête criminelle non seulement aux États-Unis, mais également ailleurs dans le monde. Il y a aussi le scandale des coussins gonflables Takata. Ce sont là d'excellents exemples des normes actuelles, que le Canada n'a pas et n'obtiendra pas au moyen du projet de loi. C'est absurde. Le projet de loi améliorera à peine la situation des rappels de véhicules automobiles.

La toute première chose à reconnaître, c'est qu'il s'agit d'un important problème de protection du consommateur et de l'environnement qui devrait tous nous préoccuper, au même titre que la capacité concurrentielle du Canada.

Initiatives ministérielles

C'est d'autant plus important que nos capacités sont réduites alors que nous sommes en train de vivre une nouvelle révolution dans le secteur de la fabrication d'automobiles. Plus que jamais, nous dépendons des fabricants étrangers pour produire les véhicules nécessaires à une économie moderne et au transport. Cela a des effets sur l'air que nous respirons, sur notre sécurité et sur notre capacité à soutenir la concurrence mondiale. À cause de l'inaction des gouvernements conservateurs et libéraux successifs dans les dossiers du secteur automobile et des pratiques commerciales, le Canada a chuté du deuxième au dixième rang mondial au chapitre du montage d'automobiles. Conséquence: nous dépendons de plus de l'importation de véhicules étrangers. Cela devrait nous amener à exiger plus de comptes parce que les conseils d'administration des entreprises à Pékin, à New York, à Washington et à d'autres endroits en Europe sont pratiquement les seuls à prendre des décisions qui touchent les Canadiens et leurs familles lorsqu'il s'agit notamment de la sécurité, des choix qui s'offrent aux consommateurs et de la dégradation de l'environnement attribuable à l'utilisation des automobiles et des autres véhicules qui sont produits.

Il est ahurissant que nous ne cherchions pas à jouer un rôle de premier plan à cet égard. Il suffit de penser aux problèmes liés aux logiciels et à leur manipulation, à la difficulté à cerner les problèmes ainsi qu'aux conséquences de tout cela. Ce devrait être une raison suffisante pour que nous soyons plus proactifs dans ce dossier.

Comme l'a souligné le député de Trois-Rivières, le projet de loi accorderait au ministre le pouvoir de lancer un rappel, mais il permet aussi de prendre en catimini des décisions sur des questions qui ne seront jamais soumises au Parlement. Le ministre des Transports pourra donc prendre seul des décisions et conclure en secret des ententes parallèles dont nous ne connaissons jamais l'existence. Voilà qui donne à réfléchir.

● (1535)

Je me suis beaucoup impliqué dans les dossiers concernant la sécurité publique, tout particulièrement pour ce qui est de la Toyota Prius et de Volkswagen.

Dans le cas de la Prius, Toyota a nié les faits. La société a dit qu'un logiciel causait un problème de freins sur ses véhicules. Il en a résulté des accidents qui ont coûté la vie à des gens et toutes sortes d'autres problèmes. L'affaire a fait grand bruit aux États-Unis. La sécurité des véhicules Toyota était beaucoup plus avancée aux États-Unis qu'au Canada. Hélas, ce projet de loi ne permettra pas vraiment d'améliorer la situation au Canada. En fait, il est tellement modeste que, au Canada, les consommateurs et les défenseurs de la sécurité publique obtiendront beaucoup moins qu'aux États-Unis.

Les dirigeants de Toyota se sont rendus à Washington, où ils ont présenté leurs excuses devant le Congrès et le Sénat. Ils n'ont jamais fait cela au Canada. Ils ont sciemment induit en erreur les gens qui ont acheté leurs véhicules et qui les ont utilisés pour aller au soccer, à l'école et au travail. Les États-Unis ont pris la situation beaucoup plus au sérieux. Qu'est-ce qui en est ressorti? À la suite de la décision prise dans l'affaire Toyota, il y a désormais plus de recherche et de développement. Les consommateurs ont eu droit à un meilleur traitement aux États-Unis qu'au Canada. On a aussi constaté un plus haut degré de reddition de comptes et de responsabilité aux États-Unis qu'ici. Étant donné la loi actuelle, le Canada sera aux prises avec un problème sur le plan de la reddition de comptes.

Si on examine le problème des coussins gonflables de Takata, on constate que, à l'heure actuelle, il ne peut y avoir de rappel. Si le projet de loi dont nous sommes saisis était adopté et qu'on exigeait un rappel en vertu de celui-ci, le ministre pourrait conclure une

entente secrète avec Takata et il n'y aurait aucune conséquence. Nous ne le saurions pas. Rien ne transparaîtrait. Aucun rapport annuel ne serait présenté au Parlement du Canada comme le souhaite le député de Trois-Rivières.

Pourquoi les libéraux s'opposeraient-ils à cela? Pourquoi ne comprendraient-ils pas le simple fait que les contribuables s'attendent à ce que le ministre des Transports les protège, protège leur famille et assure leur sécurité tout en veillant à ce qu'il y ait une reddition de comptes à l'égard des produits qu'ils achètent, particulièrement compte tenu du prix de ces produits. Pourquoi les libéraux n'accepteraient-ils pas de présenter des rapports annuels au Parlement, à tout le moins pour cerner les problèmes, préciser comment le ministre y a réagi et quelles mesures il a prises au nom des Canadiens, en matière de sécurité, de protection des consommateurs et d'exigences en matière de reddition de comptes de la part des entreprises étrangères?

J'ajoute une mise en garde. Mon père, qui est récemment décédé, a occupé un poste de direction chez Chrysler pendant de nombreuses années. Ma famille a été directement témoin de l'érosion de la haute direction canadienne de l'entreprise au fur et à mesure qu'un nombre croissant de dirigeants étaient mutés aux États-Unis. Chrysler avait auparavant un président canadien. Yves Landry a été un de ses plus grands chefs de file canadiens. D'autres lui ont succédé. Finalement, le Canada est devenu un lieu de formation indirect pour les hauts dirigeants américains de l'entreprise. Une succession d'entre eux est passée par le Canada.

Une foule de raisons ont modifié la réalité de l'industrie automobile. Cependant, nous sommes aujourd'hui confrontés à la perspective de décisions étrangères partiales susceptibles d'influencer les consommateurs canadiens et de leur nuire. Les députés qui s'intéressent à la question peuvent se reporter au scandale de Volkswagen. Cette société a délibérément élaboré un stratagème pour induire en erreur non seulement le public mais également les agences de transport qui faisaient l'évaluation de véhicules Volkswagen munis de dispositifs de contrôle des émissions destinés à fausser les résultats. La Volkswagen a agi ainsi pour offrir des véhicules prétendument à « diesel propre ». Ce scandale a fait l'objet de nombreux documentaires et poursuites judiciaires.

● (1540)

Cependant, une culture manipulatrice complète dirigée par la société, ce qui frôle le crime organisé, a induit les consommateurs, les ministères et les organismes en erreur à propos des produits mis en circulation, lesquels avaient une incidence sur la qualité de l'air. C'est vrai. Cela se produit encore à l'heure où l'on se parle.

Selon le scénario présenté au Parlement, le ministre des Transports pourrait conclure une entente ponctuelle avec les sociétés s'il le désire, et nous ne saurions jamais pourquoi. Nous ne serions jamais informés des décisions ni ne saurions à quand remonte le problème. C'est inacceptable. Le ministre des Transports doit être la personne qui protège les Canadiens des tentatives organisées d'une industrie ayant de telles pratiques à son dossier. Beaucoup n'ont pas cette culture et n'adoptent pas ce genre de pratique. Toutefois, quand on examine la liste des rappels des sociétés de l'industrie automobile depuis des générations, on constate que cela fait malheureusement partie du bilan.

Initiatives ministérielles

Pour veiller à ce qu'un véhicule fabriqué avec cinq tonnes d'acier et de verre soit sécuritaire en tout temps, il faut pouvoir exiger des comptes à certaines personnes. Bon sang, on s'attendrait au moins à ce que, du point de vue de la protection du consommateur et du revenu disponible, on veuille sincèrement faire en sorte que les véhicules soient sécuritaires, que les gens en aient pour leur argent et que cela se reflète dans les modalités convenues. C'est un achat qui se paye sur plusieurs années. Ce n'est pas le genre de décision qu'on prend à la légère ni le genre d'achat qu'on fait sans réfléchir et qu'on regrette par la suite. Les gens investissent leur revenu dans un véhicule, dont ils se servent pour amener leur bébé ou leurs proches avec eux, pour aller travailler ou se divertir, ou pour faire leur métier. C'est l'un des achats les plus coûteux qu'une personne puisse faire, et le véhicule perd une grande partie de sa valeur marchande dès qu'on l'achète. Les gens disent que l'achat d'une voiture est un investissement, mais c'est faux. Ils ne récupéreront jamais la valeur de cette dépense, à moins qu'il s'agisse d'une voiture de luxe qu'ils gardent pour la léguer aux prochaines générations. Le véhicule perd de sa valeur dès qu'il quitte le stationnement.

Ce à quoi je veux en venir est qu'il incombe au gouvernement de veiller à ce que ce produit conserve une certaine valeur. Je suis fier du caucus néo-démocrate, qui m'a appuyé pendant de nombreuses années afin que le droit de réparer soit prévu dans la loi. J'ai lutté pour cela. C'est là une des raisons pour lesquelles nous avons besoin de plus de transparence. En fin de compte, le droit de réparer a été prévu dans une entente volontaire qui a été appuyée par la Chambre des communes. Une entente volontaire est un peu comme réussir un placement plutôt qu'un touché. Au moins, elle renferme certains éléments, et c'est ce que voulait l'industrie.

Or, ce qui s'est passé, c'est que les constructeurs automobiles traitaient le Canada différemment, surtout comparativement aux États-Unis, en ce qui concerne la réparation des véhicules. En plus de se répercuter sur la sécurité, cela avait aussi un effet sur les émissions du véhicule et notre choix en tant que consommateurs. À Windsor, je pouvais faire réparer mon véhicule à Detroit, au Michigan. Je n'avais qu'à faire deux kilomètres et à traverser la frontière. Je ne pouvais cependant pas le faire réparer à Windsor, même s'il ne s'agissait que d'un programme électronique qui aurait pu être envoyé à une entreprise de Windsor pour quelques sous seulement. Le programme ne pouvait pas être envoyé au Canada parce que, selon la loi sur la protection environnementale américaine, les compagnies doivent fournir les programmes, les pièces, les outils ou la formation au marché secondaire.

● (1545)

Par exemple, on a même empêché Canadian Tire, les petits garages, les moyennes entreprises familiales et toutes sortes d'établissements du même genre de se procurer la formation, l'équipement et les logiciels nécessaires. Une fois de plus, la situation devient problématique. Les fabricants ont tout bloqué.

Qu'est-ce que cela signifie? Cela signifie que les véhicules au Canada sont restés plus longtemps sur la route sans qu'il y ait d'approbation ni d'amélioration en matière de sécurité au cours d'une maintenance. Les véhicules ont produit davantage d'émissions et ils ont offert un moins bon rendement. Il a été plus complexe de régler les problèmes en question. Les consommateurs ont dû payer plus cher en se rendant chez un concessionnaire.

Ce n'est pas comme s'il n'existait pas de mesures pour traiter avec une industrie qui s'est parfois montrée têtue. Bon nombre de ces organismes et de ces entreprises se sont enfin présentés à la table de négociations. Je les félicite. À ce moment-là, il y a eu General Motors. Il y a eu Ford et, par la suite, Chrysler. Néanmoins, il a fallu

beaucoup de temps. J'ai consacré deux ans de ma vie à faire avancer ce dossier au Canada.

Maintenant, nous avons d'autres problèmes. C'est une autre histoire, mais elle est intimement liée à la situation actuelle. Selon moi, lorsqu'on fait un achat de cette ampleur, un achat qui a une incidence aussi importante sur nous, sur nos proches et sur la sécurité des Canadiens, la meilleure chose que le ministre des Transports puisse faire, c'est faire preuve de transparence pour l'ensemble du Canada.

Lorsque nous examinons certains des détails du projet de loi, nous devons nous demander pourquoi. Qu'a fait le ministre? Il a atténué certains des amendements proposés portant sur les rappels et les coûts. À bien des égards, il n'y a pas de montants maximaux et minimaux pour les amendes et les sanctions dans le projet de loi. Elles s'élèvent à des centaines de milliers de dollars. Étant donné le coût du défaut et de sa réparation, les conséquences possibles, le processus de rappel et les inconvénients que cela représente, il est inconcevable que nous imposions de si faibles amendes.

Les sanctions pécuniaires sont plafonnées à 4 000 \$ pour une personne et à 200 000 \$ pour une entreprise. C'est ahurissant. J'aimerais pouvoir dire qu'il s'agit d'une tape sur les doigts, mais les contrevenants ne le remarqueraient même pas. Ils ne ressentiraient rien. Nous parlons d'entreprises multimilliardaires.

Le montant des sanctions envoie le message que le Canada ne prend pas la question au sérieux. Voilà ce que nous disons aux entreprises. Le plus grand problème à cet égard est le simple fait qu'un amendement avait été proposé par le député de Trois-Rivières. Il était conforme non seulement aux attentes des consommateurs, mais aussi aux amendes et aux sanctions imposées aux États-Unis.

Nous parlons de la réciprocité des échanges commerciaux, des éléments connexes et des biens de consommation qui sont transportés dans les deux sens entre le Canada et les États-Unis. J'habite près de la frontière, et je peux dire que, si nous entendons embarquer dans un régime de marché comme celui-ci, nous devrions au moins recevoir ce que nos voisins du sud reçoivent. Nous devons toujours nous conformer aux normes étasuniennes pour ce qui est des différents produits et services du secteur automobile. C'est excellent de le faire, car nous avons une industrie intégrée. Les véhicules sont transportés des deux côtés de la frontière. Cependant, les consommateurs canadiens doivent recevoir au moins la même réciprocité. Le prix affiché est à peu près le même, et peut-être un peu plus élevé au Canada. Ainsi, nous devrions avoir droit aux mêmes composants, aux mêmes pare-chocs, aux mêmes modalités d'assurances et au même service à la clientèle. Ce serait l'approche raisonnable, puisque nous devons en fait payer la note.

Le ministre n'en a rien fait à l'égard de ce projet de loi. Il y a même inclus une limite de temps de deux ans pour ce qu'il peut faire. Il s'est menotté inutilement. Nous avons déjà vu ce genre de scénario avec Volkswagen, où nous avons constaté 10 ans de duperie concernant le diesel dit « propre ». Cela se produit, et depuis longtemps. Ce n'est pas un phénomène récent.

Les néo-démocrates sont très préoccupés par la situation. Il n'y a même pas de solution temporaire.

Initiatives ministérielles

• (1550)

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je suis un peu déçu en ce sens que nous sommes saisis aujourd'hui d'une mesure législative favorable aux consommateurs qui, en fin de compte, serait avantageuse pour les propriétaires de voiture de toutes les régions du pays. C'est un pas en avant, bien qu'on ne le croirait jamais à entendre le député d'en face.

Bien sûr qu'il y a toujours place pour l'amélioration. Des amendements ont été présentés à l'étape de l'étude du comité et le député a raison de dire qu'aucun des amendements du NPD n'a été accepté cette fois-ci. Des amendements ont déjà été acceptés pour d'autres mesures législatives. Contrairement au gouvernement précédent, le présent gouvernement a montré qu'il était prêt à accepter des amendements dans les cas où on peut améliorer la mesure législative. Ce n'est pas parce que le gouvernement n'a pas accepté les amendements proposés par le NPD que la mesure législative est mauvaise. C'est une bonne mesure législative et je m'attends à ce que tous les partis l'appuient, en tout cas, je l'espère.

Le député ne reconnaît-il pas à tout le moins que la mesure législative que nous débattons aujourd'hui constitue un pas en avant? Elle ne va peut-être pas aussi loin que le député d'en face le souhaiterait, mais, au moins, nous avançons sur un enjeu important pour les Canadiens concernant les véhicules automobiles et ce, d'une manière qui rendrait nos routes plus sûres tout en protégeant beaucoup plus les consommateurs.

M. Brian Masse: Monsieur le Président, ce projet de loi émane du Sénat, la Chambre non élue. Le député, son gouvernement et le Cabinet devraient prendre cette mesure législative au sérieux et faire ce pour quoi la population du Canada nous a élus démocratiquement. Elle s'attend à ce que les consommateurs soient protégés et à ce que la sécurité publique soit une priorité. Nous pourrions discuter sérieusement lorsqu'il sera question de la transparence et de la reddition de compte à la Chambre des communes au moins une fois par année.

Mme Jenny Kwan (Vancouver-Est, NPD): Monsieur le Président, les commentaires du député sont utiles. Il est le doyen du caucus néo-démocrate et possède beaucoup de connaissances institutionnelles. Par exemple, dans son intervention, il a fait référence à certains incidents qui ont eu lieu lorsque je n'étais pas à la Chambre.

La grande question est de savoir si nous pouvons faire mieux. Je pense que les Canadiens s'attendent à mieux. Si j'ai bien compris, il s'agit d'un projet de loi qui a été présenté par les conservateurs dans leurs derniers jours au pouvoir. Il nous revient maintenant du Sénat.

Le NPD a proposé 15 amendements et à ma connaissance, les conservateurs en ont aussi proposé un certain nombre. Aucun n'a été adopté. Y en a-t-il un en particulier qui est bon pour les consommateurs et pour la sécurité publique que le gouvernement aurait dû adopter de façon bipartite pour améliorer ce projet de loi? Voilà la question dont nous sommes saisis. Que pouvons-nous faire afin d'améliorer la mesure législative pour les Canadiens?

M. Brian Masse: Monsieur le Président, bien honnêtement, le projet de loi du gouvernement me déçoit. J'imagine que la raison pour laquelle il a été adopté au Sénat, c'est parce qu'il s'agissait d'un projet de loi des conservateurs. Les libéraux ne voulaient pas avoir à trop le défendre, mais ils voulaient quand même pouvoir dire qu'ils avaient agi à ce sujet. Ils ont demandé à un sénateur de présenter le projet de loi et c'est au Sénat qu'il a d'abord été adopté. C'est pour cela qu'il se nomme S-2. On a simplement changé l'emballage.

Deux amendements ont été proposés par les conservateurs et plusieurs autres par le NPD, mais, des 15 amendements, le plus éblouissant était celui du député de Trois-Rivières. Il l'a présenté de manière très constructive. Tout le monde sur la Colline sait à quel point il travaille de façon constructive; pas seulement les membres du caucus néo-démocrate, tout le monde sur la Colline. Un des amendements demandait au ministre de produire un rapport annuel au Parlement, de façon à ce que nous soyons au moins un peu plus informés des ententes qu'il conclut derrière des portes closes. Nous n'aurions pas le fin mot de tout ce que nous devrions savoir, mais au moins, nous serions informés.

Pour tout dire, ce qui me choque, c'est qu'il a fallu attendre aussi longtemps avant même d'en arriver là. Après toutes ces années, le projet de loi autoriserait les rappels automobiles, mais une fois qu'il aura reçu l'aval des deux Chambres, à quand ira la prochaine modification? Probablement pas avant que les travaux de rénovation soient terminés, que nous soyons revenus de l'édifice de l'Ouest et que le Parlement soit rouvert au public, et peut-être même faudra-t-il attendre encore 20 ans après. Je serais étonné qu'on voie un autre changement avant ce temps-là.

Entretemps, le contexte automobile actuel n'est pas source de questionnements seulement à cause de la recherche-développement et des changements qu'il entraîne dans son sillage, mais aussi parce qu'il s'agit ni plus ni moins d'une révolution. Pensons-y. C'est comme si nous vivions à l'âge de platine du développement automobile. Je ne parle pas seulement de tous les matériaux inédits et inusités qui sont employés, mais aussi des technologies. Toutes ces choses sont regroupées dans cette industrie mondiale, qui peuplera nos rues de toutes sortes de marques, de véhicules et d'avancées technologiques et révolutionnera la manière dont nous nous déplaçons.

Le projet de loi prévoit que, si un rappel vise un défaut qui a pu causer des décès, des blessures, des collisions ou des dommages, le ministre peut accorder une dispense s'il juge que cela favoriserait le développement de nouvelles technologies. C'est ahurissant dans le contexte actuel. Nos rues deviendront le théâtre d'expériences menées avec des tonnes d'acier et de verre. Je ne trouve pas cela très raisonnable.

• (1555)

M. David Christopherson (Hamilton-Centre, NPD): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Windsor-Ouest de son explication — une véritable prouesse — sur un aspect qui est vaguement connu pour la plupart d'entre nous, mais qui est difficile à comprendre pleinement à moins d'y être confronté directement. Je lui suis très reconnaissant d'avoir souligné l'enjeu réel ici.

J'aimerais que mon collègue parle davantage de la question des rappels de sécurité. Encore une fois, pour ceux d'entre nous qui ne sont pas des experts du secteur comme l'est le député, il est tout de même possible de constater qu'en cas de problème de sécurité, de rappel, les Américains semblent agir très rapidement. Le temps de le dire, les dirigeants d'entreprises doivent témoigner publiquement devant des comités et ils sont tenus de rendre des comptes. Ici, au Canada, nous n'obtenons qu'un faible écho de ces démarches ou rien du tout. J'invite le député à parler un peu plus de l'écart entre les mesures prises au Canada et la réponse rapide des Américains lorsque la sécurité de leurs citoyens est menacée.

Initiatives ministérielles

M. Brian Masse: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de se porter à la défense de l'industrie de l'acier parce qu'elle est aussi touchée par les difficultés que le secteur manufacturier. L'industrie canadienne de l'acier était la pierre angulaire du secteur de l'automobile du Canada et même de l'Amérique du Nord. Fait intéressant: le Pacte de l'automobile, qui a été conclu en 1964 entre le Canada et les États-Unis, visait d'abord à favoriser le développement d'une industrie de l'automobile mature et perfectionnée dans ces deux pays. Grâce à lui, le secteur manufacturier du Canada est devenu très vigoureux, notamment dans la région d'Hamilton.

Pour ce qui est des rappels, comme par le passé, nous sommes sur la défensive en raison des compressions. Le député de Trois-Rivières réclamait dans ses amendements qu'on consacre davantage d'énergie au dossier des rappels, qu'on soutienne davantage ce secteur et que le gouvernement y consacre davantage de ressources d'enquête.

En comparaison, le système américain est beaucoup plus solide. En fait, le Congrès et le Sénat exercent un certain contrôle. Ici, c'est le néant. Le système américain est structuré et l'Agence américaine de protection de l'environnement est beaucoup plus forte. Au Canada, nous jouons les gens dociles et nous attendons de voir ce que cet organisme affiche sur son site Web avant de décider si le problème soulevé s'applique aussi au Canada.

Pensons au cas de Volkswagen. Le gouvernement s'est tenu coi alors que les États-Unis procédaient à des enquêtes, dont certaines au criminel. Là-bas, on protège les consommateurs et les rues, alors qu'ici, on a droit à des miettes. Ainsi va la philosophie sous-jacente au projet de loi.

Je le répète, ayant fait partie du secteur automobile pendant des années et été témoin des déplacements et des changements, je trouve ahurissant que nous restions aussi passifs. Ainsi, le Canada n'aurait pas son mot à dire dans une situation exigeant une modification au système électrique ou une nouvelle batterie pour les nouvelles technologies, par exemple. Pensons-y: nous deviendrons encore plus dépendants de la recherche et du développement effectués à l'étranger. Il nous faut adopter une stratégie nationale pour l'automobile et assumer plus que jamais un rôle de premier plan, sans quoi nous demeurerons à la remorque des autres pour ce qui est de la protection des consommateurs, la sécurité sur nos routes et la sûreté des produits que nous achetons. Nous accordons de la valeur et consacrons des ressources à ces produits.

Mais surtout, nous aurons raté une belle occasion de discuter des décisions du ministre et de leur incidence sur les consommateurs canadiens et la sécurité publique, et d'empêcher que ces décisions soient essentiellement prises en coulisse.

• (1600)

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais prendre la parole sur le projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et une autre loi en conséquence. Le gouvernement s'efforce d'améliorer continuellement la Loi sur la sécurité automobile parce qu'il a à cœur la sécurité du public canadien.

La Loi sur la sécurité automobile et le régime lui-même comprennent des exigences qui doivent être respectées. Il peut s'agir d'exigences techniques détaillées, comme les normes réglementaires pour les systèmes de signalisation. Il peut également s'agir d'exigences liées aux processus, notamment en ce qui concerne la façon et le moment opportun d'aviser le gouvernement d'une déféctuosité découverte récemment ou les normes de documentation

quant à l'importation d'un véhicule. La mesure législative comprend aussi des outils pour l'application de ces exigences.

Le gouvernement estime que la sécurité est d'importance capitale. Le projet de loi permettra d'améliorer et de garantir la sécurité automobile pour les Canadiens en prévoyant un nouveau processus moins contraignant pour donner suite aux contraventions à la loi et favoriser le respect des normes ainsi que de la loi et de son règlement d'application.

Depuis l'entrée en vigueur de la Loi sur la sécurité automobile en 1971, la seule option dont disposait Transports Canada pour donner suite aux contraventions à la loi ou à son règlement d'application était de porter des accusations criminelles. Même si le recours aux accusations criminelles est indiqué dans le cas de contraventions graves, cela peut être une réponse exagérée dans le cas de nombreuses infractions mineures. Cette situation fait en sorte qu'il est difficile d'appliquer la loi dans le cas de nombreuses infractions mineures parce que le processus est trop radical par rapport à l'infraction. En utilisant le mécanisme proposé pour les infractions mineures, le temps précieux des tribunaux pourra servir à examiner d'autres questions importantes.

Ainsi, le projet de loi prévoit notamment l'établissement d'un régime de sanctions administratives pécuniaires qui vise à encourager les entreprises à se conformer aux règles. Il s'agit d'un mécanisme efficace et efficient, beaucoup moins onéreux qu'une poursuite pénale. On pourrait comparer ces sanctions administratives pécuniaires aux contraventions que peuvent recevoir les automobilistes. Quand une personne ou une entreprise ne se conforme pas à la loi ou au règlement, le ministère peut imposer une amende ou une sanction administrative pécuniaire préétablie pour l'encourager à les respecter à l'avenir.

Des sanctions pécuniaires font également partie des mécanismes de conformité et de sécurité prévus par d'autres lois relatives à Transports Canada, comme la Loi sur la sûreté du transport maritime, la Loi sur l'aéronautique et la Loi sur la sécurité ferroviaire. D'autres lois fédérales prévoient aussi des sanctions administratives pécuniaires, dont la Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation.

L'ajout de sanctions administratives pécuniaires à la Loi sur la sécurité automobile serait donc conforme aux autres cadres fédéraux sur la sécurité des transports, et il permettrait également une meilleure harmonisation des règles canadiennes et des règles américaines sur la sécurité automobile. Signalons que les États-Unis ont recours à des sanctions au civil pour encourager le respect des règles en matière de sécurité automobile.

Le régime des sanctions administratives pécuniaires proposé pour la Loi sur la sécurité automobile prévoit des amendes maximales. Dans le cas d'une personne, le montant maximal de la sanction est de 4 000 \$, et dans le cas d'une entreprise, le montant maximal de la sanction est de 200 000 \$. Il est compté une violation distincte pour chacun des jours au cours desquels se commet ou se continue la violation. De plus, une violation s'applique séparément à chaque véhicule impliqué. En conséquence, selon l'étendue et la nature de la violation, des amendes cumulatives importantes peuvent être imposées aux entreprises si elles ne respectent pas le régime de sécurité.

Initiatives ministérielles

Le projet de loi propose des amendes maximales. La sanction devant être imposée pour chaque violation sera fixée avec le processus de réglementation du gouvernement du Canada. Elle ne dépassera pas les valeurs maximales énoncées. Les sanctions peuvent s'accumuler. C'est pourquoi les changements proposés à la loi prévoient la possibilité d'établir un plafond ou un niveau maximal de sanctions accumulées dans les règlements. Il est intéressant de noter qu'en 2015, les États-Unis ont fait passer leur plafond de 35 millions \$ à 105 millions \$.

En définissant des niveaux de sanctions et des plafonds précis dans le règlement, cela nous permet de conserver une marge de manoeuvre pour modifier le programme au besoin de façon ouverte, transparente et facile.

En ce qui concerne le processus de sanctions administratives pécuniaires, les agents de l'autorité de Transports Canada trancheraient en fonction de la nature de la violation afin de déterminer si une sanction administrative pécuniaire doit être imposée, ou non, et en avertiraient l'entreprise ou la personne.

● (1605)

Les entreprises et les particuliers pourront en appeler d'une sanction administrative pécuniaire. Le Tribunal d'appel des transports du Canada sera l'organisme compétent en la matière. Le projet de loi comprend également les changements à apporter au Tribunal d'appel des transports du Canada afin que celui-ci ait cette compétence. Dans les 30 jours après avoir reçu l'avis de contravention, l'entreprise ou le particulier qui n'est pas d'accord avec la sanction pourra déposer une requête en révision, qui permettra de déterminer s'il y a eu ou non infraction. Dans l'affirmative, le Tribunal aura le pouvoir de déterminer le montant de la sanction à payer.

Au premier niveau, l'appel sera jugé par un arbitre du Tribunal d'appel des transports du Canada. Le ministère et le contrevenant auront tous deux la possibilité de présenter des témoignages écrits ou de faire valoir leurs arguments en personne. Suite à la décision prise à l'occasion de ce premier processus d'examen, le contrevenant ou le ministère aura la possibilité de faire un autre appel. En l'occurrence, trois arbitres du Tribunal entendront les témoignages afin d'évaluer l'appel et rendront un jugement final. Comme toujours, l'accusé aura la possibilité de recourir en dernier ressort à la Cour fédérale.

Les processus d'examen et d'appel garantiront l'équité et la transparence lorsque des sanctions administratives pécuniaires sont utilisées pour obtenir la conformité.

L'ajout d'un régime de sanctions administratives pécuniaires contribuera à la mise en place d'un processus d'application de la loi par étape allant de la pénalité aux poursuites pénales. Ce processus par étape a été conçu pour régler les problèmes de non-respect de la Loi sur la sécurité automobile de manière efficace et juste. Il facilitera la vie de toutes les parties ayant à voir avec les contraventions à la loi ne relevant pas du droit pénal.

Les mesures présentées aujourd'hui sont très importantes. Il s'agit d'une série exceptionnelle de changements nécessaires à la Loi sur la sécurité automobile qui viendra renforcer les outils, les mesures d'application de la loi et les exigences imposées à l'industrie et contribuera à la sécurité des Canadiens.

Ces changements ne visent pas à punir l'industrie, mais plutôt à protéger les Canadiens. Pour les entreprises qui continuent à être socialement responsables et qui ont la sécurité de leurs clients et des Canadiens à coeur, cela ne changera pas grand-chose. Dans le cas des entreprises qui négligent leurs responsabilités en ce qui concerne leurs produits, le ministre des Transports aura ces outils à sa

disposition pour demander des comptes à ces entreprises et protéger les Canadiens.

M. Chris Bittle (St. Catharines, Lib.): Monsieur le Président, je voudrais remercier le député pour son travail au comité et d'avoir amené le projet de loi à l'étape de la troisième lecture.

Comme son discours nous l'a montré, le projet de loi permettrait la mise en place d'un régime souple et c'est une excellente mesure législative du point de vue de la protection des consommateurs. Le député pourrait-il parler à la Chambre du genre de témoignages d'experts qu'il a entendus au comité qui montrent de quelle manière ce projet de loi contribuerait à mettre notre réglementation en phase avec celle des autres pays et à améliorer la santé et la sécurité des Canadiens?

M. Gagan Sikand: Monsieur le Président, comme mon collègue l'a indiqué, je suis membre du comité. Des témoins connaissant bien le sujet ont été entendus par le comité. Ils représentaient tantôt l'industrie, tantôt les consommateurs. Un grand nombre de personnes s'intéressant au projet de loi sont venues. Je suis passablement convaincu que nous avons pu entendre une vaste gamme de points de vue, ce qui nous a permis de faire une bonne étude du projet de loi.

● (1610)

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Monsieur le Président, je suis heureux que nous débattions de la question de la sécurité automobile. J'ose croire que nous pourrions améliorer la sécurité, vu la quantité épouvantable de décès sur les routes du pays, en particulier dans la région de l'Ontario. Nous devons chercher des solutions à l'échelle nationale aux problèmes d'infrastructure, de conduite automobile et de sécurité générale, ce qui nous ramène à la question des véhicules.

Le projet de loi contient beaucoup de dispositions louables. Toutefois, le Canada attend constamment, avant d'agir, que de grosses poursuites judiciaires soient intentées aux États-Unis, concernant les rappels. Nous n'avons jamais pris nous-mêmes la défense des consommateurs ou exigé la résolution d'un problème de sécurité automobile sans que les États-Unis l'aient d'abord fait. Je voudrais savoir comment nous pouvons nous attendre à ce que cette culture du suivisme change au Parlement si, comme l'expérience le montre clairement, nous ne sommes jamais prêts à prendre le taureau par les cornes?

M. Gagan Sikand: Monsieur le Président, j'aimerais revenir un peu en arrière pour examiner comment nous en sommes arrivés à la situation actuelle. Tout d'abord, ces dispositions législatives ont été présentées dans le projet de loi C-62. Puis, il y a eu des élections. Par la suite, le comité a été saisi du rapport du vérificateur général en décembre 2016. Nous étudions maintenant le projet de loi S-2, qui tient compte de la sécurité des Canadiens. Plus particulièrement, il accorde au ministre la marge de manoeuvre nécessaire pour lancer un rappel. Grâce à cette latitude, le Canada ne sera pas à la traîne des pays européens ou des États-Unis.

M. Anthony Housefather (Mont-Royal, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à remercier mon collègue le député de Mississauga —Streetsville de son discours très instructif sur le projet de loi S-2. Je suis aussi très heureux de constater que nous allons adopter un régime de sanctions administratives. Ce régime prévoit suffisamment de latitude pour faire en sorte que les différends puissent être réglés par des moyens administratifs plutôt que par l'imposition de sanctions criminelles, une méthode qui engorge les tribunaux.

Initiatives ministérielles

Le député vient de parler des dispositions sur les rappels. Avant que son temps de parole soit écoulé, aimerait-il parler d'autres améliorations au projet de loi?

M. Gagan Sikand: Monsieur le Président, j'aimerais remercier mon collègue de sa question. Je sais qu'il préside le comité de la justice.

Nous avons prévu un régime qui ne nous oblige pas à déposer d'accusations au criminel, ce qui pourrait être un peu trop sévère. Cela a aussi pour effet d'alléger la charge du système judiciaire pour lui permettre de traiter d'autres dossiers. C'est un autre élément assez important de la mesure législative: nous protégeons les Canadiens tout en évitant des mesures punitives à l'excès.

Mme Cheryl Hardcastle (Windsor—Tecumseh, NPD): Monsieur le Président, je tiens à souligner, pour les automobilistes qui suivent ce dossier, que, indépendamment des amendements qui sont laissés de côté, le NPD attache beaucoup d'importance au fait que le budget que le ministère consacre aux essais de collision a été réduit de 59 %. Je me demande donc si mon collègue pourrait nous parler de ce qui sera fait à cet égard. Si on ne prévoit pas rétablir le budget du ministère en question, le ministère des Transports, quelle autre mesure peut-on adopter?

M. Gagan Sikand: Monsieur le Président, ma collègue a fait allusion à des amendements. J'aimerais répéter que, en tant que membres du comité, nos intentions sont bonnes. Nous avons toujours à coeur de collaborer, que ce soit avec les députés conservateurs ou néo-démocrates. En fin de compte, l'idée au coeur du projet de loi S-2 est de protéger les Canadiens. Nous allons continuer de collaborer avec nos collègues.

Mme Jenny Kwan (Vancouver-Est, NPD): Monsieur le Président, je ne fais pas partie du comité, alors j'essaie de comprendre pourquoi celui-ci ne pourrait pas appuyer la recommandation se rapportant à la transparence et à la reddition de comptes dans un contexte de sécurité publique. Il s'agit pourtant du sujet principal du projet de loi, que je sache.

Un des amendements précisait que les avancées technologiques des véhicules devaient soit respecter, soit surpasser les normes. Pourquoi le comité n'a-t-il pas transmis cette recommandation au gouvernement?

• (1615)

M. Gagan Sikand: Monsieur le Président, je ne peux pas parler de tel ou tel amendement, parce qu'au comité, l'adoption des amendements se fait de manière équilibrée. Nous en avons adopté. Ce n'est pas parce qu'ils ne l'ont pas tous été qu'il n'y avait pas d'esprit de collaboration. Comme je le disais, la protection des Canadiens est au coeur du projet de loi S-2.

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, je m'excuse d'avance auprès de mon collègue s'il a déjà donné la réponse à ma question. Je suis arrivée sur le tard parce que j'assistais au lancement du nouvel ouvrage sur la procédure parlementaire.

Le député a-t-il le texte de l'amendement avec lui? Nous savons que la version actuelle du projet de loi S-2 n'est pas celle que le gouvernement souhaiterait faire adopter, parce qu'il aimerait se débarrasser de certaines des dispositions insérées par l'autre endroit et qui protègent les concessionnaires. Le gouvernement est convaincu d'avoir trouvé un amendement qui satisfera ces derniers, mais j'aimerais en prendre connaissance et l'étudier. À quel moment le texte de cet amendement peut-il être transmis aux députés?

M. Gagan Sikand: Monsieur le Président, il s'agissait à l'origine de mettre à jour le projet de loi C-62 en regard du rapport du vérificateur général selon lequel le Canada n'avait pas mis en oeuvre les nouvelles technologies et avait pris du retard par rapport aux États-Unis et à l'Europe. Essentiellement, le projet de loi S-2 vise à protéger les Canadiens, et l'un des moyens pour y arriver est de donner au ministre et à Transports Canada la possibilité de demander le rappel d'un produit.

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, c'est une bonne loi dans le sens où elle est favorable aux consommateurs, rend la conduite plus sécuritaire, etc. Au sein du caucus libéral, un groupe de députés se réunit régulièrement pour faire valoir les intérêts de l'industrie et des consommateurs. Mon collègue aurait-il des commentaires à faire sur l'importance que revêt l'industrie dans son ensemble pour le gouvernement?

M. Gagan Sikand: Monsieur le Président, au-delà de l'immense importance que revêt l'industrie de l'automobile, notre principal souci est la sécurité des Canadiens. C'est notre priorité absolue. Voilà pourquoi nous avons présenté le projet de loi S-2, qui vise essentiellement à protéger les Canadiens. Je l'ai dit et je le redis, l'une des mesures qu'il prévoit est de permettre au ministre de demander le rappel d'un produit.

[Français]

M. Gérard Deltell (Louis-Saint-Laurent, PCC): Monsieur le Président, je suis très heureux de vous revoir, ainsi que tous mes collègues, en cette première semaine du retour des travaux parlementaires en 2018. C'est avec plaisir et bonheur que je vais partager mon temps de parole avec ma collègue et estimée députée de Lethbridge.

Je suis bien heureux de prendre la parole au sujet de ce projet de loi, qui vise essentiellement à donner encore plus d'autorité au ministre des Transports concernant la sécurité et la qualité des véhicules produits et vendus, surtout, au Canada, puisqu'il est directement question des rappels automobiles. Lorsqu'un véhicule présente un problème de conception, le fabricant automobile doit faire un rappel.

Nous allons démontrer que cette situation ne date pas d'hier, qu'il existe déjà des remparts bien présents pour assurer la qualité de nos automobiles, sans parler des pouvoirs du ministère des Transports en la matière, et que, bien que la situation se soit aggravée d'une certaine façon, elle s'est aussi améliorée d'une autre façon. On verra pourquoi il y a cet équilibre. Il y aura également un historique démontrant qu'on a fait beaucoup de chemin depuis le triste événement qu'on a appelé le « mémo de Pinto ».

• (1620)

[Traduction]

Nous parlons de voitures et de sécurité. À première vue, on pourrait penser que la question concerne seulement les travailleurs de l'industrie automobile. Nous parlons d'un très grand nombre de travailleurs canadiens à Mississauga, à Windsor et à Oshawa, des villes canadiennes où on fabrique des voitures depuis de nombreuses années grâce à l'excellent accord conclu entre le président américain Lyndon B. Johnson et le premier ministre Pearson dans les années 1960. Avant cela, le très honorable John George Diefenbaker avait ouvert la voie en négociant le Pacte de l'automobile avec les États-Unis. Cependant, ce ne sont pas que les travailleurs de l'industrie qui sont touchés par la question. Elle concerne tous les Canadiens qui possèdent une voiture.

Initiatives ministérielles

[Français]

On peut penser que ce projet de loi concerne les constructeurs automobiles, soit les gens qui travaillent directement dans la construction automobile. Comme on le sait, dans notre pays, ils sont concentrés dans le Sud de l'Ontario, que ce soit dans les villes de Windsor, d'Oshawa ou de Mississauga. Or ce projet de loi concerne tous les Canadiens, d'un océan à l'autre, qui sont propriétaires d'un véhicule automobile.

Force est d'admettre qu'avec les scandales que l'industrie a connus au cours des dernières années, pour ne pas dire des derniers mois, avec les rappels massifs et le trucage qui s'est fait sur certains véhicules, les gens ont le droit d'avoir l'heure juste. C'est une question de qualité et de sécurité.

Dans mon introduction, je faisais état de signaux un peu contradictoires. En effet, on sent qu'un problème existe par rapport au rappel d'automobiles, mais par ailleurs, on sent que l'industrie automobile elle-même s'est beaucoup autodisciplinée. Voici les chiffres: en 2015, 5 millions de véhicules ont été rappelés au Canada. C'est un chiffre énorme, d'autant plus que l'on a constaté une augmentation de 74 % entre les années 2010 et 2015.

On constate que la complexité des nouveaux véhicules est un facteur important. Les voitures d'aujourd'hui n'ont pas les mêmes composantes et ne sont pas tout à fait construites comme celles des années 1960, qui comprenaient une carrosserie, un moteur, des pneus, un petit peu de direction; cela fonctionnait. Je caricature, bien entendu. Force est d'admettre qu'aujourd'hui, avec tous les ordinateurs à l'intérieur des véhicules, avec toutes les pièces ultra-déliées et ultra-raffinées, ne serait-ce que pour la suspension ou la direction, les véhicules sont beaucoup plus complexes à assembler. C'est pour cela qu'existent ces nombreux robots — et chacun peut se féliciter de leur qualité — qui fabriquent les véhicules dans les usines des municipalités du Sud de l'Ontario, dont je parlais tout à l'heure.

Alors qu'on voit une augmentation très forte du nombre de véhicules rappelés au Canada, on constate aussi que depuis 1993, il n'y a pas eu de poursuite légale concernant des rappels effectués par les compagnies manufacturières.

Au même plan, on peut constater que de 2010 à 2016, 318 rappels ont été faits par les compagnies elles-mêmes, avant d'avoir un avertissement du ministère des Transports ou d'autres autorités compétentes. Qu'est-ce que cela veut dire? Cela veut dire que oui, les rappels sont plus nombreux, parce que les véhicules sont plus complexes à fabriquer et plus difficiles à concevoir, et donc ils ont plus de difficulté à survivre dans cet environnement. Par ailleurs, on voit que l'industrie s'est beaucoup disciplinée et qu'elle s'est autoanalysée de façon rigoureuse.

À notre avis, l'industrie fait ses devoirs, mais nous ne sommes pas contre le fait que le ministère des Transports se donne du muscle supplémentaire pour s'assurer que l'industrie les fasse bien.

De triste mémoire, on se souviendra qu'il y a une quarantaine d'années, l'industrie automobile avait été frappée de plein fouet par ce que l'on avait appelé le scandale de la Pinto, ce petit véhicule automobile bon marché qui, malheureusement, ne fonctionnait pas fort quand venait le temps des accidents. Cela avait conduit, de triste mémoire, à ce qu'on avait appelé le *Pinto Memo*. En effet, le fabricant automobile avait analysé la différence entre le coût que pouvait engendrer le rappel et le coût de ne faire aucun rappel. Rappelons que la Pinto avait, dans sa conception même, un problème majeur: le réservoir d'essence était situé tout près de l'arrière du véhicule et donc si par malheur quelqu'un entraînait

collision avec l'arrière du véhicule, il y avait explosion et cela menait à des décès tragiques. Il en est d'ailleurs survenu.

Constatant cela, les autorités de l'époque de la compagnie qui manufacturait la Pinto avaient fait une évaluation, que l'on avait appelée le *Pinto Memo*. Ils avaient conclu que si jamais on rappelait tous les véhicules pour corriger le défaut, cela coûterait 137 millions de dollars et que si on ne faisait rien, il en coûterait 49,5 millions de dollars à la société, à cause des décès et de tout le reste. Quand tout cela a été rendu public dans un procès célèbre en 1977, aux États-Unis, l'industrie automobile, toutes entreprises confondues, était pour le moins gênée, c'est le moins que l'on puisse dire. Cela avait engendré une prise de conscience de la part des constructeurs automobiles qui ont compris qu'elles devaient agir différemment.

● (1625)

[Traduction]

En raison de la très triste affaire du « Pinto memo » dans les années 1970, l'industrie d'aujourd'hui prend les défauts très au sérieux, même s'il y a eu quelques difficultés au cours des dernières années avec le scandale du diesel chez certains fabricants d'automobiles.

[Français]

Comme je le disais tout à l'heure, le projet de loi donne un peu plus de muscles au ministre des Transports pour agir si, par malheur, il perçoit une difficulté. Il peut ordonner un rappel et des analyses plus sévères que ce qui est prévu par la loi actuelle.

Il faut comprendre qu'en soi cela n'est pas vraiment nouveau. Alors qu'en d'autres temps nous exerçons le pouvoir dans ce pays, la députée de Milton, agissant à titre de ministre des Transports, avait posé les jalons de l'actuel projet de loi, avec un projet de même essence — sans faire de jeu de mots, bien sûr. Il vise les mêmes résultats, c'est à dire donner plus d'autorité et de pouvoir au ministère des Transports et débusquer plus facilement les problèmes, si jamais cela survient.

Donc, nous n'avons pas d'opposition à ce projet de loi sur le fond. Nous constatons aussi que des amendements ont été proposés; certains ont été acceptés, d'autres refusés. Je me permets de saluer au passage le travail du collègue de Trois-Rivières qui a été extrêmement pointilleux et très pointu. Je ne le dis pas de façon péjorative, bien au contraire, nous sommes là pour cela. Tant mieux, si on a fait l'analyse de ce projet de loi au peigne fin. Nous estimons que dans son essence le projet de loi vise un objectif louable que nous soutenons. Bien entendu, c'est à l'exercice qu'on va savoir si le projet de loi est juste ou s'il va trop loin.

[Traduction]

Le dernier point que je veux soulever concerne le fait que, si le projet de loi est adopté, le pouvoir se trouvera entre les mains du ministre des Transports. C'est lui qui prendra les décisions lors de périodes difficiles et lorsqu'il y aura des difficultés auxquelles remédier. Dans une telle situation, il faut espérer que le ministre des Transports fera preuve de bon jugement et qu'il veillera à ce que le nouveau projet de loi offre la meilleure protection aux conducteurs et protège tous les Canadiens. Connaissant l'expérience du ministre des Transports, je pense que nous sommes entre de bonnes mains.

Initiatives ministérielles

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, à l'instar de mon collègue et ami d'en face, je suis persuadé que le ministre actuel veillera à ce que cette mesure législative soit bonne, qu'elle rende les routes plus sécuritaires et qu'elle serve bien les intérêts des consommateurs. Il est important de reconnaître l'excellent travail qui a été accompli à l'étape du comité.

Mon collègue d'en face peut-il nous dire s'il estime que cette mesure législative est nécessaire? Je sais que l'idée de présenter ce projet de loi vient en grande partie du Sénat, où il a été d'abord adopté, avec le plein appui du gouvernement, pour trouver des façons d'améliorer la loi.

Que pense le député de l'importance de tenir le débat d'aujourd'hui et d'adopter ce type de mesure législative? En définitive, les Canadiens voudraient cette mesure législative, ils en seraient reconnaissants et, ultimement, ils en tireraient des avantages. Le député en convient-il?

M. Gérard Deltell: Monsieur le Président, je suis très heureux de revoir mon collègue de Winnipeg-Nord à la Chambre. Je suis certain que nous aurons d'excellents échanges au cours des prochains mois.

Je rappelle au député que, même si je fais entièrement confiance au ministre des Transports dans ce dossier, il ne s'agit pas d'un chèque en blanc. Selon moi, il est un grand Canadien. J'ai dit à maintes reprises qu'il est l'un de mes héros canadiens en tant que premier Canadien à être allé dans l'espace, le 5 octobre 1984. C'est la première chose que je lui ai dite: « Monsieur le ministre, je suis très fier de vous serrer la main, vous qui êtes le premier Canadien à être allé dans l'espace. »

Je dois toutefois revenir à la mesure législative dont nous sommes saisis.

Le rappel de 5 millions de voitures en 2015 représente un avertissement qu'on ne doit pas ignorer. D'un côté, nous reconnaissons que l'industrie de l'automobile a pris la situation au sérieux et fait ce qu'il fallait. De 2010 à 2016, 318 rappels ont été émis, sans que les conducteurs ou l'administration des transports s'en inquiètent. Voilà qui indique que l'industrie automobile fait son propre examen de conscience. Toutefois, étant donné que 5 millions de voitures ont fait l'objet d'un rappel en 2015, il est nécessaire d'adopter un projet de loi comme celui à l'étude.

• (1630)

Mme Rachael Harder (Lethbridge, PCC): Monsieur le Président, je suis reconnaissante et honorée de prendre la parole aujourd'hui afin d'appuyer le projet de loi S-2, Loi sur le renforcement de la sécurité automobile pour les Canadiens. Le projet de loi vise à mieux protéger les familles canadiennes des risques découlant d'une défaillance de leurs véhicules.

Évidemment, je suis déçue que le gouvernement ait rejeté deux des amendements que nous avons proposés à l'étape du comité. Je vais y revenir tout à l'heure. Je veux d'abord prendre quelques minutes pour expliquer la raison d'être du projet de loi et dire pourquoi, selon moi, l'adoption des deux amendements proposés l'aurait bonifié.

Le projet de loi prévoit accorder au ministre des Transports le pouvoir d'ordonner à une entreprise de corriger un défaut ou une non-conformité et instaurer une hiérarchie de sanctions, ce qui est assurément un pas dans la bonne direction. Nos enfants, nos conjoints et nos proches prennent la route tous les jours, que ce soit pour se rendre à une pratique de sport, à une leçon de musique, à

l'école, au travail, ou ailleurs. Ultimement, le projet de loi contribuera à protéger les usagers de la route.

Le projet de loi dont nous sommes saisis donnerait au ministre des Transports le pouvoir d'émettre un avis de rappel, même si les fabricants de pièces d'automobile ne veulent pas prendre au sérieux les problèmes en cause. Dans les rares cas où on juge qu'un fabricant ne s'est pas conformé aux exigences, le ministre aurait le pouvoir de lui imposer une amende allant jusqu'à 200 000 \$ par jour jusqu'à ce qu'il prenne des mesures et assume ses responsabilités de façon concrète. Cela donne plus de poids au projet de loi, ce qui est bien et nécessaire lorsqu'on veut voir du changement. Par ailleurs, ce projet de loi interdirait aux fabricants et aux concessionnaires de vendre de nouveaux véhicules jusqu'à ce que la pièce faisant l'objet d'un rappel ait été réparée.

Un projet de loi similaire avait été présenté à la Chambre des communes en 2015, sous le gouvernement précédent. Le fait que les libéraux ont repris en grande partie le texte du projet de loi présenté précédemment, soit le projet de loi C-62, est signe que le gouvernement fait un pas dans la bonne direction et que la chef adjointe du caucus conservateur, qui était alors ministre des Transports, a fait de l'excellent travail.

En quoi consistaient les deux amendements que les conservateurs ont proposés et qui n'ont malheureusement pas été retenus?

Premièrement, les membres libéraux du comité ont choisi de ne pas accepter un amendement qui aurait exigé que le ministre demande à un fabricant d'automobiles s'il avait effectué des tests ou s'il avait connaissance de défauts de fabrication avant que le fédéral décide de mener des tests sur un véhicule. C'est important parce que le temps est compté; il presse, lorsque la sécurité des Canadiens est menacée. Donc, si une entreprise a déjà ses données internes sur la façon de régler un problème, ou sur l'ampleur du problème, nous n'aurons pas besoin de passer plus de temps à répéter les mêmes tests avant de prendre des mesures.

Deuxièmement, les membres libéraux du comité ont aussi écarté un autre amendement qui aurait clarifié la responsabilité entre le concessionnaire et le fabricant. Plus précisément, l'amendement clarifiait qui au juste serait responsable de corriger un défaut avant la vente d'un véhicule. Ces genres de détails permettent de clarifier le projet de loi et sont très importants. Ils garantissent que les concessionnaires et les fabricants comprennent qui est responsable de veiller à la sécurité d'un véhicule avant la vente. C'est dommage lorsqu'un défaut connu n'est pas corrigé pour la simple raison que le concessionnaire pense qu'il revient au fabricant de le faire, et vice versa. Alors, ils se disputent ou, pire encore, ne font rien du tout.

Il importe de souligner que, même si cette mesure législative constitue une excellente façon d'accroître la sécurité ou, à tout le moins, d'améliorer les normes en matière de sécurité au Canada, les fabricants d'automobiles au Canada font de l'excellent travail, dans l'ensemble, pour assurer leur propre surveillance et pour veiller à la sécurité et au bien-être des consommateurs. De 2010 à 2015, le nombre de rappels pour des raisons de sécurité a diminué de 74 %. De nombreux fabricants se sont rendu compte des risques liés au fait de ne pas émettre de rappels. Ils sont donc intervenus et ont pris leurs responsabilités lorsque c'était nécessaire.

Initiatives ministérielles

Néanmoins, quelques fabricants ont tardé à émettre des rappels pour des raisons de sécurité afin de protéger leur réputation ou leurs résultats financiers. Le projet de loi vise donc à résoudre de telles situations. Je donnerai l'exemple du rappel massif de coussins gonflables de Takata en 2015. Takata est un important fournisseur de pièces. Il fournit ses pièces à 19 fabricants d'automobiles. Lorsque la défectuosité des coussins gonflables a été découverte, certains fabricants d'automobiles ont cherché à attribuer la responsabilité à Takata plutôt qu'à réparer les véhicules dans lesquels des pièces Takata avaient été utilisées. Différents fabricants ont émis des rappels à des moments différents. Certains ont même priorisé les rappels aux États-Unis avant de chercher à en émettre au Canada.

● (1635)

Voici un bref rappel historique. Les premiers des coussins gonflables de Takata ont été en fait rappelés ici, au Canada, en 2008; mais parce qu'il s'agissait d'un rappel volontaire, peu de renseignements ont été transmis à Transports Canada. Le Canada ne s'est donc pas rendu compte que les rappels de coussins gonflables effectués par différents fabricants de voitures trouvaient leur origine au cœur d'une même entreprise. Ce sont des organismes de réglementation américains qui ont finalement fait le lien en 2014 et ont lancé un rappel. Les responsables canadiens, au lieu de se montrer proactifs comme les Américains, n'ont pu que réagir à la situation, dans ce cas-là. Il a fallu attendre jusqu'à 2015 pour que la majorité des rappels pour ces coussins gonflables soit lancée dans notre pays. De fait, ce n'est pas avant 2017 que ce processus de rappels a été mené à terme.

Pourquoi a-t-il fallu presque sept ans à une compagnie automobile pour rappeler tous ces coussins gonflables potentiellement mortels? La raison en est que les lois n'ont pas évolué au Canada au même rythme que dans les autres pays industriels et cela nous a considérablement désavantagés. Regardons ce qui se passe aux États-Unis, par exemple. Ils sont souvent qualifiés d'exemple positif dans ce domaine. Ils possèdent des lois beaucoup plus strictes qui permettent au gouvernement d'imposer des rappels.

Tant que le projet de loi S-2 ne sera pas adopté, le gouvernement du Canada comptera sur l'observation volontaire des rappels. Autrement dit, à l'heure actuelle, nos lois en matière de sécurité automobile n'ont pas de mordant. Elles n'ont pas de mécanisme d'application. De plus, les dommages-intérêts punitifs qu'imposent les tribunaux canadiens sont beaucoup moindres que ceux qu'imposent les tribunaux américains. Il en résulte que les fabricants de véhicules sont moins poussés à lancer des rappels au Canada qu'aux États-Unis. Chose certaine, les États-Unis ont la priorité.

Revenons à l'exemple des coussins gonflables de marque Takata. Une fois qu'on a compris le problème, il y a eu une pénurie mondiale de coussins gonflables de rechange, ce qui a retardé les choses jusqu'à ce que le problème soit résolu.

Comment pouvons-nous faire en sorte que le Canada soit traité de la même manière que les États-Unis par les grands fabricants automobiles multinationaux? Premièrement, il faut de meilleures mesures d'inspection et de vérification lorsque surviennent les premiers signes avant-coureurs d'un défaut. Le projet de loi à l'étude augmenterait considérablement le pouvoir du ministre d'ordonner la réalisation de tests et d'études sur les défauts possibles. Il prévoit aussi des peines considérables pour les personnes et les entreprises qui cherchent à empêcher les inspecteurs du gouvernement d'entreprendre ces tests.

Deuxièmement, il faut accroître les pouvoirs du ministre afin de forcer les entreprises à assumer leur responsabilité, même si ce ne

sont pas elles qui ont fabriqué la pièce. Le projet de loi précise que ce sont bel et bien les fabricants d'automobiles qui sont responsables de leur produit final. S'ils choisissent un fournisseur ayant une pièce défectueuse, il leur revient tout de même de prendre la bonne décision pour le consommateur.

Troisièmement, il faut donner au ministre le pouvoir de lancer un rappel. Cela s'applique aux fabricants qui n'ont pas relevé de défaut dans les véhicules qu'ils vendent, mais qui pourraient maintenant être contraints de procéder à un rappel si une pièce de qualité inférieure est utilisée dans les véhicules qu'ils construisent. Même en 2017, une décennie après les premiers rappels, il y avait toujours de nouveaux rappels pour les coussins gonflables Takata. Le projet de loi aurait permis au ministre d'émettre une directive à tous les fabricants du Canada, les obligeant purement et simplement à remplacer les coussins gonflables Takata. Au lieu de cela, certains Canadiens ont découvert, des années plus tard, que tout ce temps, ils avaient été en danger.

En conclusion, ce projet de loi est un grand pas dans la bonne direction. Le Parti conservateur est très fier de l'appuyer jusqu'à son adoption au profit des Canadiens. Nous croyons qu'il assurera leur sécurité et leur bien-être, et qu'il protégera nos êtres chers.

* * *

● (1640)

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je suis désolé pour cette interruption. Il y a eu consultations entre les partis, et vous constaterez qu'il y a consentement unanime à l'égard de la motion suivante:

Que, nonobstant tout article du Règlement ou usage habituel de la Chambre, lorsque la Chambre s'ajournera le jeudi 15 février 2018, elle demeure ajournée jusqu'au lundi 26 février 2018, pourvu que, aux fins de l'article 28 du Règlement, la Chambre soit réputée avoir siégé le vendredi 16 février 2018, et;

lorsque la Chambre s'ajournera le jeudi 19 avril 2018, elle demeure ajournée jusqu'au lundi 23 avril 2018, pourvu que, aux fins de l'article 28 du Règlement, la Chambre soit réputée avoir siégé le vendredi 20 avril 2018.

Le vice-président adjoint (M. Anthony Rota): Le député a-t-il le consentement unanime de la Chambre pour présenter la motion?

Des voix: D'accord.

Le vice-président adjoint (M. Anthony Rota): La Chambre a entendu la motion. Plaît-il à la Chambre de l'adopter?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

* * *

LOI SUR LE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE POUR LES CANADIENS

La Chambre reprend l'étude de la motion portant que le projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et une autre loi en conséquence, soit lu pour la troisième fois et adopté.

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Monsieur le Président, je voudrais parler avec ma collègue des mécanismes d'application dans le secteur de la sécurité automobile. En effet, lorsque nous achetons un véhicule et que nous filons à 100 kilomètres à l'heure sur l'autoroute, nos proches et nous présumons que les mécanismes de sécurité ont fait l'objet d'un examen complet. Or, il s'avère que, en cas de problème, les États-Unis réagissent beaucoup plus rapidement que le Canada pour protéger leurs citoyens.

Initiatives ministérielles

Examinons le cas de Dany Dubuc-Marquis, qui a été victime d'un accident mortel probablement causé par un défaut d'allumage. Transports Canada était au courant des défauts du commutateur d'allumage de la Cobalt de Chevrolet au moins huit mois avant le rappel de sécurité. Pourquoi y a-t-il un tel écart par rapport aux États-Unis, qui disposent d'un ensemble très clair de règles, de lois, de mécanismes d'application et de pénalités pour garantir la correction des procédés de fabrication potentiellement inadéquats afin de prévenir des accidents et des décès évitables sur les routes?

Mme Rachael Harder (Lethbridge, PCC): Monsieur le Président, c'est exactement le genre d'histoire qui fait ressortir toute l'importance du projet de loi. Pour assurer la sécurité et le bien-être des Canadiens, il est essentiel que le ministre des Transports puisse lancer un rappel visant une pièce défectueuse dont il a appris l'existence et qu'il soit en mesure d'intervenir.

Rien ne justifie qu'une personne innocente meure à cause d'une pièce défectueuse, et c'est encore plus vrai lorsque le problème est connu du fabricant ou d'une autre partie qui pourrait prendre des mesures concrètes pour y remédier. Par conséquent, il est extrêmement important que le ministre soit en mesure de réagir rapidement et qu'il y ait des sanctions musclées. C'est exactement ce qui est prévu dans le projet de loi: le ministre pourrait imposer une amende de 200 000 \$ par jour aux fabricants qui sont en infraction. Je pense que cette disposition contribuerait grandement à améliorer la situation.

Le vice-président adjoint (M. Anthony Rota): Avant de reprendre le débat, conformément à l'article 38 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre les questions qu'elle abordera à l'heure de l'ajournement ce soir, à savoir: la députée de Calgary Nose Hill, L'immigration, les réfugiés et la citoyenneté; la députée de Saanich—Gulf Islands, L'environnement; la députée de Sarnia—Lambton, La fiscalité.

• (1645)

Mme Cathay Wagantall (Yorkton—Melville, PCC): Monsieur le Président, je suis heureuse d'appuyer moi aussi le projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et une autre loi en conséquence.

Je suis également ravie de voir que le gouvernement libéral est prêt à prendre les bonnes idées du gouvernement conservateur précédent et à en faire quelque chose, car il en reconnaît la valeur. Le projet de loi S-2 ressemble beaucoup au projet de loi C-62, un projet de loi raisonnable qu'avait présenté le ministre des Transports de l'époque, la députée de Milton, dans le but d'améliorer les normes de sécurité.

Dans ma circonscription, Yorkton—Melville, où l'exploitation des ressources est un puissant moteur économique pour de nombreux travailleurs, qui voyagent d'une à trois heures par jour pour faire l'aller-retour au travail, il s'agit d'une question importante. La sécurité dans les déplacements me tient aussi à cœur que la sécurité en milieu de travail. Je me réjouis donc à la perspective de mettre en place de normes solides de sécurité pour les véhicules automobiles; c'est selon moi une nécessité.

Le projet de loi S-2 élargirait le rôle du ministre des Transports lors de rappels de véhicules. Cette mesure vise à harmoniser les normes du Canada avec celles des autres pays. Tout laisse croire qu'au Canada, ce pouvoir serait rarement exercé parce que les fabricants n'hésitent pas à lancer les rappels nécessaires lorsqu'un problème est découvert. Toutefois, cette mesure dissuasive et exécutoire rappellerait aux entreprises ce qui est attendu d'elles et les inciterait à respecter les normes. Le ministre aurait le pouvoir

d'imposer aux constructeurs des amendes pouvant aller jusqu'à 200 000 \$ par jour. Ce pouvoir leur rappellerait que la loi doit être prise très au sérieux et qu'elle est aussi légitime qu'exécutoire.

Le projet de loi prévoit aussi — et c'est intéressant — que le ministre puisse imposer, au lieu de la sanction pécuniaire ou en plus de celle-ci, une sanction d'une autre nature, par exemple l'obligation de faire davantage de recherche-développement. Je ne pense pas que le ministre aurait souvent recours à de telles sanctions, si tant est qu'il le fasse, car les entreprises voudront éviter l'embarras public qu'elles entraînent. Cela dit, ce pouvoir pourrait être utile en cas de différend en matière de sécurité.

Cette mesure législative permettra aussi d'inscrire dans la loi la norme établie par le marché en matière de rappels. Ainsi, les fabricants seront responsables du coût de remplacement des pièces faisant l'objet d'un rappel. Il s'agit de la norme actuelle au sein du marché, mais le fait de l'inscrire clairement dans la loi représentera une étape positive pour les fabricants, les concessionnaires, et bien sûr, les consommateurs.

Il est important de souligner que, même s'il est effectivement louable de renforcer les normes en matière de sécurité, le projet de loi ne vise pas à corriger un problème grave au sein de l'industrie au Canada. Les routes canadiennes ne débordent pas de véhicules dangereux que les constructeurs refusent de réparer. C'est même plutôt le contraire. En 2015, les constructeurs ont rappelé de leur propre chef plus de 5 millions de véhicules, et les raisons allaient d'un problème hydraulique dans la malle arrière à une importante réparation du moteur.

Sur une note personnelle, je signale que mon mari et moi avons eu trois rappels sur trois véhicules différents de trois fabricants différents. Dans chaque cas, les fabricants ont communiqué rapidement avec nous. Ils nous ont expliqué les détails précis au sujet du rappel et les problèmes de sécurité possibles, le cas échéant. Ils nous ont donné des directives claires quant à la marche à suivre pour faire réparer notre véhicule, en indiquant l'endroit où aller et le moment. Ils ont aussi fait un excellent suivi pour s'assurer que nous étions satisfaits des résultats.

Les constructeurs consacrent volontairement temps et argent pour s'assurer que leurs produits sont sécuritaires et répondent aux normes et aux attentes des consommateurs. À l'ère des médias sociaux et des chaînes d'information en continu, les constructeurs ne peuvent tout simplement pas risquer de s'exposer à la mauvaise publicité qui accompagne une cascade de plaintes ou des défauts pouvant présenter un danger. Voilà pourquoi, en 2016, au moins 318 rappels ont été effectués sans qu'une seule plainte ne soit déposée auprès de Transports Canada.

La version de l'article 15 que propose le projet de loi accorderait de nouveaux pouvoirs importants aux inspecteurs de Transports Canada. Certains de ces pouvoirs devraient retenir notre attention, car ils changeraient les relations entre les constructeurs et Transports Canada. Voici un extrait du projet de loi qui aidera la Chambre à bien saisir l'importance de ces pouvoirs:

l'inspecteur et les personnes qui l'accompagnent peuvent pénétrer dans une propriété privée [...] et y circuler sans engager de responsabilité à cet égard et sans que personne ne puisse s'y opposer [...]

L'inspecteur peut [...] examiner tous matériels ou pièces se trouvant dans le lieu visité [...]

examiner tout document se trouvant dans le lieu et en faire des copies ou en prendre des extraits [...]

Initiatives ministérielles

● (1650)

utiliser ou faire utiliser tout ordinateur ou autre dispositif se trouvant dans le lieu pour prendre connaissance des données que tout système informatique contient ou auxquelles il donne accès, reproduire ou faire reproduire ces données [...]

emporter tout matériel ou toute pièce se trouvant dans le lieu afin de l'examiner ou de le mettre à l'essai.

De plus, le projet de loi dit ceci:

Le propriétaire ou le responsable des lieux visités [...] ainsi que quiconque s'y trouve, sont tenus de répondre à toute question que peut valablement poser l'inspecteur et qui est liée à l'inspection, [...] et de lui donner accès aux données informatiques qu'il peut [...] exiger.

On comprendra un peu mieux maintenant pourquoi je souligne le bon bilan des constructeurs pour ce qui est de procéder sans délai à des rappels.

Ces pouvoirs additionnels paraissent quelque peu disproportionnés par rapport aux problèmes qu'occasionnent actuellement les rappels de sécurité. Il serait tout à fait raisonnable et même nécessaire que les inspecteurs de Transports Canada aient des pouvoirs accrus leur permettant de s'acquitter des responsabilités additionnelles que leur confie le projet de loi, et j'applaudis à cela. Toutefois, les constructeurs n'ont pas l'habitude de cacher des défauts importants au public et à Transports Canada. En fait, la dernière poursuite intentée par un ministre des Transports contre un constructeur remonte à près de 25 ans. C'était en 1993. Transports Canada avait traîné Chrysler Canada devant les tribunaux en raison de câbles de treuil défectueux, et la cause a été rejetée en 2000.

Je crois que ces chiffres montrent que les fabricants d'automobiles travaillent avec le public de bonne foi et que nous devrions travailler avec eux en faisant preuve de cette même bonne foi. C'est pour cette raison que ma collègue, la députée de Sentier Carlton—Eagle Creek, qui siège au comité des transports, a proposé un amendement au projet de loi S-2 qui aurait fait en sorte que le ministre soit tenu de faire preuve de bonne foi en exerçant les pouvoirs supplémentaires qui lui sont conférés par la loi. Je cite son amendement:

Le ministre peut, par arrêté, ordonner à toute entreprise qui appose une marque nationale de sécurité sur des matériels, qui vend des matériels sur lesquels est apposée une telle marque ou qui importe des matériels d'une catégorie assujettie à des normes réglementaires, s'il dispose d'éléments de preuve donnant à penser qu'il y a défaut ou non-conformité des matériels.

L'amendement exigeait que le ministre soupçonne un défaut ou une non-conformité avant d'ordonner des tests ou d'imposer quoi que ce soit au fabricant, par opposition au libellé initial, qui laisse entendre que le ministre peut ordonner des tests pour prouver la conformité. Il s'agit d'une différence subtile, mais importante, pour faire preuve de bonne volonté dans les relations entre le gouvernement et l'industrie lorsque les fabricants respectent les normes et ont un bon bilan.

Le projet de loi ne modifierait pas le Code criminel, mais je crois que la présomption d'innocence devrait être la norme dans le cas de toute mesure législative qui prévoit l'imposition de sanctions. Comme on l'a déjà dit, il existe un équilibre, car le ministre pourrait imposer des amendes pouvant aller jusqu'à 200 000 \$ par jour, ce qui est énorme. Je m'en réjouis.

En outre, l'amendement proposé par ma collègue aurait exigé que le ministre consulte le fabricant avant d'ordonner la tenue de tests afin de déterminer s'il a déjà réalisé ces tests ou s'il prévoit le faire. Cela relève tout simplement du bon sens. Cette disposition permettrait au fabricant d'économiser les coûts qu'il devrait assumer pour réaliser des tests qui ont déjà été effectués. De nouveau, il s'agit de faire preuve de bonne volonté et de reconnaître l'accent que les fabricants mettent actuellement sur les tests de sécurité, ainsi que leur excellent bilan en la matière.

Dans sa version actuelle, le projet de loi suppose simplement que les fabricants font preuve de négligence à grande échelle et à dessein. Or, ce n'est pas du tout ce que nous disent les statistiques. Souvenons-nous qu'un fabricant n'a jamais refusé de corriger d'emblée un défaut dans un véhicule qui pourrait représenter un danger. Les fabricants mettent déjà beaucoup l'accent sur la sécurité. Cela dit, je crois qu'il est nécessaire d'adopter un cadre législatif pour veiller au maintien de normes élevées.

Cependant, on aurait pu apporter des améliorations au projet de loi S-2. Malheureusement, les députés libéraux qui siègent au comité ont rejeté l'amendement raisonnable proposé par ma collègue. En fait, ils ont rejeté les amendements des conservateurs et tous ceux proposés par le NPD. C'est déconcertant, puisqu'on parle sans cesse de l'importance de la collaboration au sein des comités et compte tenu du fait que, évidemment, nous souhaitons tous assurer la sécurité des Canadiens sur les routes du pays.

● (1655)

J'aimerais maintenant prendre un instant pour replacer le projet de loi S-2 dans son contexte général. Le vérificateur général a publié, en novembre 2016, un rapport intitulé « La surveillance de la sécurité des véhicules automobiles — Transports Canada ». Le rapport présente la situation actuelle de Transports Canada en termes peu élogieux. Plus particulièrement, le vérificateur général y a souligné que Transports Canada est lent à réagir aux nouveaux risques, ce qui représente un problème considérable pour un projet de loi qui vise à accélérer et à clarifier le processus de rappel visant les véhicules canadiens. On y lit ceci:

Nous avons constaté que Transports Canada n'avait pas tenu à jour le cadre de réglementation régissant la sécurité des véhicules automobiles. Il y a eu de longs délais, parfois de plus de 10 ans, entre le commencement des travaux sur une question et la mise en œuvre par le Ministère de nouvelles normes ou de modifications aux normes en vigueur.

Il y a eu des délais de 10 ans.

Selon le rapport, Transports Canada attend généralement que les États-Unis mettent à jour leurs propres normes de sécurité des véhicules. Je ne vois pas l'intérêt de mener nos propres recherches si les recommandations en matière de sécurité ne sont pas suivies jusqu'à ce que les États-Unis donnent l'exemple. Le Canada a des exigences très différentes de celles des États-Unis. On s'attend à ce que les organismes gouvernementaux ne se contentent pas d'attendre de voir ce que feront nos voisins du Sud et de suivre leur exemple.

Nous avons besoin d'un cadre législatif et réglementaire souple qui protège les consommateurs, mais il faut aussi garder à l'esprit que le bilan des constructeurs en matière de sécurité est excellent. Ce dont il est question dans le rapport me préoccupe beaucoup. Je suis une nouvelle députée, et la façon dont les choses fonctionnent au sein du gouvernement est aussi nouvelle pour moi, mais en tant que citoyenne, la lenteur à laquelle les choses changent et s'améliorent me frustre souvent.

Je siège au comité des anciens combattants en tant que ministre adjointe du cabinet fantôme. En plus de 10 ans, le comité a présenté 14 rapports. Un très petit nombre de ses recommandations en matière de transition ont été mises en œuvre, mais nous voilà encore en train de nous pencher sur les mêmes questions. Comme les fonds publics sont censés permettre au Canada de se doter d'un bon cadre législatif en matière de sécurité des véhicules, il faut que les choses se fassent dans une période acceptable. Cela m'inquiète. La bureaucratie gagnerait sans doute à être réformée.

Initiatives ministérielles

Le projet de loi S-2 améliorerait les normes de sécurité des véhicules; il serait un pas dans la bonne direction. Il y manque toutefois des aspects fondamentaux qui auraient rendu son application beaucoup plus efficace et beaucoup plus juste, tant pour les constructeurs que pour les consommateurs. Il faut qu'il y ait des mesures de reddition de comptes; c'est indéniable. Les bonnes relations de collaboration et de soutien entre le gouvernement et les constructeurs sont essentielles. Il est décevant que les députés ministériels n'aient pas collaboré avec l'opposition et qu'ils aient rejeté les amendements qu'elle avait proposés. À mon avis, l'esprit de collaboration y aurait gagné.

Cependant, globalement, le projet de loi S-2 est intéressant et je crois qu'il contribuera à améliorer la sécurité routière qui est très importante pour la conductrice que je suis et en réponse au fait que tant de Canadiens, en particulier dans les circonscriptions rurales comme la mienne, sont souvent sur les routes. Nous avons la responsabilité de nous assurer que la sécurité est une priorité pour ceux qui fabriquent les véhicules et dans la façon dont Transports Canada traite d'autres enjeux liés à la sécurité routière. Voilà pourquoi j'appuierai le projet de loi à l'étape de la troisième lecture.

• (1700)

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, quelques députés conservateurs ont exprimé des préoccupations au sujet des amendements. Je dois dire que c'est quelque peu paradoxal étant donné que lorsque j'étais dans l'opposition, l'ancien gouvernement n'acceptait pas d'amendements aux mesures législatives du gouvernement, à moins qu'il s'agisse de ses propres amendements. C'était une règle. Oui, un certain nombre d'amendements ont été proposés au projet de loi S-2, et oui, des amendements de l'opposition ont été rejetés ou n'ont pas fait l'objet d'un vote en comité. Je crois que le meilleur moyen de connaître ces détails est probablement de consulter l'échange qui a eu lieu au comité permanent.

Dans sa conclusion, la députée a saisi l'essence de ce qui devrait encourager les gens, selon moi, c'est-à-dire que le projet de loi améliorera la sécurité de nos routes et offrira une meilleure protection des consommateurs. Il s'agit en soi d'un pas considérable dans la bonne direction. N'est-elle pas d'accord?

Mme Cathay Wagantall: Monsieur le Président, pour ce qui est d'accepter des amendements au comité, j'estime que nous pouvons prendre la parole à la Chambre, mais que nous n'avons vraiment aucun moyen de donner de la crédibilité à nos propos, surtout quand on est nouveau. Ce qui me préoccupe, donc, dans le cas présent, c'est que de nombreux amendements ont été proposés. Il va sans dire que tout le monde à la Chambre se préoccupe de sécurité et du lien avec ceux qui sont visés par nos lois. Le fait que pas un seul amendement n'ait été considéré comme valable en dit long.

J'approuve le fondement de la mesure législative et le fait que nous fassions notre possible pour améliorer la surveillance. Toutefois, j'ai aussi mentionné que Transports Canada n'a jamais réagi rapidement. C'est l'aspect plus général du problème lorsqu'on propose une bonne mesure législative. Il faut se demander si elle sera efficace compte tenu des délais qu'entraîne la bureaucratie.

M. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, c'est surprenant le nombre de véhicules, toutes marques et tous modèles confondus, qui sont rappelés chaque année. On parle de centaines de milliers. Ce n'est pas nouveau. Il en est ainsi depuis de nombreuses années. Une partie de cela est attribuable — surtout par comparaison avec d'autres pays — au fait que nous nous en sommes entièrement remis à la

bonne volonté d'un grand nombre des constructeurs. Dans l'ensemble, il y a eu des signes encourageants de l'industrie, mais cela n'a pas permis de répondre un tant soit peu aux attentes de la population envers les gouvernements ou les sociétés responsables pour garantir que les véhicules vendus sont bien construits et sûrs. Si un problème survient, non pas par la faute du consommateur, mais en raison d'une pièce du constructeur, ou quoi que ce soit d'autre, il y a une responsabilité. Nous parlons de certaines de milliers de véhicules rappelés. Ma collègue voudrait-elle nous dire ce qu'elle pense du simple nombre de véhicules rappelés?

Mme Cathay Wagantall: Monsieur le Président, je suis heureuse qu'il y ait plus de rappels que jamais auparavant. Il faut se pencher sur cette question et déterminer pourquoi les choses sont ainsi. J'ai moi-même reçu trois avis de rappels, et, dans l'un des cas, il s'agissait d'une question de sécurité qui m'a beaucoup préoccupée, tout comme le fabricant du véhicule visé par le rappel d'ailleurs. L'entreprise a fait du très bon travail et nous a informés du problème et des risques possibles. Elle a même suggéré de ne pas garer notre véhicule à l'intérieur jusqu'à ce qu'il soit réparé, en raison des risques d'incendie. L'entreprise avait à cœur la sécurité des personnes achetant ses produits.

À l'heure actuelle, de nombreux rappels sont liés aux systèmes informatiques des véhicules. Autrefois, mon mari pouvait réparer notre voiture lui-même. Il examinait ceci et cela, puis rafistolait la voiture. De nos jours, on peut difficilement faire de telles réparations, compte tenu de la façon dont les voitures sont conçues. Il faut les faire vérifier pour obtenir un diagnostic. Ce sont des systèmes informatiques qui font fonctionner nos voitures. C'est une autre raison pour laquelle le nombre de rappels a beaucoup augmenté.

• (1705)

M. Larry Maguire (Brandon—Souris, PCC): Monsieur le Président, ma collègue a eu la chance de ne recevoir que trois avis de rappel, et ses voitures ont été réparées. J'ai moi aussi reçu quelques rappels depuis que je possède des véhicules, et les problèmes ont été réglés rapidement. Cependant, une personne très proche a reçu un rappel concernant des coussins gonflables, et rien n'a été fait. Il y a 10 ans que la personne attend, et il semble que rien ne sera fait pour corriger le problème.

La députée a signalé qu'une amende de 200 000 \$ par jour est une somme considérable et que cela pourrait remédier à des situations comme celles mentionnées. Pourrait-elle en dire davantage à cet égard?

Mme Cathay Wagantall: Monsieur le Président, c'est la réalité de la situation, c'est-à-dire que, même si on regarde toutes les histoires encourageantes, il y aura toujours des situations problématiques. Voilà pourquoi il y a des lois. Voilà pourquoi nous voulons une mesure législative avec du mordant.

L'amende de 200 000 \$ par jour est considérable. J'ignore quelles étaient les circonstances entourant le délai, à savoir s'il s'agissait d'un délai imposé à l'entreprise.

Parallèlement, il faut une mesure législative qui a du mordant. Je crois, à l'instar des Canadiens, qu'il est inexcusable que ce genre de situation se produise, soit qu'une personne ait à s'adresser aux tribunaux après avoir subi des blessures ou pour toute autre raison parce que le fabricant ne s'est pas occupé d'elle dans cette situation.

Initiatives ministérielles

Le fait est que, aujourd'hui, on peut voir tout ce qui se passe. Bon nombre d'entreprises accordent davantage d'importance à la sécurité parce que les réactions négatives du public sur Facebook, par exemple, peuvent avoir une incidence considérable sur leurs affaires. En ce sens, je considère qu'il s'agit d'une bonne chose lorsqu'il faut procéder ainsi.

Nous voulons que tout soit en place pour composer avec ce genre de situations lorsqu'elles se produisent. Par ailleurs, nous voulons appuyer le secteur manufacturier au Canada. Lorsque l'industrie fait du bon travail, il faut s'en réjouir.

M. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, je remercie ma collègue d'en face pour ses commentaires. Lorsqu'on examine de près le projet de loi, son ampleur et son potentiel, on voit qu'il donne le droit au ministre de veiller à ce que ces réparations soient vraiment effectuées en temps opportun.

C'est très important pour nous de connaître la loi actuelle et de savoir ce qui arrivera après l'adoption de la nouvelle loi. Sous le régime actuel, nous disons à l'industrie de fabrication que c'est sa responsabilité et que nous nous fions à elle pour les rappels, autant que possible. Il n'y a pas d'autre solution que d'avoir recours aux tribunaux. Selon la nouvelle loi, le gouvernement aura le pouvoir de forcer les fabricants à réparer la marchandise et l'équipement défectueux.

Au bout du compte, c'est ce qui est dans l'intérêt des consommateurs canadiens. Je pense m'attarder sur ce point, mais ma collègue d'en face pourrait-elle nous dire si, d'après elle, c'est un bon projet de loi, du point de vue des consommateurs?

Mme Cathay Wagantall: Monsieur le Président, d'après moi, oui.

• (1710)

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, j'apprécie la concision de cette réponse.

L'industrie de l'automobile compte beaucoup pour l'ensemble du pays. Le ministre responsable a fait un travail extraordinaire pour présenter le projet de loi, lequel accomplit deux choses, dont l'une est de protéger les consommateurs dans l'un des plus importants achats de leur vie. En effet, il y a peu de choses pour lesquelles les Canadiens dépensent autant que pour une nouvelle voiture.

Il y a quelques années, j'ai eu l'occasion d'acheter une nouvelle voiture. Des milliers d'automobiles sont vendues dans toutes les régions du pays. On ne parle pas d'une dépense entre 5 000 et 15 000 dollars. Le prix se situe plutôt entre 20 000 et 60 000 dollars selon le genre de véhicule. Il s'agit d'une acquisition majeure.

Les grands progrès technologiques que nous avons accomplis nous permettent de fabriquer des véhicules qui durent beaucoup plus longtemps. La durée de vie moyenne des véhicules est aujourd'hui bien plus longue que dans les années 1970. Toutefois, leur complexité a changé avec la technologie. Je me rappelle l'époque où, lorsque l'on soulevait le capot d'une Mustang de 1976, on pouvait voir un moteur assez simple de modèle 302. On pouvait faire des merveilles avec ces moteurs. Aujourd'hui, tout est informatisé. Il suffit de brancher un dispositif pour détecter tous les problèmes. La voiture que je conduis aujourd'hui indique la pression de l'air dans chaque pneu. L'industrie de l'automobile a fait des progrès technologiques stupéfiants.

L'un de mes collègues a parlé plus tôt du projet de loi S-2. Au sein du caucus libéral, un bon nombre de députés suit l'industrie automobile. Nous savons à quel point cette industrie est précieuse

pour notre pays; elle procure des emplois pour la classe moyenne et offre aux consommateurs des produits de bonne qualité. Je ne pense pas qu'on manquerait de députés pour expliquer pourquoi il faudrait qu'il y ait davantage d'emplois dans ce secteur. Et je ne parle pas seulement des grands fabricants, je pense aussi à tous les magasins de pièces détachées et à tous les garages du pays qui contribuent à la construction de ces véhicules modernes.

Des dizaines de milliers de gens occupent des emplois directs dans les usines automobiles et bien d'autres occupent des emplois indirects. Il est important de souligner l'importance de l'industrie dans son ensemble et ce qu'elle fait pour l'économie canadienne.

Sous la direction du premier ministre, le gouvernement reconnaît les contributions précieuses de ceux qui dirigent cette industrie et offrent les emplois de qualité qui sont importants pour nous. Je les reconnais sans détour.

Par contre, le ministre des Transports a relevé un problème qui existe depuis longtemps, qui semble remonter à bien plus longtemps qu'un an ou deux.

• (1715)

Quand j'étais dans l'opposition, je me souviens avoir entendu parler de rappels à de nombreuses reprises. Ce genre de situation existe depuis longtemps. C'est peut-être pire qu'avant. Je n'ai pas de chiffres précis, mais je soupçonne que les rappels vont en augmentant parce que la technologie des voitures modernes est de plus en plus complexe. L'achat d'un véhicule neuf ne se fait pas sans une bonne dose d'appréhension, surtout quand on pense au montant qu'il faut y consacrer. Le consommateur veut une bonne garantie et, aussi, un véhicule sécuritaire à conduire.

Je pense que la plupart des Canadiens seraient plutôt étonnés par le nombre réel de rappels. J'ai déjà mentionné qu'il s'agissait de centaines de milliers de véhicules chaque année. Sur la dernière décennie, on parle de millions au total, et ce, seulement au Canada. Transports Canada a un site Web qui a été créé pour renseigner les consommateurs canadiens. Il n'est pas question seulement des véhicules neufs, 2018 ou 2017. Les rappels touchent aussi des véhicules d'années antérieures. Les gens peuvent vérifier sur ce site Web si leur véhicule fait l'objet d'un rappel pour une raison ou pour une autre. D'après moi, il y a littéralement des dizaines de milliers de véhicules en circulation aujourd'hui qui sont en fait visés par un rappel quelconque sans que le propriétaire s'en doute.

Initiatives ministérielles

Nous parlons souvent de l'importance de la collaboration avec divers intervenants, en particulier avec les provinces. Or, les provinces sont responsables de l'immatriculation des véhicules. Dans la mienne, le Manitoba, il faut se rendre au bureau local de la Société d'assurance publique du Manitoba pour obtenir une assurance automobile. Ce serait bien qu'on en profite, à ce moment-là, pour informer le consommateur. On pourrait simplement lui remettre un bout de papier donnant l'adresse du site Web à consulter pour savoir si un véhicule est visé par un rappel. Vu les technologies informatiques dont nous disposons aujourd'hui, souhaitons qu'à l'avenir, les administrations publiques collaborent pour que nous puissions améliorer ce système.

Le premier ministre dit souvent que nous pouvons toujours améliorer les choses et que nous sommes capables de faire mieux. Il serait possible de mieux sensibiliser les Canadiens dans l'ensemble à l'importance de se tenir au courant des rappels. Personnellement, j'ai commencé vraiment à m'y intéresser dans les années 1970. J'ai une voiture Ford présentement. Je n'ai pas du tout l'intention de dénigrer Ford, mais le premier rappel qui me revient en mémoire spontanément est celui de son modèle Pinto. Les gens de ma génération se souviendront peut-être de ce rappel, qui concernait un problème très grave. Je pense que c'est l'un des problèmes qui, dans les années 1970, a entraîné une prise de conscience au sujet de l'importance de la sécurité dans l'achat d'un véhicule neuf.

Nous tenons pour acquis que, lorsque ces beaux véhicules sortent de la chaîne de montage, tous leurs composants fonctionnent à merveille. Je crois que les constructeurs canadiens produisent des véhicules parmi les meilleurs au monde, sinon les meilleurs. Nous pouvons en être très fiers. Cependant, nous devons aussi admettre que certaines déficiences se produisent et que, lorsque ces déficiences ont une grande incidence sur la sécurité, elles suscitent beaucoup d'inquiétudes.

● (1720)

Supposons que, pour une raison quelconque, un coussin gonflable ne fonctionne pas correctement. Il faut alors remplacer le coussin lui-même ou le mécanisme qui sert à le déployer. En effet, ce mécanisme pourrait cesser de fonctionner après un, deux ou trois ans, et cela passera inaperçu si, heureusement, aucun accident ne survient. Quand des éléments sont défectueux, il faut les remplacer. Les rappels de ce genre sont une priorité absolue, car ils permettent concrètement de sauver des vies.

Nous devons trouver des façons de sensibiliser les conducteurs aux problèmes que pourrait connaître leur véhicule. On pense souvent aux coussins gonflables, mais une multitude d'autres composantes du moteur et des roues peuvent faire l'objet d'un brio ou d'un défaut de fabrication qu'il faudra régler.

Avant toute chose, il m'apparaît donc pertinent d'encourager les conducteurs à rester à l'affût des nouvelles au sujet de leur modèle de véhicule et de voir à ce que leur véhicule soit toujours sécuritaire.

Le projet de loi S-2 protégera les consommateurs canadiens et il rendra nos routes plus sûres. Tout est là, au fond. Que ferait-il exactement?

Comme je le disais plus tôt, il y a des centaines de milliers de rappels chaque année, sauf que, pour le moment, pour qu'il y ait un rappel, il faut essentiellement que le constructeur décide de son propre chef d'en lancer un ou alors qu'il craigne d'être traîné en justice. Le projet de loi donnerait au ministre des Transports le pouvoir de dire à un constructeur qu'il existe tel ou tel problème, que ce dernier doit être réglé et qu'il faut pour ce faire procéder à un rappel.

C'est sans oublier les indemnités qui seront offertes aux particuliers. Les gens ne devront pas avoir à déboursier quoi que ce soit vu qu'ils n'ont rien à se reprocher. Quand une personne achète un véhicule, elle s'attend à ce qu'il soit en parfait état de marche. Ce n'est pas sa faute si le coussin gonflable refuse de se déployer ou si une des pièces de la chaufferette risque de causer un court-circuit ou quelque chose du genre et de provoquer un incendie. Le consommateur n'est pas à blâmer pour toutes ces choses. Pour la première fois, les Canadiens sauront que le ministre et le gouvernement auront le pouvoir d'ordonner aux constructeurs de corriger les défauts de fabrication, à leurs frais par-dessus le marché. Selon moi, il s'agit d'une excellente nouvelle.

Si davantage de véhicules font l'objet de rappels et de réparations et si les intervenants appropriés en assument les coûts, les routes devraient être plus sécuritaires, car les défauts d'un plus grand nombre de véhicules seront repérés et corrigés.

J'aimerais me pencher sur six parties du projet de loi. J'ai déjà parlé de la première partie qui donnerait au ministre des Transports le pouvoir d'obliger les fabricants et les importateurs à réparer un véhicule rappelé sans que cela coûte quoi que ce soit au client. C'est un point important.

Le projet de loi conférerait également au ministre des Transports le pouvoir d'ordonner aux fabricants et aux importateurs de réparer les défauts liés à la sécurité de nouveaux véhicules avant même qu'ils ne soient vendus.

● (1725)

J'ai toujours été étonné de voir que des véhicules flambants neufs mais ouvertement défectueux soient vendus. Grâce à ce projet de loi, nous aurons le pouvoir nécessaire pour veiller à ce que les problèmes de sécurité, et d'autres types de problèmes, soient réglés lorsqu'ils surviennent. À mon avis, c'est un élément fort positif. Le projet de loi permettrait à Transports Canada d'imposer des sanctions pécuniaires ou des amendes afin de favoriser le respect de la sécurité et de conclure des accords de conformité avec les fabricants dans le but de mettre en place davantage de mesures de sécurité.

Selon moi, ce projet de loi présente de nombreux aspects positifs. J'ai écouté ce qu'avaient à dire les députés de l'opposition au sujet de cette mesure. Je comprends et je reconnais qu'on peut toujours faire mieux mais le ministre s'est attaqué au problème et, avec l'appui du gouvernement, il a présenté en à peine deux ans, un projet de loi qui bénéficiera aux consommateurs tout en améliorant la sécurité routière. Tous les députés devraient appuyer cette mesure parce qu'elle est judicieuse et qu'elle aura un effet positif.

M. Randall Garrison (Esquimalt—Saanich—Sooke, NPD):

Monsieur le Président, j'ai écouté avec attention le discours assez révélateur du député de Winnipeg-Nord. Bien sûr, nous reconnaissons tous que le projet de loi contient des améliorations, et nous l'appuierons. Ce qui m'a paru singulier, c'est que le député a exprimé ses préoccupations pour les grands constructeurs automobiles et les consommateurs, mais il a complètement laissé de côté les personnes qui se trouvent coincées au milieu en cas de déficiences. Je parle des concessionnaires automobiles.

Initiatives ministérielles

Pendant les travaux du comité, les députés ont en fait retiré la disposition qui prévoyait l'indemnisation des concessionnaires automobiles et leur protection contre les pertes encourues lorsqu'ils doivent conserver des véhicules qui font l'objet d'un rappel. De plus, les grands constructeurs automobiles auraient été responsables de ces coûts. Les libéraux ont délibérément retiré cette section du projet de loi au comité. Je me demande ce qu'en pense le député. Il est évident que les consommateurs doivent être protégés. Je ne suis pas très inquiet pour les grands constructeurs automobiles, comme le député semble l'être, mais plutôt pour les concessionnaires dans ma circonscription qui doivent conserver un stock de voitures qu'ils ne peuvent vendre jusqu'à ce que les défauts soient corrigés.

Pourquoi cette section a-t-elle été retirée du projet de loi au comité?

M. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, le projet de loi ne vise pas à réglementer les activités commerciales entre les concessionnaires et les fabricants. Les concessionnaires profiteraient aussi du projet de loi sur les rappels et des pouvoirs conférés au ministre. Finalement, il y a eu un long débat et beaucoup de discussions à propos des amendements et j'ai dans l'idée qu'en prenant connaissance des discussions qui ont eu lieu à l'étape du comité, le député pourrait probablement trouver bon nombre de détails et des réponses qu'il cherche peut-être.

[Français]

M. Steven MacKinnon (secrétaire parlementaire de la ministre des Services publics et de l'Approvisionnement, Lib.): Monsieur le Président, lorsque je considère le projet de loi que nous étudions aujourd'hui, je constate qu'il est plein de gros bon sens. Mes concitoyens de Gatineau, comme beaucoup de Canadiens, dépendent beaucoup de leur véhicule, puisqu'il y a de grandes distances à parcourir en Outaouais et au Canada.

Selon moi, c'est un projet de loi qui protège le consommateur et ses intérêts de façon proactive. Je crois que c'est ce qui interpelle le plus les gens qui se sont exprimés sur ce projet de loi.

Je me demande si mon honorable collègue constate la même chose lorsqu'il en parle à ses concitoyens. Est-ce que c'est le gros bon sens et la proactivité imposée aux fabricants par le projet de loi qui interpellent ses concitoyens?

[Traduction]

M. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, je crois que les Canadiens vivant dans la circonscription de mon collègue à Gatineau, comme ceux qui vivent dans ma circonscription, Winnipeg-Nord, seront très contents de cette mesure législative. Comme je l'ai dit, elle est bénéfique aux consommateurs et rend nos routes plus sûres. C'est une bonne mesure législative.

Le vice-président adjoint (M. Anthony Rota): Nous reprenons le débat.

La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote.

Le vice-président adjoint (M. Anthony Rota): Le vote porte sur la motion. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le vice-président adjoint (M. Anthony Rota): Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

Le vice-président adjoint (M. Anthony Rota): Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

Le vice-président adjoint (M. Anthony Rota): À mon avis, les oui l'emportent.

Et cinq députés ou plus s'étant levés:

Le vice-président adjoint (M. Anthony Rota): Convoquez les députés.

• (1810)

[Français]

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

(Vote n° 436)

POUR

Députés

Albas	Albrecht
Aldag	Alghabra
Alleslev	Amos
Anandasangaree	Anderson
Angus	Arnold
Arseneault	Arya
Ashton	Ayoub
Badawey	Bagnell
Bains	Barlow
Barsalou-Duval	Baylis
Beaulieu	Beech
Bennett	Benson
Benzen	Bergen
Bernier	Berthold
Bezan	Bittle
Blaikie	Blair
Blaney (North Island—Powell River)	Blaney (Bellechasse—Les Etchemins—Lévis)
Block	Bossio
Boucher	Boudrias
Boulerice	Boutin-Sweet
Brassard	Bratina
Breton	Brisson
Brousseau	Brown
Caesar-Chavannes	Cannings
Caron	Carrie
Casey (Cumberland—Colchester)	Casey (Charlottetown)
Chagger	Chen
Chong	Choquette
Christopherson	Clarke
Clement	Cooper
Cormier	Cullen
Cuzner	Dabrusin
Damoff	Davies
DeCoursey	Deltell
Dhaliwal	Dhillon
Di Iorio	Diotte
Donnelly	Dreeschen
Drouin	Dubé
Dubourg	Duncan (Etobicoke North)
Duncan (Edmonton Strathcona)	Dusseault
Duvall	Dzerowicz
Easter	Eglski
Ehsassi	El-Khoury
Ellis	Erskine-Smith
Eyking	Eyolfson
Falk (Battlefords—Lloydminster)	Falk (Provencher)
Fast	Fergus
Fillmore	Finnigan
Fisher	Fonseca
Fortier	Fortin
Fragiskatos	Fraser (West Nova)
Fraser (Central Nova)	Fry
Fuhr	Garneau
Garrison	Généreux
Genuis	Gerretsen

Initiatives parlementaires

Gill	Gladu
Godin	Goldsmith-Jones
Goodale	Gould
Gourde	Graham
Grewal	Hardcastle
Harder	Hardie
Harvey	Hébert
Hoback	Hogg
Holland	Housefather
Hughes	Hussen
Hutchings	Iacono
Jeneroux	Johns
Joly	Jones
Jordan	Jowhari
Kang	Kelly
Kent	Khalid
Khera	Kmiec
Kusie	Kwan
Lambropoulos	Lametti
Lamoureux	Lapointe
Lauzon (Stormont—Dundas—South Glengarry)	Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation)
Laverdière	LeBlanc
Lebouthillier	Lefebvre
Leslie	Levitt
Liepert	Lightbound
Lloyd	Lobb
Lockhart	Long
Longfield	Ludwig
Lukowski	MacAulay (Cardigan)
MacGregor	MacKenzie
MacKinnon (Gatineau)	Maguire
Malcolmson	Maloney
Marcil	Masse (Windsor West)
Massé (Avignon—La Mitis—Matane—Matapédia)	
Mathysen	
May (Cambridge)	May (Saanic—Gulf Islands)
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-Sœurs)	
Moore	
Morneau	Morrissey
Motz	Mulcair
Nantel	Nassif
Nault	Nicholson
Obhrai	Oliphant
Oliver	O'Regan
O'Toole	Paradis
Paul-Hus	Paupé
Peschisolido	Peterson
Petitpas Taylor	Philpott
Picard	Plamondon
Poillievre	Poissant
Quach	Qualtrough
Ramsey	Rankin
Ratansi	Rayes
Reid	Rempel
Richards	Rioux
Robillard	Rodriguez
Rogers	Romanado
Rota	Rudd
Ruimy	Rusnak
Sahota	Saini
Sajjan	Sangha
Sansoucy	Sarai
Saroya	Scarpaleggia
Scheer	Schmale
Schulte	Serré
Sgro	Shanahan
Sheehan	Shields
Sidhu (Mission—Matsqui—Fraser Canyon)	Sikand
Simms	Stubbs
Sorbara	Sopuck
Spengemann	Sorenson
Ste-Marie	Stanton
Strahl	Stetski
Sweet	Tabbara
Tan	Tassi
Thériault	Tilson
Trudel	Van Kesteren
Van Loan	Vandenbeld
Vaughan	Vecchio
Viersen	Virani
Wagantall	Warawa
Warkentin	Waugh

Webber	Weir
Whalen	Wilkinson
Wilson-Raybould	Wong
Wrzesnewskij	Yip
Young	Yurdiga
Zahid	Zimmer — 296

CONTRE

Aucun

PAIRÉS

Aucun

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

[Traduction]

LES DÉFIBRILLATEURS EXTERNES AUTOMATIQUES

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 29 janvier, de la motion.

Le Président: La Chambre passe maintenant au vote par appel nominal différé sur la motion.

● (1815)

[Français]

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

(Vote n^o 437)

POUR

Députés

Albas	Albrecht
Aldag	Alghabra
Alleslev	Amos
Anandasangaree	Anderson
Angus	Arnold
Arseneault	Arya
Ashton	Ayoub
Badawey	Bagnell
Bains	Barlow
Barsalou-Duval	Baylis
Beaulieu	Beech
Bennett	Benson
Benzen	Bergen
Bernier	Berthold
Bezan	Bittle
Blaikie	Blair
Blaney (North Island—Powell River)	Blaney (Bellechasse—Les Etchemins—Lévis)
Block	Bossio
Boucher	Boudrias
Boulerice	Boutin-Sweet
Brassard	Bratina
Breton	Brisson
Brosseau	Brown
Caesar-Chavannes	Cannings
Caron	Carrie
Casey (Cumberland—Colchester)	Casey (Charlottetown)
Chagger	Chen
Chong	Choquette
Christopherson	Clarke
Clement	Cooper
Cormier	Cullen
Cuzner	Dabrusin
Damoff	Davies
DeCoursey	Deltell

Initiatives parlementaires

Dhaliwal
Di Iorio
Donnelly
Drouin
Dubourg
Duncan (Edmonton Strathcona)
Duvall
Easter
Ehsassi
Ellis
Eyking
Falk (Battlefords—Lloydminster)
Fast
Fillmore
Fisher
Fortier
Fragiskatos
Fraser (Central Nova)
Fuhr
Garrison
Genuis
Gill
Godin
Goodale
Gourde
Grewal
Harder
Harvey
Hoback
Holland
Hughes
Hutchings
Jeneroux
Joly
Jordan
Kang
Kent
Khera
Kusie
Lambropoulos
Lamouroux
Lauzon (Stormont—Dundas—South Glengarry)
Laverdière
Lebouthillier
Leslie
Liepert
Lloyd
Lockhart
Longfield
Lukiwski
MacGregor
MacKinnon (Gatineau)
Malcolmson
Marcil
Massé (Avignon—La Mitis—Matane—Matapédia)
Mathysen
May (Cambridge)
McCauley (Edmonton West)
McCrimmon
McGuinty
McKenna
McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo)
Mendès
Mihychuk
Miller (Ville-Marie—Le Sud-Ouest—Île-des-Sœurs)
Moore
Morneau
Motz
Nantel
Nault
Obhrai
Oliver
O'Toole
Paul-Hus
Peschisolido
Petipas Taylor
Picard
Poilievre
Quach
Ramsey
Ratansi
Reid
Richards
Robillard
Rogers
Rota
Ruimy
Sahota
Sajjan

Dhillon
Diotte
Dreeshen
Dubé
Duncan (Etobicoke North)
Dusseault
Dzerowicz
Eglinski
El-Khoury
Erskine-Smith
Eyolfson
Falk (Provencher)
Fergus
Finnigan
Fonseca
Fortin
Fraser (West Nova)
Fry
Garneau
Généreux
Gerretsen
Gladu
Goldsmith-Jones
Gould
Graham
Hardeastle
Hardie
Hébert
Hogg
Housefather
Hussen
Iacono
Johns
Jones
Jowhari
Kelly
Khalid
Kmiec
Kwan
Lametti
Lapointe
Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation)
LeBlanc
Lefebvre
Levitt
Lightbound
Lobb
Long
Ludwig
MacAulay (Cardigan)
MacKenzie
Maguire
Maloney
Masse (Windsor West)

May (Saarich—Gulf Islands)
McColeman
McDonald
McKay
McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)
McLeod (Northwest Territories)
Mendicino
Miller (Bruce—Grey—Owen Sound)
Morrissey
Mulcair
Nassif
Nicholson
Oliphant
O'Regan
Paradis
Pauzé
Peterson
Philpott
Plamondon
Poissant
Qualtrough
Rankin
Rayes
Rempel
Rioux
Rodriguez
Romanado
Rudd
Rusnak
Saini
Sangha

Sansoucy
Saroya
Scheer
Schulte
Sgro
Sheehan
Sidhu (Mission—Matsqui—Fraser Canyon)
Simms
Sorbara
Spengemann
Ste-Marie
Strahl
Sweet
Tan
Thériault
Trudel
Van Loan
Vaughan
Viersen
Wagantall
Warkentin
Webber
Whalen
Wilson-Raybould
Wrzesnewskij
Young
Zahid

Sarai
Scarpaleggia
Schmale
Serré
Shanahan
Shields
Sikand
Sopuck
Sorenson
Stanton
Stetski
Stubbs
Tabbara
Tassi
Tilson
Van Kesteren
Vandenbeld
Vecchio
Virani
Warawa
Waugh
Weir
Wilkinson
Wong
Yip
Yurdiga
Zimmer — 296

CONTRE

Aucun

PAIRÉS

Aucun

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

* * *

● (1820)

[Traduction]

LA LOI SUR LE MINISTÈRE DE L'EMPLOI ET DU DÉVELOPPEMENT SOCIAL

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 30 janvier, de la motion portant que le projet de loi C-348, Loi modifiant la Loi sur le ministère de l'Emploi et du Développement social (personnes handicapées), 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-348 sous la rubrique des Initiatives parlementaires.

● (1825)

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

(Vote n° 438)

POUR

Députés

Albas	Albrecht
Anderson	Angus
Arnold	Ashton
Barlow	Barsalou-Duval
Beaulieu	Benson
Benzen	Bergen
Bernier	Berthold
Bezan	Blaikie
Blaney (North Island—Powell River)	Blaney (Bellechasse—Les Etchemins—Lévis)
Block	Boucher
Boudrias	Boulerice

Initiatives parlementaires

Boutin-Sweet	Brassard	Gerretsen	Goldsmith-Jones
Brousseau	Brown	Goodale	Gould
Cannings	Caron	Graham	Grewal
Carrie	Chong	Hardie	Harvey
Choquette	Christopherson	Hébert	Hogg
Clarke	Clement	Holland	Housefather
Cooper	Cullen	Hussen	Hutchings
Davies	Deltell	Iacono	Joly
Diotte	Donnelly	Jones	Jordan
Dreeshen	Dubé	Jowhari	Kang
Duncan (Edmonton Strathcona)	Dusseauit	Khalid	Khera
Duvall	Egliński	Lambropoulos	Lametti
Falk (Battlefords—Lloydminster)	Falk (Provencher)	Lamoureux	Lapointe
Fast	Fortin	Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation)	LeBlanc
Garrison	Généreux	Lebouthillier	Lefebvre
Genius	Gill	Leslie	Levitt
Gladu	Godin	Lightbound	Lockhart
Gourde	Hardcastle	Long	Longfield
Harder	Hoback	Ludwig	MacAulay (Cardigan)
Hughes	Jeneroux	MacKinnon (Gatineau)	Maloney
Johns	Kelly	Massé (Avignon—La Mitis—Matane—Matapédia)	
Kent	Kmiec	May (Cambridge)	
Kusie	Kwan	McCrimmon	McDonald
Lauzon (Stormont—Dundas—South Glengarry)	Laverdière	McGuinty	McKay
Liepert	Lloyd	McKenna	McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)
Lobb	Lukiwski	McLeod (Northwest Territories)	Mendès
MacGregor	MacKenzie	Mendicino	Mihychuk
Maguire	Malcolmson	Miller (Ville-Marie—Le Sud-Ouest—Île-des-Sœurs)	
Marcil	Masse (Windsor West)	Morneau	
Mathysen	May (Saanic—Gulf Islands)	Morrissey	Nassif
McCauley (Edmonton West)	McColeman	Nault	Olyphant
McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo)	Miller (Bruce—Grey—Owen Sound)	Oliver	O'Regan
Moore	Motz	Paradis	Peschisolido
Mulcair	Nantel	Peterson	Petitpas Taylor
Nicholson	Obhrai	Philpott	Picard
O'Toole	Paul-Hus	Poissant	Qualtrough
Pauzé	Plamondon	Ratansi	Rioux
Pollievre	Quach	Robillard	Rodriguez
Ramsey	Rankin	Rogers	Romanado
Rayes	Reid	Rota	Rudd
Rempel	Richards	Ruimy	Rusnak
Sansoucy	Saroya	Sahota	Saini
Scheer	Schmale	Sajjan	Sangha
Shields	Sopuck	Sarai	Scarpaleggia
Sorenson	Stanton	Schulte	Serré
Ste-Marie	Stetski	Sgro	Shanahan
Strahl	Stubbs	Sheehan	Sidhu (Mission—Matsqui—Fraser Canyon)
Sweet	Thériault	Sikand	Simms
Tilson	Trudel	Sorbara	Spengemann
Van Kesteren	Van Loan	Tabbara	Tan
Vecchio	Viersen	Tassi	Vandenbeld
Wagantall	Warawa	Vaughan	Virani
Warkentin	Waugh	Whalen	Wilkinson
Webber	Weir	Wilson-Raybould	Wrzesnewskyj
Wong	Yurdiga	Yip	Young
Zimmer— 133		Zahid — 163	

CONTRE

Députés

Aldag	Alghabra
Alleslev	Amos
Anandasangaree	Arseneault
Arya	Ayoub
Badawey	Bagnell
Bains	Baylis
Beech	Bennett
Bittle	Blair
Bossio	Bratina
Breton	Brisson
Caesar-Chavannes	Casey (Cumberland—Colchester)
Casey (Charlottetown)	Chagger
Chen	Cormier
Cuzner	Dabrusin
Damoff	DeCoursey
Dhaliwal	Dhillon
Di Iorio	Drouin
Dubourg	Duncan (Etobicoke North)
Dzerowicz	East
Ehsassi	El-Khoury
Ellis	Erskine-Smith
Eyking	Eyolfson
Fergus	Fillmore
Finnigan	Fisher
Fonseca	Fortier
Fragiskatos	Fraser (West Nova)
Fraser (Central Nova)	Fry
Fuhr	Gameau

Aucun

Le Président: Je déclare la motion rejetée.Comme il est 18 h 29, la Chambre passe maintenant à l'étude des initiatives parlementaires inscrites au *Feuilleton* d'aujourd'hui.

* * *

● (1830)

LE CODE CRIMINEL

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 21 novembre 2017, de la motion portant que le projet de loi C-365, Loi modifiant le Code criminel (matériel de lutte contre les incendies), soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

Initiatives parlementaires

Mme Cathy McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo, PCC): Madame la Présidente, il y a de cela un bon moment, j'ai eu deux minutes pour débattre du projet de loi C-365. Nous reprenons aujourd'hui le débat au sujet d'un projet de loi très important qu'a présenté mon collègue.

Dans les petites deux minutes que j'ai eues avant la pause de Noël — il faut remonter à 2017 —, j'ai abordé brièvement la saison des incendies de forêt en Colombie-Britannique. J'ai également souligné à quel point j'étais déçue de voir — d'après les premières indications — que le gouvernement n'avait pas l'intention d'appuyer le projet de loi. Honnêtement, cela m'a inquiété et m'a peiné et j'ai trouvé que c'était même honteux, car il s'agit d'une mesure importante qui, si elle est mise en oeuvre, permettrait de sauver des vies.

Je crois que je devrais commencer par expliquer l'objet du projet de loi avant de dire pourquoi il est si important pour les pompiers, ces hommes et ces femmes qui interviennent chaque jour dans des situations très périlleuses. Il est également important de mentionner que la majorité des gens qui seraient les plus touchés par l'adoption du projet le soutiennent, y compris différentes associations. Le projet de loi jouit d'un important appui partout au pays mais, malheureusement, il semble que le gouvernement fasse la sourde oreille.

Que propose le projet de loi? Premièrement, il propose un nouvel acte criminel pour un vol de matériel de lutte contre les incendies qui cause un danger pour la vie des gens. Cette proposition est justifiée. La loi actuelle contient une lacune, car les dispositions actuelles du Code criminel qui s'appliquent dans les cas de méfait à l'égard de matériel de lutte contre les incendies ou de vol de ce matériel, en particulier les cas où chaque méfait ou vol cause un danger pour la vie des gens, n'ont pas reçu le traitement approprié mérité.

Deuxièmement, il propose d'établir qu'un méfait à l'égard de matériel de lutte contre les incendies constitue une circonstance aggravante. Cela ajoutera une composante de gravité à l'acte criminel.

Troisièmement, le projet de loi C-365 propose d'établir des objectifs précis pour la détermination de la peine imposée par un juge pour tout vol de matériel de lutte contre les incendies, peu importe si cela a causé un danger pour la vie des gens. Vandaler une résidence ou commettre un méfait dans le cadre de certaines activités auxquelles participent de jeunes adultes sont des actes criminels dont les conséquences possibles sont considérablement différentes de celles que peuvent avoir le fait d'endommager, de voler ou de causer la perte du matériel de lutte contre les incendies ou de commettre tout autre méfait à l'endroit de ce genre de matériel.

Je n'ai pas les chiffres exacts, mais je soupçonne que, dans notre pays, les services d'incendie professionnels où une permanence est assurée jour et nuit ont un peu moins à s'en faire parce qu'ils ont suffisamment de moyens de contrôle et de personnel rémunéré. Il y a toujours quelqu'un sur place qui peut surveiller le matériel et veiller à la sécurité. Toutefois, dans la circonscription que je représente, il n'y a que des services de pompiers bénévoles. Ces hommes et ces femmes donnent de leur temps. Ils peuvent être appelés à participer à des exercices le mercredi soir. Ils s'entraînent et ils sont là pour répondre aux urgences locales. Leur équipement peut ne pas être bien protégé. Parce que ce sont des bénévoles, ils n'ont pas les moyens de le vérifier aussi souvent que dans les autres services.

Nous avons parlé des feux de forêt de 2017 dans les collectivités que je représente. Je me souviens qu'en 2003, Kamloops—Thompson—Cariboo a connu une autre année effroyable. Nous vivons dans une petite localité. Nous avons un service de pompiers

bénévoles. Mon fils et mon mari en ont fait partie. Lorsque la province a déclaré l'état d'urgence, cela lui a automatiquement donné le pouvoir de mobiliser tous les services de pompiers bénévoles pour faire face à la crise.

● (1835)

Comme on peut l'imaginer, ce service d'incendie avait une formation tous les mercredis, avait combattu quelques incendies réels, mais n'avait certainement pas la capacité d'intervention ni le matériel requis pour un tel mandat. Le matériel qu'il avait était essentiel.

Je me souviens d'un jour où les pompiers ont été appelés à intervenir pour un feu d'herbe à l'extérieur de leur territoire normal parce qu'ils relevaient maintenant de la province. Ils sont partis dans la montagne avec le matériel. Si le matériel avait été défectueux, il aurait pu mettre leur vie en danger. Ils n'étaient pas très expérimentés, intervenaient dans une situation hors de leur domaine d'expertise habituel, et n'avaient pas suivi beaucoup de formation sur les feux d'herbe comme celui qui se propageait rapidement dans les montagnes. Si l'on avait brisé ou volé leur matériel, les conséquences auraient pu être graves et dangereuses et, honnêtement, elles auraient pu coûter des vies.

Le gouvernement laisse entendre que le projet de loi est inutile et que les sanctions sont déjà adéquates. Il doit songer à la situation. Les gens qui volent ou brisent du matériel de lutte contre les incendies savent exactement ce qu'ils font. Ils savent que ce matériel sert à intervenir dans des situations graves et importantes.

Je demande aux libéraux de revoir leur position et de penser aux pompiers volontaires comme mon époux et mon fils et à ce qui aurait pu arriver s'ils étaient allés dans la montagne où l'herbe brûlait avec du matériel défectueux en 2003. Comment se seraient-ils sentis si quelqu'un avait endommagé ou volé du matériel essentiel? Ne devrait-il pas y avoir des répercussions importantes et appropriées? Le gouvernement doit revoir sa position.

Je tiens à féliciter mon collègue d'avoir présenté le projet de loi.

J'ajouterais que, dans le contexte des incendies de forêt en Colombie-Britannique, le gouvernement a indiqué qu'il ferait tout son possible pour apporter son aide. Voilà une chose qu'il peut faire et qui serait très utile pour favoriser la sécurité publique.

● (1840)

M. Bill Blair (secrétaire parlementaire de la ministre de la Justice et procureure générale du Canada et de la ministre de la Santé, Lib.): Madame la Présidente, je suis très heureux de pouvoir intervenir aujourd'hui afin de participer au débat au sujet du projet de loi C-365, Loi modifiant le Code criminel, matériel de lutte contre les incendies.

Le projet de loi vise à apporter trois modifications, notamment: la création d'une nouvelle infraction pour le vol de matériel de lutte contre les incendies causant un danger réel pour la vie des gens; l'exigence selon laquelle les tribunaux qui imposent une peine pour méfait considèrent comme une circonstance aggravante le fait que le méfait a été commis à l'égard de matériel de lutte contre les incendies; et, enfin, l'exigence selon laquelle les tribunaux accordent une attention particulière aux objectifs de dénonciation et de dissuasion dans les cas de vol de matériel de lutte contre les incendies.

Initiatives parlementaires

D'entrée de jeu, il est très important de souligner — et je tiens à le faire — l'objectif louable du projet de loi, et de remercier sincèrement le député de North Okanagan—Shuswap de donner aux députés l'occasion de débattre de cette question. Cela dit, le gouvernement ne peut pas appuyer ce projet de loi, pour des raisons que j'expliquerai.

Je signale les observations faites par nombre de mes collègues pendant le débat actuel et d'autres débats précédents. Il n'y a pas de lacune dans la capacité du droit pénal de réagir au vol et au méfait à l'égard du matériel de lutte contre les incendies. Comme il a déjà été souligné, le Code criminel définit nombre d'infractions qui touchent ce genre de conduite.

Donc, j'aimerais utiliser mon temps de parole pour parler d'autres raisons tout aussi importantes pour expliquer pourquoi je ne peux pas appuyer les modifications proposées.

Selon ce que je comprends de sa lettre de mandat, la ministre de la Justice est appelée à concentrer ses efforts sur des initiatives qui permettent aux contribuables d'en avoir le plus possible pour leur argent durement gagné. Nous devons nous assurer que les initiatives de réforme du droit pénal que nous proposons sont basées sur des données probantes et des approches qui permettront au système de justice pénale de réagir à la criminalité de façon plus efficace et efficiente. À ce chapitre, le projet de loi C-365, même s'il est bien intentionné, n'est pas une initiative qui permettrait aux contribuables canadiens d'en avoir pour leur argent durement gagné.

Premièrement, il y a très peu de renseignements sur l'ampleur du problème. Même si, à l'été 2017, plusieurs médias ont révélé que la Gendarmerie royale du Canada a enquêté sur un certain nombre de vols et de méfaits liés à du matériel de lutte contre les incendies en Colombie-Britannique, aucun de ces reportages ne confirme que des accusations ont bel et bien été portées.

Deuxièmement, en me penchant de plus près sur la question, je n'ai pas trouvé de statistiques sur les infractions liés à des vols ou des méfaits visant du matériel de lutte contre les incendies.

Troisièmement, en consultant rapidement les bases de données juridiques, nous n'avons trouvé aucun cas où un délinquant a été accusé ou déclaré coupable d'un vol ou d'un méfait lié à du matériel de lutte contre les incendies. Soyons clairs, cela ne veut pas dire qu'il n'existe aucun cas de cette nature. Je suis évidemment au fait de certains reportages publiés par les médias dans d'autres régions du pays qui portent sur le vol de raccords de tuyauterie en métal.

Cependant, puisqu'il n'y a pas d'exemple précis qui indique comment des questions de cette nature ont déjà été traitées en fonction des dispositions législatives actuelles, les problèmes cernés par le député de North Okanagan—Shuswap sont largement hypothétiques. À mon avis, il faudrait obtenir plus de données concrètes sur l'ampleur et la nature du problème avant de déterminer si des modifications législatives sont nécessaires. Je crois fermement qu'il serait plus prudent de se pencher de plus près sur la fréquence des vols et des méfaits liés à du matériel de lutte contre les incendies avant de proposer des modifications au Code criminel.

De plus, rien ne laisse supposer que les modifications législatives proposées dans le projet de loi C-365 seraient plus efficace que la loi pénale en vigueur pour prévenir les vols de matériel de lutte contre les incendies et les méfaits à l'égard de ce matériel. Au contraire, des preuves abondantes indiquent que les peines sévères n'ont pas d'effet dissuasif pour les délinquants.

Des études démontrent que ce qui dissuade les gens de commettre un crime, c'est avant tout la certitude de se faire prendre et non la crainte d'être puni ou la lourdeur des sanctions. Cela ne signifie pas

pour autant qu'il est injustifié d'imposer des peines sévères à ceux qui commettent des actes criminels mettant en péril la vie d'autres personnes. Pour les vols et les méfaits les plus graves concernant le matériel de lutte contre les incendies, on pourrait appliquer deux infractions prévues dans le Code criminel: le méfait à l'égard d'un bien causant un danger réel pour la vie des gens, prévu au paragraphe 430(2), et la négligence criminelle causant la mort, à l'article 220. Ces deux infractions sont assorties de la peine maximale la plus sévère prévue par la loi pénale, l'emprisonnement à perpétuité.

De plus, nous avons tiré des leçons de l'expérience du Canada et d'autres pays. Tout d'abord, les modifications législatives isolées qui ne visent qu'à alourdir les peines et à réduire la marge de manoeuvre dont disposent les juges pour déterminer la peine appropriée ne sont pas une façon efficace de réduire la criminalité. De plus, ces modifications ont une multitude de conséquences négatives, dont celles-ci: elles font grimper les coûts en plus de ralentir l'administration de la justice et de nuire à son efficacité. À ma connaissance, ce sont justement des politiques pénales semblables, adoptées par le passé, qui ont mené au manque de cohérence du Code criminel.

● (1845)

Par exemple, la peine maximale d'emprisonnement à perpétuité pour la nouvelle infraction est inappropriée, car elle est considérablement plus lourde que la peine maximale de 14 ans pour la négligence criminelle causant des lésions corporelles, qui, en plus d'une blessure, comporte une menace plus directe à la vie.

Dans le même ordre d'idées, la peine maximale proposée pour l'infraction serait plus lourde que celle prévue dans le Code criminel pour le financement d'activités terroristes, la facilitation d'une activité terroriste et le fait de quitter le Canada pour faciliter une activité terroriste. Par ailleurs, en pratique, il serait difficile d'établir la preuve pour intenter une poursuite en cas d'infraction. En effet, pour obtenir une déclaration de culpabilité, la Couronne serait obligée de prouver au-delà de tout doute raisonnable que le vol de matériel de lutte contre les incendies a directement causé un danger véritable pour la vie. Or, il serait problématique, voire impossible, de démontrer que la vie d'une personne a été mise en danger parce que du matériel de lutte contre les incendies a été volé.

De plus, l'efficacité de ce nouvel outil est d'autant plus réduite par l'absence, dans le projet de loi C-365, des modifications nécessaires qui permettraient aux policiers d'enquêter au sujet de ce type d'infraction. Par exemple, le projet de loi ne prévoit pas l'inclusion de cette nouvelle infraction dans la partie du Code criminel qui traite de l'interception des communications et il ne donne pas aux policiers la possibilité d'obtenir un mandat pour prélever des échantillons d'ADN dans le cadre de leur enquête. L'impossibilité pour les policiers de recourir à ces importants outils d'enquête ferait qu'il serait beaucoup moins probable que les enquêtes concernant ces infractions mènent à des poursuites.

D'après ce que j'ai compris, l'adoption des modifications corrélatives requises se ferait dans un autre cadre que celui du projet de loi C-365.

Initiatives parlementaires

Un autre élément important dont il faut tenir compte est que la création d'une infraction précise qui recoupe d'autres infractions d'application générale dans le Code criminel peut mener à davantage d'incohérence dans les pratiques liées au dépôt d'accusations au Canada. Lorsqu'une infraction précise comporte une peine maximale beaucoup plus élevée, les procureurs ont tendance à accepter les plaidoyers permettant à l'accusé d'obtenir une peine réduite au titre de l'infraction incluse. Une telle pratique vient miner la justification de la création d'une infraction précise. Ainsi, même si l'infraction est créée pour répondre à un type de comportement illégal, dans la pratique, des accusations sont rarement portées et les condamnations sont rares. En fin de compte, ce type d'infractions précises restent inscrites au Code criminel et deviennent rapidement obsolètes.

Je suis tout à fait convaincu que les policiers, les procureurs et les juges ont tous les outils en main pour répondre à ces actes. En outre, jusqu'à preuve du contraire, il est tout à fait raisonnable de présumer que les tribunaux considèrent probablement le genre d'actes visés par le projet de loi comme des actes très graves.

À mon avis, le projet de loi C-365 n'aura aucune incidence sur la sécurité publique, l'administration de la justice ou la prévention de vols et de méfaits visant le matériel de lutte contre les incendies. C'est pour ces raisons que je ne peux appuyer le projet de loi C-365. J'invite tous les députés à s'opposer au projet de loi.

M. Alistair MacGregor (Cowichan—Malahat—Langford, NDP): Madame la Présidente, j'amorce mon discours sur le projet de loi C-365 en reconnaissant son parrain, le député de North Okanagan—Shuswap. Je comprends les raisons pour lesquelles le projet de loi a été élaboré et présenté.

Je suis moi aussi de la Colombie-Britannique. Tous les habitants de Colombie-Britannique sont fort conscients des risques d'incendie de forêt, surtout après les événements de l'année dernière. La saison des incendies a été absolument terrible.

J'ai déjà travaillé en forêt. J'ai été planteur d'arbres pendant huit ans. J'ai travaillé dans tout l'Intérieur de la province. Mon frère a été pompier spécialisé dans la lutte contre les incendies de forêt pendant près de trois ans. Il a vécu une autre année difficile en 2003. J'ai également de nombreux amis qui ont été pompiers volontaires. Ainsi, je suis bien conscient des risques qu'ils prennent pour nous protéger et je comprends que leur équipement est essentiel pour leur travail.

Des vols ont été rapportés à maintes occasions par les médias. En 2016, le *Vancouver Sun* a publié un article sur un acte de vandalisme ayant avisé l'équipement d'une tour de communication. Les dégâts sont de l'ordre de 80 000 \$ à 100 000 \$. En 2017, le réseau de *CTV News* a rapporté le vol d'une pompe à eau et de dix tuyaux à l'occasion d'un incendie survenu à Harrop Creek, au nord-est de Nelson. Cet incident avait nui à l'efficacité des pompiers et entraîné de grands risques pour le public et les premiers intervenants qui s'affairaient à maîtriser l'incendie. Je tiens à le dire, la destruction et le vol du matériel de lutte contre les incendies sont des actes très graves.

J'ai trois choses à dire à propos de ce projet de loi.

Premièrement, je tiens à reconnaître que la lutte contre les incendies est extrêmement importante et que nous soutenons les premiers intervenants. Je pense toutefois qu'il est carrément excessif d'accorder au pouvoir judiciaire le droit de prononcer une peine d'emprisonnement à vie pour un vol ou du vandalisme.

Deuxièmement, la sévérité des sanctions n'est pas nécessairement un effet dissuasif. Même si l'équipement est utilisé pour sauver des vies, une peine d'emprisonnement de 25 ans pour une infraction

non-violente n'est pas justifiée et ne correspond pas aux sanctions imposées pour ce genre d'infraction.

Troisièmement, au lieu de penser seulement à resserrer les sanctions, je crois que nous devrions mettre l'accent sur la prévention de la criminalité. En misant sur des mesures raisonnables, pondérées et efficaces, nous pourrions délaissier l'approche punitive et trouver de meilleurs moyens — davantage axés sur la collaboration — de rendre nos rues plus sûres et d'assurer la sécurité des gens qui se mettent au service de la collectivité.

L'an dernier, en 2017, j'ai eu l'honneur d'être le porte-parole de mon parti en matière de justice et de faire partie du Comité permanent de la justice et des droits de la personne. Le projet de loi C-51, qui faisait un grand ménage dans le Code criminel, figure parmi les mesures législatives gouvernementales les plus importantes que nous ayons eu à étudier. Mon expérience de l'an passé m'a permis de constater que, plus on fouille dans le Code criminel, plus on s'aperçoit qu'il contient une foule de dispositions redondantes ou inopérantes et que, disons-le, il aurait franchement besoin d'être revu de fond en comble. Le projet de loi C-51 visait justement à éliminer une bonne partie de ces articles redondants ou obsolètes, mais surtout les redondants, c'est-à-dire ceux qui recoupaient d'autres articles du Code et qui, si on les y avait laissés, auraient compliqué la tâche des gens qui oeuvrent au sein de l'appareil judiciaire.

L'emprisonnement à perpétuité qui est prévu dans le projet de loi C-365 est une peine tout à fait excessive. Je souhaiterais attirer l'attention des députés, comme beaucoup d'autres l'ont fait dans leur discours, sur les nombreux articles du Code criminel qui peuvent être invoqués pour punir sévèrement une personne déclarée coupable d'un tel crime. L'un des articles qui me semblent particulièrement pertinents à cet égard est l'article 718.1, qui est clair et qui dit ceci:

La peine est proportionnelle à la gravité de l'infraction et au degré de responsabilité du délinquant.

Si une personne est traduite en justice pour vandalisme ou pour vol de matériel de lutte contre les incendies et que, de toute évidence, des personnes ont subi des préjudices parce que les pompiers n'ont pas été capables d'utiliser le matériel en question, il ne fait aucun doute à mon avis que le juge ou le jury tiendrait compte de la gravité de l'infraction et des préjudices qui en auraient résulté pour imposer une peine appropriée.

● (1850)

Je ne suis aucunement en train de prétendre qu'un tel crime devrait rester impuni. Je dis simplement que le Code criminel contient déjà des dispositions permettant d'appliquer une peine adéquate.

Par ailleurs, je tiens à souligner que d'abondantes données nous montrent que les peines sévères n'ont pas nécessairement un effet dissuasif. Nous devons nous assurer avant tout de prévenir de tels crimes. C'est dans l'intérêt de tout le monde.

Je voudrais lire le passage que voici, qui est tiré de la revue *The Economist*:

Selon une étude de Steven Durlauf, de l'Université du Wisconsin, et de Daniel Nagin, de l'Université Carnegie Mellon, les criminels sont peu influencés par le durcissement des peines. En revanche, la certitude qu'on se fera infliger une peine a bel et bien un effet dissuasif. C'est un constat important en vue de l'établissement des politiques, car il en découle que mettre beaucoup de gens derrière les barreaux est coûteux et que c'est inefficace comme moyen de dissuasion.

Initiatives parlementaires

J'aimerais également lire un autre extrait. Il s'agit d'une étude réalisée par les professeurs Doob, Webster et Gartner qui porte sur les enjeux liés aux peines sévères et aux peines minimales obligatoires, soit la dissuasion et la neutralisation. Voici ce que disent ces auteurs:

À ce stade-ci, il est juste de dire que nous ne connaissons aucun criminologue sérieux qui a examiné l'ensemble des recherches publiées sur les peines plus dissuasives et qui croit que l'on peut réduire le taux de criminalité par la dissuasion, en augmentant la sévérité des peines imposées par les tribunaux pénaux.

Si nous appliquons le principe du simple bon sens, nous savons que la plupart des gens qui commettent des actes criminels ne s'arrêtent pas en plein milieu de l'acte pour réfléchir au fait que, s'ils contreviennent à un article particulier du Code criminel, ils se verront imposer telle ou telle peine. La plupart des gens qui commettent des crimes n'ont aucune idée des articles du Code criminel auxquels ils contreviennent. La suggestion selon laquelle cet article aura un effet dissuasif sur le crime n'est fondée sur aucune preuve. Il existe de bien meilleures façons de protéger le matériel et les personnes qui l'utilisent.

Que cherche-t-on exactement à accomplir au moyen de ce débat? Nous pouvons adopter une approche plus pondérée et efficace pour régler le problème. Si nous mettons l'accent sur la prévention, nous pouvons remédier au problème de façon proactive. Les gens doivent être informés, au moyen de campagnes de sensibilisation, des répercussions que peut avoir le fait de vandaliser ou de voler du matériel. Nous savons déjà que les campagnes de sensibilisation du public en ce qui concerne l'alcool au volant ont fait diminuer le taux de conduite avec facultés affaiblies à l'échelle nationale. Voilà donc une preuve que de telles campagnes donnent de bons résultats.

On devrait envisager d'autres options pour réduire les cas de vol et de vandalisme liés à du matériel de lutte contre les incendies. Par exemple, on pourrait publier des documents d'information, mener des campagnes de sensibilisation, investir dans de meilleurs systèmes de sécurité et de surveillance et veiller à ce que le matériel soit muni de mécanismes de verrouillage destinés aux pompiers.

En terminant, je tiens à répéter que mes collègues et moi — et, j'en suis persuadé, tous les députés, pas seulement mes amis et les personnes que j'ai connues au cours de ma carrière de planteur d'arbres — sommes résolus à appuyer les pompiers et les autres premiers intervenants. Je tiens à travailler avec les premiers intervenants pour veiller à ce que nous adoptions des politiques qui prévoient des solutions efficaces et mesurées aux problèmes de vol et de vandalisme liés au matériel de lutte contre les incendies.

Des concitoyens de la Colombie-Britannique ont perdu leur maison lors des incendies de forêt. Nous devons reconnaître les pertes terribles qu'ils ont subies. Ils ont certainement besoin d'aide pour reconstruire leur vie, et nous devrions tous travailler ensemble pour atteindre cet objectif fort louable.

Je ne mets pas en question la gravité du crime, mais je suis persuadé qu'il est possible d'avoir recours à de meilleures mesures pour prévenir ces incidents malheureux. Je ne pense pas que le projet de loi C-365 soit la réponse à ce problème.

• (1855)

M. Bob Benzen (Calgary Heritage, PCC): Madame la Présidente, le rôle des parlementaires consiste à présenter des mesures législatives qui servent l'intérêt de la société en général et assurent la protection de la population canadienne. Idéalement, les lois qui nous gouvernent auraient l'aval et l'assentiment de tous. Hélas, certaines personnes croient que la loi s'applique seulement aux autres. C'est dans ce contexte que j'aimerais dire à quel point il est important d'adopter le projet de loi d'initiative

parlementaire C-365, qui a été présenté par mon collègue de North Okanagan—Shuswap.

Cette importante mesure législative modifierait les dispositions du Code criminel portant sur le matériel de lutte contre les incendies afin de mieux prévenir certaines activités criminelles de plus en plus fréquentes, car elles peuvent constituer un danger pour la sécurité, voire la vie des Canadiens.

L'équipement qu'utilisent les pompiers du pays pour nous protéger en cas d'incendie est de plus en plus souvent la cible de méfaits ou de vols. Il y a de quoi s'alarmer, car trop souvent, les pompiers s'aperçoivent que leur équipement a été volé ou vandalisé, que les boyaux de leurs camions ont été subtilisés ou que le matériel de lutte contre les incendies qui se trouve dans les complexes domiciliaires a disparu. Cette tendance a fait surface l'an dernier, lorsque la province d'où je viens, l'Alberta, et la province voisine, la Colombie-Britannique, ont été la proie de terribles feux de forêt.

L'année dernière, en Colombie-Britannique seulement, des feux de forêt ont brûlé plus d'un million d'hectares. Des pompiers qui avaient été déployés pour combattre ces brasiers ont découvert que leur équipement avait été vandalisé ou carrément volé. Je me rappelle un incident précis qui est survenu l'année dernière. En août, des équipes de pompiers qui luttaient contre les feux de forêt qui ravageaient la Colombie-Britannique ont découvert que leur matériel de lutte contre les incendies avait été volé à leur retour sur place. Le Wildfire Service de la Colombie-Britannique a signalé qu'une pompe à eau et de nombreux boyaux d'incendie avaient été volés sur les lieux de l'incendie de forêt à Harrop Creek. L'organisme a déclaré que le vol de la pompe à eau et de 10 boyaux avait non seulement réduit l'efficacité de ses activités de lutte contre les incendies, mais aussi présenté un risque évident pour la sécurité du public, surtout celle des pompiers qui s'efforçaient de maîtriser les incendies. Alors que plus de 100 feux de forêt ravageaient la Colombie-Britannique, quelqu'un a pensé qu'il s'agissait d'un bon moment pour voler le matériel dont les premiers intervenants avaient besoin pour lutter contre les brasiers.

Ken McMullen, du service d'incendie de Calgary, m'a informé récemment que le vol de matériel et le vandalisme sont maintenant l'une des préoccupations officielles de l'Association canadienne des chefs de pompiers. Ce n'est pas un problème théorique. Ces crimes sont commis. Ils préoccupent les pompiers, compromettent la sécurité des Canadiens et mettent en péril les propriétés, les paysages et l'environnement. Aux moments critiques où ils en ont le plus besoin, les pompiers se rendent compte que le matériel sur lequel ils comptent pour faire leur travail dangereux a disparu ou est endommagé.

Ce crime ne semble obéir à aucune logique puisque ceux-là mêmes qui volent ce matériel ou qui l'endommagent sont souvent des habitants de la localité qui devront pouvoir compter sur les pompiers pour les protéger en cas de crise. Toutefois, comme on ne peut pas s'en remettre au bon sens ou même à l'instinct de survie pour décourager des crimes aussi dangereux et insensés, force est de constater qu'il faut légiférer davantage.

Initiatives parlementaires

Je trouve préoccupant que certains de mes collègues en face ne partagent pas ce point de vue. Ils font toujours bien attention de souligner le travail difficile des pompiers, mais précisent quand même qu'ils n'appuieront pas le projet de loi qui, en passant, a le soutien de tous les principaux organismes qui représentent les pompiers au Canada. L'Association canadienne des chefs de pompiers, les agents de prévention ainsi que les pompiers professionnels et les pompiers bénévoles endossent tous ce projet de loi.

Je sais que certains diront que le Code criminel contient déjà des dispositions sur le vol et les méfaits. C'était la position adoptée par le secrétaire parlementaire de la ministre de la Justice et procureure générale du Canada au début du débat sur ce projet de loi, lorsqu'il a dit qu'il y avait d'autres moyens de régler le problème. Oui, le vol en général est, bien évidemment, déjà considéré comme illégal et les vols de plus de 5 000 \$ rendent passibles d'une peine d'emprisonnement, mais aucune disposition du Code ne reconnaît spécifiquement que le vol de biens aussi essentiels que l'équipement des pompiers peut mettre des vies en péril.

● (1900)

Les risques potentiels associés au vol de matériel de lutte contre les incendies sont bien supérieurs à ceux des vols en général. Je sou mets respectueusement que le secrétaire parlementaire ne saisis pas l'objectif principal de la mesure législative. Les recours dont il parle prévoient des pénalités en cas de blessure ou de décès. Le projet de loi C-365 vise à prévenir ces blessures et ces morts évitables en imposant des peines plus sévères en cas de risque de préjudice ou de perte de vie. Ces mesures auraient l'effet dissuasif nécessaire pour réduire les actes insensés de vol et de vandalisme de ce genre de matériel, qui mènent inévitablement à des blessures et à des morts.

En défendant le statu quo, le secrétaire parlementaire ne tient pas compte des dizaines de milliers de pompiers canadiens qui ont déjà manifesté leur appui aux dispositions du projet de loi. Il reconnaît la difficulté du travail des pompiers, et avec raison, mais il ne va pas jusqu'à leur offrir le soutien dont ils ont besoin pour s'acquitter de leurs tâches.

Le vol de matériel de lutte contre les incendies devrait être traité de façon beaucoup plus sévère. Soyons réalistes, voler une pièce d'équipement qui est utilisée pour sauver des vies, alors que ce vol peut causer la mort d'une personne, n'équivaut pas sur le plan moral ou éthique à voler un bien qui n'a qu'une valeur matérielle, même si la valeur monétaire est identique.

Kevin Skrepnek, agent principal d'information sur les incendies du Wildfire Service de la Colombie-Britannique, aurait dit : « De toute évidence, le vol de matériel est toujours répréhensible, mais c'est particulièrement le cas dans la situation actuelle. » Je suis tout à fait d'accord avec lui.

De tels vols sont particulièrement répréhensibles en raison des conséquences qu'ils peuvent avoir pour des personnes innocentes. Les méfaits associés au matériel de lutte contre les incendies, y compris les incidents de plus en plus fréquents qui ciblent les véhicules et les stations de pompiers à l'échelle locale, sont tout aussi dangereux. Les peines actuelles ne reflètent pas adéquatement les conséquences sérieuses que ces infractions peuvent avoir sur la sécurité des personnes appelées à intervenir en cas d'incendie. Étant donné que ces infractions pourraient mettre en danger une vie, elles doivent être traitées beaucoup plus sévèrement. L'imposition de conséquences plus graves à l'égard de ces crimes contribuerait grandement à éviter que d'autres gens les commettent. Ainsi, les

pompiers auraient plus de chances d'avoir tout ce dont ils ont besoin lorsqu'ils combattent les flammes.

Le député néo-démocrate de Victoria a dit une chose étrange en novembre: selon lui, les peines n'ont aucun effet dissuasif sur les criminels. Je ne suis pas d'accord. Le nombre d'années qu'une personne devra passer à réfléchir derrière les barreaux a bien plus de chances de la dissuader de commettre un crime que tout l'argent public supplémentaire qui serait nécessaire pour financer les campagnes d'information que le NPD propose toujours comme solution de rechange aux peines. Cela dit, même si le député avait raison et que les peines n'avaient pas vraiment d'effet dissuasif, cela ne veut pas dire qu'une personne ne doit pas être punie pour les crimes qu'elle commet.

Le sommaire du projet de loi C-365 précise en quoi il aurait un effet dissuasif: les crimes graves que sont le vol de matériel de lutte contre les incendies et le vandalisme contre ce même matériel seraient passibles de sanctions. Le projet de loi modifierait le Code criminel afin d'y ajouter une nouvelle infraction: le vol de matériel de lutte contre les incendies causant un réel danger pour la vie d'autrui. Il qualifierait de circonstances aggravantes les méfaits à l'égard de matériel de lutte contre les incendies. De plus, il définirait les objectifs pour la détermination de la peine en cas de vol de matériel de lutte contre les incendies.

Comme l'a dit le parrain du projet de loi, il existe une lacune dans le Code criminel « au chapitre de la dénonciation et de la dissuasion dans les cas de vol ou de dommage concernant du matériel de lutte contre les incendies ».

En terminant, nous devons agir pour mettre un terme à ces actes insensés de vol et de vandalisme, car loin d'être des délits sans conséquence, ils peuvent au contraire avoir des répercussions mortelles. Ces crimes empêchent les pompiers de faire leur travail; ils constituent donc un réel danger pour les Canadiens et pour leurs biens.

● (1905)

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): Nous reprenons le débat. Le député de North Okanagan—Shuswap dispose de cinq minutes pour son droit de réplique.

M. Mel Arnold (North Okanagan—Shuswap, PCC): Madame la Présidente, c'est pour moi un honneur de prendre part au débat au sujet de ce projet de loi d'initiative parlementaire, le projet de loi C-365. Je remercie tous les députés des deux côtés de la Chambre qui ont contribué au débat sur ce projet de loi. Je dispose de peu de temps aujourd'hui, alors voici ce que j'ai à dire concernant le débat qui s'est déroulé.

Dans la première heure de débat en novembre, nous avons entendu le secrétaire parlementaire de la ministre de la Justice et procureure générale du Canada, le député d'Eglinton-Lawrence. Je comprends la déclaration qu'a faite le député en novembre dernier au sujet de la mesure législative, lorsqu'il a dit qu'elle constitue « une proposition bien intentionnée qui cible les agissements graves pouvant mettre en danger la vie des habitants de nos collectivités et du personnel de lutte contre les incendies ».

Motion d'ajournement

Durant son intervention, il a déclaré que le méfait à l'égard de matériel de lutte contre les incendies ou le vol de ce matériel étaient déjà visés par un certain nombre d'actes criminels dans le Code criminel. Cet énoncé est partiellement exact, j'en conviens. Toutefois, pour le bien du débat, de la sécurité publique et des pompiers du Canada — que le député a qualifié de héros —, je dois préciser que même si le Code criminel prévoit des actes criminels pour la conduite en question, ses dispositions actuelles ne sont pas cohérentes.

Voilà pourquoi j'ai présenté ce projet de loi: pour introduire des dispositions spécifiques et cohérentes dans le Code criminel pour les infractions de méfait ou de vol de matériel de lutte contre les incendies. Dans sa forme actuelle, le Code criminel prévoit une peine d'emprisonnement à vie pour les méfaits comme le vandalisme de matériel de lutte contre les incendies causant un danger réel pour la vie des gens si le juge qui préside le procès décide qu'une telle peine est justifiée. Cette disposition est appropriée. Il ne s'agit pas d'une peine minimale obligatoire comme il en existe actuellement dans le Code pour de tels méfaits. C'est une option que les procureurs et les juges peuvent envisager ou utiliser si les faits de l'affaire le justifient.

Actuellement, il n'existe pas de dispositions en ce sens pour le vol de matériel de lutte contre les incendies causant un danger réel pour la vie des gens. Le secrétaire parlementaire a laissé entendre que la négligence criminelle causant des lésions corporelles ou la mort était applicable. Si la négligence criminelle causant des lésions corporelles était appliquée à un cas de vol de matériel de lutte contre les incendies, les procureurs et les juges pourraient réclamer ou imposer uniquement une peine maximale de 10 ans. Cette réalité montre l'incohérence du Code criminel que le projet de loi tente de corriger.

Pourquoi devrait-on traiter différemment le vol de matériel de lutte contre les incendies et les méfaits liés à ce genre de matériel, puisque les deux infractions peuvent avoir le même effet, c'est-à-dire causer un danger réel pour la vie des gens? Pourquoi faudrait-il attendre que quelqu'un meure à cause d'un vol de matériel de lutte contre les incendies avant de considérer qu'un tel vol est passible de la même peine maximale que celle prévue pour d'autres méfaits causant un danger réel pour la vie des gens? Si nous sommes vraiment convaincus que la magistrature est capable d'établir une peine appropriée, alors pourquoi hésitons-nous à lui fournir des options cohérentes pour déterminer la peine à imposer pour des méfaits ou des vols liés à du matériel de lutte contre les incendies qui causent un danger réel pour la vie des gens?

Le projet de loi est une occasion pour le Parlement de dénoncer sans équivoque l'infraction en question, et d'appuyer non seulement la magistrature, mais aussi les pompiers, le personnel chargé de l'application des lois et les Canadiens. Nous savons que les vols et les méfaits liés à du matériel de lutte contre les incendies sont des réalités dans notre société. Nous savons que ces infractions causent un danger réel pour la vie des gens. Nous savons que les outils juridiques à la disposition du personnel chargé de l'application des lois, des procureurs et des juges sont incohérents lorsqu'il s'agit de traiter ces infractions, même si elles ont exactement le même effet que d'autres infractions.

La Chambre des communes, nous le savons, joue un rôle essentiel dans l'amélioration et le renforcement continus du Code criminel. Ce projet de loi représente une occasion d'améliorer la cohérence du Code criminel; une occasion de dénoncer clairement les méfaits et les vols de matériel de lutte contre les incendies qui causent un danger réel pour la vie des gens; une occasion de donner à notre système judiciaire la marge de manoeuvre nécessaire pour traiter ces infractions de manière cohérente; une occasion de soutenir les

pompiers, qui risquent leur vie pour sauver la nôtre 365 jours par année; une occasion de favoriser la sécurité du public dans toutes les collectivités du pays, au profit des Canadiens, les gens que nous représentons tous. Traitons cette mesure en conséquence et évitons de laisser passer ces occasions.

● (1910)

[Français]

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): La question porte sur la motion. Plaît-il à la Chambre d'adopter cette motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): Que tous ceux qui appuient la motion veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): À mon avis, les non l'emportent.

Et cinq députés ou plus s'étant levés:

[Traduction]

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): Conformément à l'article 93 du Règlement, le vote par appel nominal est reporté au mercredi 7 février 2018, immédiatement avant la période réservée aux initiatives parlementaires.

MOTION D'AJOURNEMENT

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

● (1915)

[Traduction]

L'IMMIGRATION, LES RÉFUGIÉS ET LA CITOYENNETÉ

L'hon. Michelle Rempel (Calgary Nose Hill, PCC): Madame la Présidente, le premier ministre est à Winnipeg ce soir pour tenir une assemblée publique.

Quelqu'un d'autre se trouve également à Winnipeg. C'est un yézidi de 13 ans qui a été maintenu en captivité par le groupe État islamique pendant de nombreuses années. Sa mère, une réfugiée installée à Winnipeg, s'est rendu compte qu'il était toujours vivant lorsqu'elle a vu une photo de lui dans les médias sociaux. Le garçon a demandé à rencontrer le premier ministre. J'ai demandé cette semaine, au nom de ce garçon, si le premier ministre accepterait de le rencontrer à Winnipeg ce soir. Je ne crois pas que le premier ministre l'ait fait. J'aimerais en parler pendant un instant. Mon collègue le député de Provencher est ici ce soir pour expliquer lui aussi pourquoi c'est important.

Le garçon a fait cette demande parce qu'il veut s'exprimer au nom des autres enfants yézidis qui sont toujours en captivité. Pourquoi doit-il se faire le porte-parole de ces enfants? Pourquoi une personne ayant surmonté autant d'épreuves devrait-elle porter ce fardeau? Pourquoi les gens de sa communauté sont-ils continuellement revictimisés simplement parce qu'ils demandent quelque chose d'aussi simple que de rencontrer le premier ministre?

Motion d'ajournement

Le Canada devrait écouter ces survivants. La question n'est pas de savoir si cette rencontre devrait avoir lieu ou pas, d'autant plus que le premier ministre est à Winnipeg ce soir. Le premier ministre aurait dû rencontrer ce garçon.

Le contexte dans lequel j'ai posé la question au début de cette semaine était que le premier ministre n'a pas hésité avant de décider de rencontrer Joshua Boyle, qui est maintenant accusé de multiples chefs de voies de fait. En fait, lorsqu'on lui a demandé pourquoi il avait accepté de le rencontrer, le premier ministre a dit qu'il a l'habitude de rencontrer les gens qui ont été libérés après avoir vécu des épreuves à l'étranger, qu'il préfère rencontrer plus de gens que moins de gens, et qu'il pense que c'est important de le faire.

En fait, j'espérais que le premier ministre rencontrerait Emad. J'avais espoir que cela arrive. Je ne comprends pas. Je demanderais simplement à mon collègue de ne pas lire un discours déjà préparé, et peut-être d'aller au bureau du premier ministre et de dire qu'il serait tout à fait logique d'accepter cette rencontre.

Quand j'ai rencontré les membres de la communauté yézidie pour la première fois, il y a presque deux ans, cela a changé ma vie. À ce moment, je me suis rendu compte que si nous manifestons, lors du jour du Souvenir, pour dire « plus jamais », si nous nous engageons à la prévention de la violence et du génocide, nous devons aussi défendre les yézidis. Ce garçon ne devrait pas devoir supplier le premier ministre pour une rencontre et pour le droit de se faire la voix de tous les enfants qui sont encore en captivité.

Je veux parler de Hadji Hesso, qui est membre de la communauté yézidie de Winnipeg. Il a expliqué que beaucoup d'enfants yézidis reviennent, mais qu'il ne leur reste ni parents ni membre de leur famille. Soit ils ont été tués ou massacrés, soit ils sont disparus et on ne peut pas retrouver. Ces enfants ont des besoins uniques. Beaucoup d'entre eux ont par exemple été déplacés à l'intérieur du pays et ont de la difficulté à se prévaloir du programme de réinstallation ou du programme de réunification des familles.

J'implore mon collègue et j'aimerais simplement savoir pourquoi le premier ministre n'a pas voulu rencontrer Emad, mais a choisi de rencontrer Joshua Boyle.

[Français]

M. Serge Cormier (secrétaire parlementaire du ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté, Lib.): Madame la Présidente, tous les députés de la Chambre seront d'accord avec moi pour dire combien est importante la population de réfugiés yézidis. Nous voulons les aider à connaître un avenir meilleur au Canada. Nous allons tout faire en notre pouvoir pour réussir.

Comme on le sait, des millions de personnes ont été déplacées de leurs foyers. Elles ont été persécutées en raison de leur groupe ethnique ou de leur orientation sexuelle, par exemple. Les Canadiens et les gens de partout au monde déplorent ces actes inhumains et haineux perpétrés par Daech.

J'aimerais parler de l'initiative d'accueillir des réfugiés yézidis au Canada. Au 31 décembre 2017, l'IRCC avait délivré un peu plus de 1 200 visas à des survivants de Daech pris en charge par le gouvernement. Parmi les survivants arrivés au pays, 80 % sont des yézidis. Depuis le début de cette initiative, l'IRCC travaille en étroite collaboration avec différents partenaires, dont l'Agence des Nations unies pour les réfugiés, l'Organisation internationale pour les migrations et d'autres partenaires clés en vue de veiller aux déplacements sécuritaires de tous les survivants.

Les personnes réinstallées dans le cadre de cette initiative ont été principalement accueillies à Toronto, à London, à Winnipeg et à

Calgary. Ces villes ont été choisies à la suite de consultations très exhaustives auprès d'intervenants, afin de déterminer dans quelles villes les communautés yézidies existantes étaient établies, ainsi que les endroits où des services de soutien, notamment des services médicaux, psychologiques et d'autres services, comme ceux d'interprètes, par exemple, étaient offerts.

Je dois souligner que selon les fournisseurs des services d'établissement, les familles yézidies réinstallées au Canada, continuent de bien s'intégrer et elles font preuve d'une indépendance croissante dans les aspects de leur vie quotidienne. Nous devons leur donner un peu de temps pour s'adapter à leur nouvelle vie, comme je l'ai dit dès le début. Elles ont traversé des épreuves très difficiles et nous serons là pour les soutenir, au jour le jour et sur une base régulière, avec les différents partenaires sur le terrain.

Certaines familles arrivées plus tôt dans l'année encouragent et soutiennent les familles arrivées plus récemment.

J'aimerais ajouter que de nombreux survivants de Daech ont vécu de graves traumatismes psychologiques et physiques. Ces survivants nécessiteront un peu de temps pour s'adapter à leur nouvelle réalité.

Le programme de réinstallation du Canada est conçu pour s'harmoniser avec la démarche en matière de réinstallation qui fait l'objet d'un consensus à l'échelle internationale, notamment de concentrer les efforts sur les personnes qui ont été contraintes de fuir leur pays.

Le gouvernement est fier de participer à une mission dont l'objectif est de secourir et de réinstaller les survivants de Daech, principalement des femmes et des jeunes filles yézidies, et de leur offrir un lieu sûr. Nous allons toujours continuer d'explorer de nouvelles options et de travailler avec nos partenaires de la région pour répondre à ces enjeux, afin de déterminer la meilleure façon d'offrir une protection aux populations les plus vulnérables, y compris les Yézidis, et encore une fois faire en sorte que ces personnes qui ont vécu des atrocités incroyables puissent s'intégrer dans notre société et au Canada.

Je demande à tous les Canadiens et à toutes les Canadiennes qui connaissent ces personnes de les aider à s'intégrer pour qu'ils aient un avenir meilleur, ici, avec nous.

• (1920)

[Traduction]

L'hon. Michelle Rempel: Ma question était très claire, madame la Présidente.

Le premier ministre est à Winnipeg ce soir. Emad, le jeune garçon yézidi, y est aussi. Cela fait longtemps qu'il demande de rencontrer le premier ministre. Il voulait représenter son peuple. Le premier ministre n'a même pas eu la courtoisie de lui répondre.

Le premier ministre a rencontré Joshua Boyle. Lorsqu'on insiste à ce sujet, il répond qu'il rencontre des gens qui ont traversé des épreuves à l'étranger. Je pense que c'est le cas d'Emad. Le premier ministre affirme alors qu'il devrait rencontrer plus de gens, mais refuse cette rencontre. Je ne comprends pas.

Pourquoi le premier ministre rencontrerait-il Joshua Boyle alors qu'il ne peut même pas consacrer 15 minutes au survivant d'un génocide qui souhaite parler au nom des enfants alors qu'il se trouve dans la même ville que lui, à Winnipeg? Répondez à ma question.

Motion d'ajournement

[Français]

M. Serge Cormier: Madame la Présidente, comme je l'ai dit, notre gouvernement est prêt à offrir à ces personnes la protection dont elles ont besoin et à faire en sorte qu'elles s'adaptent à notre société.

Ce que je trouve encore plus drôle, c'est que la députée de Calgary Nose Hill trouve tout à coup très important de s'inquiéter de la population yézidie, quand on sait qu'elle n'aime pas ces statistiques, quand on sait que le gouvernement dont elle faisait partie avant et dont elle était ministre a seulement accueilli trois réfugiés yézidis.

De notre côté, nous avons accueilli presque 1 200 réfugiés yézidis. Encore une fois, seulement trois ont été accueillis lorsqu'elle était ministre dans le précédent gouvernement. Je pense que nous pouvons voir un peu la différence entre les deux.

[Traduction]

L'ENVIRONNEMENT

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Madame la Présidente, je participe aujourd'hui au débat d'ajournement pour revenir sur une question que j'ai posée le 4 octobre 2017. Ma question portait sur les changements climatiques et s'adressait au premier ministre. Le premier ministre a pris la parole et fait quelques observations, mais elles ne répondaient pas vraiment à ma question, malgré leur ton positif et bien qu'il ait très généreusement souligné mon dévouement personnel de longue date dans ce dossier.

J'avais cité, à l'époque, les propos de notre défunt collègue, Arnold Chan, dont le dernier discours a été lu à la Chambre par le député d'Ajax. Il nous disait ceci:

Il est essentiel de cesser de voir les changements climatiques comme un simple problème environnemental et de reconnaître qu'il s'agit d'un enjeu global et prioritaire auquel nous devons, en tant que société et en tant que gouvernement, nous attaquer de toute urgence.

J'ai posé ma question le 4 octobre, le lendemain de la publication d'un rapport de la commissaire à l'environnement et au développement durable, un secteur du Bureau du vérificateur général du Canada. Julie Gelfand, la commissaire, avait parlé des progrès réalisés par le Canada et le gouvernement vers l'atteinte de nos cibles en matière de lutte contre les changements climatiques. Je la cite:

Les changements climatiques sont l'un des grands défis du XXI^e siècle [...] Ces audits montrent qu'en matière d'action sur les changements climatiques, il reste au Canada beaucoup de travail à faire pour atteindre les cibles qu'il a fixées.

Comme le sait mon collègue le secrétaire parlementaire de la ministre de l'Environnement — car je l'ai déjà dit pendant nos délibérations —, le Canada a fait preuve de leadership à Paris, en 2015. Lors des négociations de l'Accord de Paris, le Canada a été le premier pays industrialisé à abonder dans le même sens que les pays en voie de développement, selon qui il faut limiter la hausse des températures moyennes de la planète à au plus 1,5 degré Celsius par rapport à ce qu'elles étaient avant la révolution industrielle. Cela semble négligeable, mais pour que la nappe glaciaire de l'Arctique persiste à long terme et que les États insulaires formés de terres basses et les gens du continent africain puissent survivre, il faut limiter la hausse des températures moyennes de la planète à 1,5 degré Celsius.

Toutefois, la cible que le Canada a adoptée est celle que la ministre de l'Environnement et du Changement climatique avait critiquée à Paris. Elle avait souligné à l'époque que cette cible, qui avait été fixée par le premier ministre précédent, Stephen Harper, était, en fait, le trou duquel nous devons nous sortir pour faire mieux et viser plus haut. L'objectif d'une baisse de 30 % sous les niveaux de

2005 d'ici 2030, fixé par le gouvernement précédent en mai 2015, ne suffit pas du tout pour atteindre les objectifs de l'Accord de Paris.

Cette incohérence est inquiétante. Ce qui est encore plus troublant, c'est qu'on n'a toujours pas de plan. On nous a promis qu'il y aura une tarification du carbone partout au Canada. C'est un pas dans la bonne direction. Toutefois, en vue de tout ce qui doit être fait, comme l'a dit Arnold Chan, nous devons en faire une priorité absolue. Cela signifie qu'il faut cesser d'approuver des projets qui augmentent les émissions de gaz à effet de serre et des pipelines pleins de bitume et de diluant, pour ensuite prétendre que l'on va atteindre les objectifs fixés alors qu'aucune mesure d'efficacité énergétique n'a encore été prise, que les subventions aux combustibles fossiles existent toujours et qu'aucun plan global pour éviter de dépasser les 1,5 degré n'a été présenté. Il faut en faire plus. Il faut agir.

● (1925)

M. Jonathan Wilkinson (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Environnement et du Changement climatique, Lib.): Madame la Présidente, le gouvernement est tout à fait d'accord avec la députée, comme moi d'ailleurs, pour dire qu'il s'agit d'une question urgente et pressante à laquelle il faut s'attaquer de façon globale.

Le gouvernement du Canada place la prise de mesures pour lutter contre les changements climatiques en haut de sa liste de priorités. Un des premiers gestes posés par la ministre de l'Environnement et du Changement climatique après sa nomination fut de mener la délégation canadienne vers la conclusion de l'Accord de Paris. Le gouvernement s'est engagé envers des cibles très ambitieuses en matière d'émissions de gaz à effet de serre. Nous avons ensuite collaboré activement avec nos partenaires des provinces et des territoires et avec les dirigeants autochtones pour mettre en place un cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques. Il s'agit d'un plan détaillé donnant des directives claires qui nous permettront d'atteindre nos cibles.

Le gouvernement précédent, sous Stephen Harper, avait fixé des cibles de réduction des gaz à effet de serre, mais il n'avait jamais élaboré de plan ni pris de mesures pour les atteindre. Cela a miné la crédibilité du Canada, au pays et à l'étranger, et n'a rien fait pour faciliter l'obtention d'un consensus international. Notre premier objectif est de montrer que nous sommes sérieux quant à l'atteinte des cibles que nous avons fixées. Deux années ont passé depuis Paris, et notre bilan est bien fourni. Nous présentons un nouveau projet de loi et de nouveaux règlements pour la tarification de la pollution par le carbone à l'échelle du pays. Le gouvernement accélère l'élimination progressive des anciennes centrales électriques au charbon. Nous allons mettre en place une norme sur les combustibles propres afin de réduire les émissions en favorisant l'utilisation des carburants, des sources d'énergie et des technologies à faibles émissions carboniques. Nous rendons les codes du bâtiment de plus en plus sévères de façon à ce que toutes les nouvelles maisons construites le soient en fonction de normes exigeant qu'elles produisent autant d'énergie qu'elles en consomment.

● (1930)

[Français]

Nous avons fait d'importants investissements pour soutenir la croissance propre et l'innovation. En décembre, nous avons investi plus de 1 milliard de dollars dans le Fonds pour une économie à faibles émissions de carbone, qui appuiera les provinces dans leur lutte contre les changements climatiques.

Motion d'ajournement

[Traduction]

De plus, nous avons investi plus de 2,3 milliards de dollars afin de soutenir les technologies propres et l'innovation de même que la création de bons emplois dans les secteurs croissants de l'économie. Nous sommes pleinement déterminés à atteindre notre cible et à travailler en collaboration avec la communauté internationale. Le 9 décembre 2017, nous avons publié le premier rapport d'avancement annuel sur la mise en oeuvre du cadre pancanadien. Ce rapport souligne le progrès considérable que les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux ont réalisé concernant la mise en oeuvre du cadre pancanadien. Nous avons fait beaucoup de progrès, mais nous savons qu'il faut faire davantage. Cela fait partie de l'Accord de Paris. Tous les pays doivent augmenter leur niveau d'ambition au fil du temps.

[Français]

Le cadre pancanadien établit un plan concret pour atteindre, voire même dépasser nos engagements pris dans le cadre de l'Accord de Paris. Les mesures que nous prenons aujourd'hui auront des effets réels et durables sur le bien-être et la résilience de nos communautés et sur l'environnement.

[Traduction]

Le gouvernement actuel continuera à travailler tous les jours afin que la croissance propre et la lutte contre les changements climatiques se traduisent par de nouveaux règlements, lois, mesures, investissements, emplois et possibilités économiques pour les Canadiens.

Mme Elizabeth May: Voici le problème, madame la Présidente: la cible que le député vient de qualifier d'ambitieuse est la même que s'était donnée le gouvernement Harper. Or, quand elle était de passage à Paris, la ministre de l'Environnement a précisé qu'il s'agissait d'un minimum et que nous pouvions faire mieux. Pour tout dire, si nous atteignons cette cible — nombreux sont ceux qui doutent que nous y parvenions —, cela voudra dire qu'en 2030, nous aurons seulement réduit nos émissions de gaz à effet de serre de 30 % par rapport aux niveaux de 2005, ce qui est loin des engagements pris à Paris.

Nous aurons la preuve alarmante de tout cela en octobre prochain, lorsque le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat publiera le rapport qui lui a été commandé à Paris sur les effets d'un réchauffement planétaire de 1,5 degré Celsius. Le moment dont parle le député, celui où tous les pays — je dis bien tous les pays — devront élever leur niveau d'ambition et joindre le geste à la parole, eh bien le Canada pourrait en prendre la tête d'ici la prochaine Conférence des Parties. Le Canada pourrait annoncer au monde qu'il s'attelle à la tâche et qu'il s'engage à atteindre ces mêmes cibles non pas en 2030, mais en 2025, parce qu'il en a assez de la théorie et qu'il est temps de passer aux actes.

M. Jonathan Wilkinson: Madame la Présidente, comme le sait la députée, par le passé, le Canada, sous des gouvernements de toutes les affiliations politiques, a établi des objectifs mais ne les a jamais atteints faute d'un plan clair et complet. Le présent gouvernement a adopté une position ferme: nous nous sommes engagés à établir des objectifs et à collaborer avec nos homologues des provinces et des territoires ainsi qu'avec les dirigeants autochtones partout au pays pour élaborer un plan détaillé qui permettra aux Canadiens de voir comment nous atteindrons ces objectifs. Nous travaillerons très fort à l'atteinte de ces objectifs. De plus, dans la mesure où il est possible d'accélérer les progrès, nous sommes certainement prêts à élever notre niveau d'ambition.

Le gouvernement se soucie beaucoup des changements climatiques et de l'avenir de nos enfants et de nos petits-enfants. Nous sommes déterminés à atteindre nos objectifs à cet égard et sommes impatients de collaborer avec tous les partis, y compris la députée, pour que le Canada fasse sa part relativement à cet important enjeu international.

LA FISCALITÉ

Mme Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton, PCC): Madame la Présidente, ma question date du 4 octobre dernier, tout comme celle de la députée de Saanich—Gulf Islands. Elle portait sur les modifications fiscales controversées proposées par le ministre des Finances et visant les sociétés et les petites entreprises. On serait en droit de penser que, depuis octobre, le ministre des Finances a mené des consultations auprès de la population, qu'il a mis la dernière main à ses mesures fiscales en se basant sur ce qu'il a entendu, que le problème est réglé et qu'il n'y a plus rien à discuter. Or, ce n'est pas le cas.

Dans ma question, j'avais pris l'exemple d'une famille de ma circonscription. Rita Felder est la présidente et directrice générale de Field Farms Ltd. Une immigrante douée d'un esprit d'entreprise, elle a bâti sa compagnie à partir de pratiquement rien. Sa compagnie de céréales biologiques a pris de l'expansion et exporte maintenant dans de nombreux pays, emploie 50 personnes et s'est vu ajouter des édifices et des installations au fil des ans. Initialement, Rita s'est inquiétée du fait qu'elle ne pourrait peut-être pas léguer sa compagnie à ses enfants, mais je constate que le ministre des Finances a apporté des ajustements à cet égard.

Un autre problème demeure cependant: il concerne les actifs que les gens accumulent dans leur entreprise. Selon la nouvelle proposition du ministre des Finances, la première tranche de 50 000 \$ resterait intacte, mais le taux d'imposition des tranches d'actifs au-delà de 50 000 \$ se situerait entre 40 % et 73 % selon l'utilisation qu'on en fait. Les entrepreneurs achètent des biens d'équipement avec les actifs qu'ils ont dans l'entreprise. Les modifications fiscales entraînent donc une conséquence imprévue: comme les entrepreneurs qui accumulent leurs actifs chaque année devront en donner une bonne partie au gouvernement, ils n'auront plus les moyens de faire l'acquisition de silos et de l'équipement dont ils ont besoin pour faire croître leur compagnie.

Un médecin de ma circonscription se spécialise dans les opérations chirurgicales au laser, les opérations de la cataracte et la pose d'implants. Il a fait la même chose. Il a bâti une entreprise ayant aujourd'hui plus de 20 employés, dont beaucoup sont des membres de sa famille, et il fait des opérations faisant appel à des technologies de pointe et nécessitant de l'équipement coûteux. Il se sert des bénéfices de son entreprise pour acheter cet équipement. Il est maintenant en train de donner un nouvel élan à son entreprise, qu'il compte déménager dans de nouveaux locaux dont l'aménagement coûtera quelques millions de dollars.

Je crois que le gouvernement a besoin de revoir les modifications fiscales qu'il vient de faire, car elles nuisent aux petites entreprises, en particulier celles qui ont un potentiel de croissance et qui peuvent devenir le genre d'entreprise que nous souhaitons voir apparaître, c'est-à-dire des entreprises qui exportent et qui emploient plus de personnel.

Dans sa réponse, le premier ministre a parlé d'équité fiscale et de prospérité. Il a dit ceci: « Il s'agit d'une mesure qui s'attaque à un régime qui encourage les Canadiens les mieux nantis à utiliser les sociétés privées pour payer des taux d'imposition inférieurs à ceux des travailleurs de la classe moyenne. »

Motion d'ajournement

Rita Felder rétorque: « Qui sont les Canadiens les mieux nantis dont parle le premier ministre? Les Canadiens de la classe moyenne qui exploitent des entreprises ont besoin d'accumuler de l'argent pour traverser les périodes difficiles ou pour pouvoir financer leur croissance. Or, le premier ministre semble vouloir refuser aux entreprises la possibilité d'épargner de l'argent pour faire des investissements, ce qui mettra en péril leur prospérité future. »

• (1935)

M. Joël Lightbound (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Madame la Présidente, je peux assurer à la députée d'en face que la croissance de l'économie et le soutien des petites entreprises, comme celles dont elle a parlé dans son discours, font partie des priorités absolues du gouvernement. En fait, il s'agit d'éléments clés du plan du gouvernement qui vise à renforcer la classe moyenne.

Il est évident que les investissements qu'a faits le gouvernement dans les gens, les collectivités et l'économie portent fruit. Au Canada, il s'est créé 700 000 emplois depuis novembre 2015, et le taux de chômage est à son plus bas niveau depuis plus de quatre ans. En fait, depuis le début de 2016, l'économie du Canada connaît la croissance la plus rapide du G7. En outre, le régime fiscal des sociétés du Canada est l'un des plus concurrentiels du G7.

[Français]

Dans l'énoncé économique d'octobre dernier, notre gouvernement a pris une importante mesure pour stimuler la croissance économique et pour aider précisément les petites entreprises du pays. En fait, nous avons proposé de réduire le taux d'imposition des PME à 10 % en date du 1^{er} janvier 2018 et à 9 % à compter du 1^{er} janvier 2019.

Le taux canadien d'imposition fédéral, provincial et territorial moyen combiné pour les petites entreprises est déjà le plus faible du G7 et le quatrième plus faible parmi les pays de l'OCDE. Cette réduction va permettre à la petite entreprise moyenne d'économiser environ 1 600 \$ en impôt fédéral par année.

Grâce à cette baisse d'impôt pour les petites entreprises, les entrepreneurs vont pouvoir conserver davantage de leurs gains qu'ils pourront réinvestir et utiliser pour favoriser l'essor de leurs entreprises et créer de bons emplois bien rémunérés pour les Canadiens.

[Traduction]

Les Canadiens participent à une discussion importante sur des mesures proposées qui visent à régler la question de la planification fiscale au moyen de sociétés privées. Nous avons écouté les commentaires et avons apporté des révisions aux propositions initiales touchant l'utilisation de la répartition du revenu par des propriétaires d'entreprises privées. Ces mesures révisées ne toucheront pas les personnes qui contribuent de façon significative à l'entreprise de leur famille.

Il importe de souligner que la vaste majorité des entreprises privées ne seront pas touchées par les mesures visant la répartition du revenu. On estime que, chaque année, moins de 45 000 entreprises familiales seront touchées par les nouvelles propositions simplifiées,

soit moins de 3 % des 1,8 million de sociétés privées sous contrôle canadien.

• (1940)

[Français]

En ce qui concerne les placements passifs détenus au sein des sociétés privées, notre gouvernement va présenter un plan détaillé dans le budget de 2018. On doit faire en sorte que les règles du jeu soient équitables et que les Canadiennes et les Canadiens puissent être assurés que leur dur labeur sera récompensé de façon équitable, et c'est exactement ce que nous allons faire.

[Traduction]

Mme Marilyn Gladu: Madame la Présidente, le secrétaire parlementaire doit comprendre que les libéraux nuisent aux petites entreprises au lieu de les aider. Ils ont légèrement réduit le taux d'imposition, mais ont ensuite augmenté leurs charges sociales. Sans oublier la taxe sur le carbone qui s'ajoute à tout cela.

La capacité concurrentielle est une notion relative. Ne l'oublions pas. Le gouvernement des États-Unis réduit les taux d'imposition et n'a pas de taxe sur le carbone. Les temps sont vraiment durs pour les petites entreprises canadiennes.

Je trouve encourageant d'entendre qu'il est possible que le gouvernement fasse plus pour les aider en 2018. Je l'invite à envisager de modifier le code fiscal pour laisser une marge de manoeuvre aux entreprises, en particulier les petites, afin qu'elles puissent augmenter les revenus au sein de leur entreprise dans le but d'investir dans des biens d'équipement.

M. Joël Lightbound: Madame la Présidente, nous avons largement consulté les Canadiens pour nous assurer que notre approche à l'égard de la planification fiscale au moyen de sociétés privées est la bonne. Nous avons entendu de nombreux Canadiens, y compris des propriétaires de petite entreprise, des agriculteurs et des pêcheurs. L'approche que nous adoptons reflète ce que nous avons entendu de la part des Canadiens.

[Français]

Dans le cadre de notre plan visant à assurer la croissance de l'économie, à créer des emplois et, surtout, à aider la classe moyenne à connaître le succès, nous continuons de réduire le taux d'imposition des petites entreprises tout en rendant notre régime fiscal plus équitable.

Au fur et à mesure que la croissance de l'économie canadienne se poursuit, il est important pour nous de nous assurer que tous les Canadiens qui travaillent fort pour faire partie de la classe moyenne ont l'occasion de profiter de la croissance et d'en tirer profit.

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): La motion portant que la Chambre s'ajourne maintenant est réputée adoptée. La Chambre s'ajourne donc à demain, 10 heures, conformément à l'article 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 19 h 42.)

TABLE DES MATIÈRES

Le mercredi 31 janvier 2018

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

Pierre Lozier	
Mme May (Saanich—Gulf Islands)	16563
La condition féminine	
M. Eyolfson	16563
L'Hôpital Notre-Dame-de-Fatima	
M. Généreux	16563
Jim Tovey	
M. Spengemann	16563
Pat Chefurka	
Mme Mathysen	16564
La santé mentale	
M. Hébert	16564
Pierre Lozier	
M. McCauley	16564
L'Association des popotes roulantes de Laval	
M. El-Khoury	16564
Georgette Lepage	
Mme Mendès	16565
Le Jour de la marmotte	
M. Miller (Bruce—Grey—Owen Sound)	16565
Les Canadiens d'origine tamoule	
M. Grewal	16565
L'environnement	
Mme Murray	16565
La santé mentale	
Mme Kusie	16565
L'industrie de la construction	
M. MacKinnon	16566
La condition féminine	
Mme Malcolmson	16566
Le député de Cariboo—Prince George	
M. Zimmer	16566
La santé mentale	
M. Fisher	16566

QUESTIONS ORALES

L'éthique	
M. Scheer	16567
Mme Chagger	16567
M. Scheer	16567
Mme Chagger	16567
M. Scheer	16567
Mme Chagger	16567
Mme Raitt	16567
Mme Chagger	16567
Mme Raitt	16568
Mme Chagger	16568

Les institutions démocratiques

Mme Brosseau	16568
Mme Gould	16568
Mme Brosseau	16568
Mme Gould	16568

La condition féminine

Mme Trudel	16568
M. Brison	16568
Mme Malcolmson	16568
M. Brison	16569

L'éthique

M. Rayes	16569
Mme Chagger	16569
M. Rayes	16569
Mme Chagger	16569
Mme Bergen	16569
Mme Chagger	16569
Mme Bergen	16569
Mme Chagger	16569
M. Strahl	16569
Mme Chagger	16570
M. Strahl	16570
Mme Chagger	16570

Le transport en commun

Mme Benson	16570
M. Bains	16570
Mme Ashton	16570
M. Sohi	16570

L'éthique

M. Deltell	16570
Mme Chagger	16571
M. Deltell	16571
Mme Chagger	16571
M. Kent	16571
Mme Chagger	16571
M. Kent	16571
Mme Chagger	16571

Les pensions

Mme Sansoucy	16571
M. Duclos	16571
Mme Blaney (North Island—Powell River)	16571
M. Duclos	16572

La défense nationale

M. Gerretsen	16572
M. Sajjan	16572

La marijuana

M. Paul-Hus	16572
Mme Petitpas Taylor	16572
M. Paul-Hus	16572
Mme Petitpas Taylor	16572

Les anciens combattants

M. McColeman	16572
M. O'Regan	16572

M. Clarke.....	16573
M. O'Regan.....	16573
Les affaires étrangères	
Mme Laverdière.....	16573
M. DeCoursey.....	16573
La défense nationale	
Mme Mathysen.....	16573
M. Sajjan.....	16573
Les ressources naturelles	
M. Schmale.....	16573
Mme Rudd.....	16573
M. Liepert.....	16574
Mme Rudd.....	16574
M. Zimmer.....	16574
Mme Rudd.....	16574
Les sciences	
M. Ehsassi.....	16574
Mme Duncan (Etobicoke-Nord).....	16574
L'agriculture et l'agroalimentaire	
M. Berthold.....	16574
M. MacAulay.....	16574
Les institutions démocratiques	
Mme Quach.....	16574
Mme Gould.....	16575
Les pensions	
Mme Shanahan.....	16575
M. Duclos.....	16575
L'agriculture et l'agroalimentaire	
M. Barlow.....	16575
M. MacAulay.....	16575
Les investissements étrangers	
Mme May (Saanich—Gulf Islands).....	16575
M. Bains.....	16575
Présence à la tribune	
Le Président.....	16575
AFFAIRES COURANTES	
Le directeur parlementaire du budget	
Le Président.....	16576
La procédure et les usages de la Chambre des communes	
Le Président.....	16576
Les affaires autochtones	
Mme Jones.....	16576
Les affaires étrangères	
M. DeCoursey.....	16576
Les délégations interparlementaires	
M. McGuinty.....	16576
Mme Fry.....	16576
La Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés	
M. Aldag.....	16577
Projet de loi S-210. Présentation et première lecture.....	16577
Adoption de la motion. première lecture du projet de loi.....	16577

Pétitions	
Le train de passagers d'Algoma	
Mme Hughes.....	16577
La fiscalité	
M. Poilievre.....	16577
Le système de paie Phénix	
M. Bagnell.....	16577
La marijuana	
M. Godin.....	16577
La tarification du carbone	
Mme May (Saanich—Gulf Islands).....	16577
La fiscalité	
M. Sorenson.....	16578
L'environnement	
M. Blaikie.....	16578
Questions au Feuilleton	
M. Lamoureux.....	16578
Demandes de documents	
M. Lamoureux.....	16578

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Loi sur le renforcement de la sécurité automobile pour les Canadiens	
Projet de loi S-2. Troisième lecture.....	16578
M. Masse (Windsor-Ouest).....	16578
M. Lamoureux.....	16581
Mme Kwan.....	16581
M. Christopherson.....	16581
M. Sikand.....	16582
M. Bittle.....	16583
M. Angus.....	16583
M. Housefather.....	16583
Mme Hardcastle.....	16584
Mme Kwan.....	16584
Mme May (Saanich—Gulf Islands).....	16584
M. Lamoureux.....	16584
M. Deltell.....	16584
M. Lamoureux.....	16586
Mme Harder.....	16586
Les travaux de la Chambre	
M. Lamoureux.....	16587
Motion.....	16587
Adoption de la motion.....	16587
Loi sur le renforcement de la sécurité automobile pour les Canadiens	
Projet de loi S-2. Troisième lecture.....	16587
M. Angus.....	16587
Mme Harder.....	16588
Mme Waganall.....	16588
M. Lamoureux.....	16590
M. Maguire.....	16590
M. Lamoureux.....	16591
M. Garrison.....	16592
M. MacKinnon.....	16593
Adoption de la motion.....	16594

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

Les défibrillateurs externes automatiques	
Motion.....	16594

Adoption de la motion	16595	Report du vote sur la motion	16602
La Loi sur le ministère de l'Emploi et du Développement social		MOTION D'AJOURNEMENT	
Projet de loi C-348. Deuxième lecture.....	16595	L'immigration, les réfugiés et la citoyenneté	
Rejet de la motion	16596	Mme Rempel.....	16602
Le Code criminel		M. Cormier.....	16603
Projet de loi C-365. Deuxième lecture.....	16597	L'environnement	
Mme McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo).....	16597	Mme May (Saanich—Gulf Islands).....	16604
M. Blair	16597	M. Wilkinson.....	16604
M. MacGregor.....	16599	La fiscalité	
M. Benzen	16600	Mme Gladu.....	16605
M. Arnold.....	16601	M. Lightbound	16606

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>