



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

# Débats de la Chambre des communes

---

VOLUME 148 • NUMÉRO 041 • 1<sup>re</sup> SESSION • 42<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

COMPTE RENDU OFFICIEL  
(HANSARD)

**Le lundi 18 avril 2016**

—  
**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 lundi 18 avril 2016

La séance est ouverte à 11 heures.

---

*Prière*

---

### INITIATIVES PARLEMENTAIRES

•(1105)

[Traduction]

#### LA CHARTE DES DROITS DU CONTRIBUABLE

**Le Président:** Avant de passer à l'ordre du jour, nous allons entendre le député de New Westminster—Burnaby, qui invoque le Règlement.

[Français]

**M. Peter Julian (New Westminster—Burnaby, NPD):** Monsieur le Président, je vais intervenir brièvement dans le cadre d'un recours au Règlement concernant la motion M-43 du député de Calgary Rocky Ridge.

Je ne veux pas faire de reproche à mon collègue, qui est de bonne foi. Il a voulu présenter une mesure législative sur un sujet qui lui tient très certainement à coeur. C'est avec plaisir, comme tout le caucus du NPD, que je débattrais de la Charte des droits des contribuables ainsi que des services de l'Agence du revenu du Canada.

Cependant, il me semble clair que la motion M-43, telle que rédigée et présentée à la Chambre, contrevient au paragraphe 68(4) du Règlement de la Chambre.

Le paragraphe 68(4) indique que seul un ministre peut déposer une motion pour faire ce que demande la motion M-43, et je cite une partie de ce paragraphe:

Une motion présentée par un ministre de la Couronne tendant à charger un comité permanent, spécial ou législatif d'élaborer et de déposer un projet de loi, ou à créer un comité à ces fins, conformément au paragraphe (1) du présent article, est étudiée sous les Ordres émanant du gouvernement. [...]

Je vais maintenant citer une partie de la page 722 de la version française de O'Brien et Bosc, qui est très claire concernant la rédaction par un comité:

Un comité peut se faire confier le mandat d'élaborer et de déposer un projet de loi. Un comité peut aussi être créé à cette fin précise. Seuls les ministres peuvent présenter des motions en ce sens. [...]

Je pense qu'il est indiscutable, dans le cas de la motion M-43, que nous sommes devant une motion émanant d'un député, et que nous en débattons lors du temps alloué aux affaires émanant des députés.

Nous avons demandé aux greffiers de la Chambre de nous indiquer si des motions émanant des députés ont déjà mandaté un comité d'élaborer un projet de loi.

Je remercie d'ailleurs les greffiers pour la rapidité de leur réponse vendredi dernier. Ils nous ont donné deux exemples, soit la motion M-411, mise en avis le 1<sup>er</sup> avril 2003, et la motion M-541, mise en avis le 2 février 2004.

Aucune de ces deux motions n'a toutefois été débattue à la Chambre. On est donc un peu en terrain inconnu. Il n'y a pas eu de recours au Règlement non plus, mais cela s'explique sûrement par le fait qu'il n'y a justement jamais eu de débat.

Depuis que le paragraphe 68(5) est entré en vigueur, seuls deux projets de loi ont été rédigés par un comité, qui en a suggéré le libellé en vertu de ce paragraphe. L'un de ces projets de loi a été écrit à l'initiative d'une motion de l'opposition, débattue le 30 octobre 1997, à l'initiative du député de Prince George—Bulkley Valley de l'époque.

Par contre, et il est important d'en mentionner les nuances, cette motion demandait au gouvernement de:

[...] présenter, conformément à l'alinéa 68(4)a) du Règlement, une motion tendant à charger un comité législatif d'élaborer et de déposer un projet de loi aux fins de modifier les articles du Code criminel qui traitent de la conduite avec facultés affaiblies [...]

Je n'ai cité qu'une partie du texte de la motion.

Le même jour, vers 15 h 40, le député d'Abitibi de l'époque propose un amendement. Le parti ministériel chargeait ainsi le Comité permanent de la justice et des droits de la personne d'élaborer le projet de loi.

En fin de journée, le débat sur l'amendement se termine, et celui-ci est adopté. La motion est ensuite adoptée avec l'amendement. Lorsque le Président l'annonce, le ministre du Développement des ressources humaines dépose une motion du gouvernement telle que demandée par la motion amendée du député de Prince George—Bulkley Valley.

Le ministre a obtenu le consentement unanime de la Chambre pour déposer la motion mandatant le Comité permanent de la justice et des droits de la personne d'élaborer le projet de loi. Celle-ci est également adoptée immédiatement. Le comité a présenté le texte d'un avant-projet de loi en mai 1999.

Dans le seul précédent où une motion de l'opposition a abouti à l'élaboration d'un projet de loi par un comité, cela a été fait en obtenant l'accord de tous les partis pour qu'un ministre dépose une motion mandatant le comité, ce qui bien sûr respectait le paragraphe 68(4) du Règlement de la Chambre.

*Initiatives parlementaires*

Ce n'est pas ce que fait la motion M-43, qui ne requiert aucune intervention ministérielle. En conséquence, pour nous, malgré tout le respect que j'ai pour mon collègue de Calgary Rocky Ridge, sa motion contrevient au Règlement de la Chambre, en particulier au paragraphe 68(4). Cette motion devrait être déclarée irrecevable.

**M. Andrew Scheer (Regina—Qu'Appelle, PCC):** Monsieur le Président, je remercie l'honorable leader à la Chambre du Nouveau Parti démocratique de son intervention, mais il doit bien comprendre la motion de mon collègue.

• (1110)

[Traduction]

J'aimerais simplement prendre quelques instants pour lire la partie de la motion qui porte sur la procédure. J'espère que la Chambre pourra débattre de cette motion. Voici ce qu'elle prévoit:

[...] le dépôt d'un rapport conformément au présent ordre de renvoi constitue un ordre de déposer un projet de loi fondé sur ce rapport; et lorsque le député de Calgary Rocky Ridge, au moment de proposer une motion portant première lecture d'un projet de loi, déclare que celui-ci donne suite aux recommandations contenues dans un rapport déposé conformément au présent ordre, la deuxième lecture et toutes les étapes ultérieures de ce projet de loi soient étudiées sous les Affaires émanant des députés et que le projet de loi soit immédiatement placé au bas de l'ordre de priorité des Affaires émanant des députés comme affaire faisant l'objet d'un vote au nom du député de Calgary Rocky Ridge.

Je suis conscient qu'aucun article du Règlement ne permet au député de proposer une telle mesure. C'est justement pourquoi il a proposé une motion en ce sens. La Chambre fait cela tout le temps. Nous sommes saisis de toutes sortes de motions, qui, comme le député l'a souligné, sont habituellement adoptées à l'unanimité, mais ce n'est pas toujours le cas. De temps à autre, la Chambre débat de motions ministérielles et se prononce sur celles-ci. Ces motions visent parfois à intimer à la Chambre d'adopter un plan d'action ou des mesures procédurales qui ne figurent pas nécessairement dans le Règlement.

Le député propose une instruction à un comité assortie d'un ordre spécial visant à autoriser la Chambre à traiter de la question. Je souligne que le paragraphe 68(4) du Règlement précise ce qui se passe quand un ministre présente une motion tendant à faire présenter un projet de loi par un comité. L'article 68 du Règlement explique clairement comment cela doit se faire, mais il n'interdit pas qu'en d'autres circonstances, un comité puisse être chargé de présenter un projet de loi, en particulier lorsqu'une motion le demande précisément.

Je sais qu'il existe un règlement pour les ministres, et c'est très bien. Comme il n'y en a pas pour les initiatives parlementaires, le député présente un ordre spécial, et la Chambre aura la possibilité de décider. La Chambre a manifestement eu l'occasion de prendre connaissance du contenu de la motion, tant en ce qui concerne ce que le comité doit examiner qu'en ce qui a trait à ce que la Chambre fera sur le plan de la procédure. C'est à la Chambre qu'il appartient de décider d'adopter ou de rejeter l'ordre spécial si un vote a lieu — ce qui sera le cas, je l'espère —, et nous invitons les députés à se prononcer en sa faveur. La Chambre aura à prendre une décision, en dernière analyse, et cette décision la guidera en matière de procédure quant à la façon d'aller plus loin.

[Français]

**Le Président:** J'aimerais remercier l'honorable député de New Westminster—Burnaby d'avoir soulevé cette préoccupation concernant cette motion.

[Traduction]

Je remercie également le député de Regina—Qu'Appelle de son intervention.

[Français]

Je prendrai l'affaire en délibéré et ferai connaître à la Chambre, en temps et lieu, ma décision quant à la recevabilité de la motion M-43 sur le plan de la procédure.

[Traduction]

Entretemps, comme la Chambre a reçu avis que cette motion était celle à débattre maintenant et qu'elle est disposée à le faire, et afin de ne pas pénaliser inutilement le député de Calgary Rocky Ridge, au nom duquel elle est inscrite au *Feuilleton*, j'autorise la tenue du débat aujourd'hui.

• (1115)

**M. Pat Kelly (Calgary Rocky Ridge, PCC) propose:**

Que le Comité permanent des finances reçoive instruction d'entreprendre une étude en vue d'élaborer et de déposer un projet de loi, et de faire rapport à la Chambre sur: a) les mesures nécessaires pour établir une obligation de diligence exécutoire entre l'Agence du revenu du Canada (ARC) et les contribuables; b) les mesures nécessaires pour rendre légalement exécutoires les dispositions de la Charte des droits du contribuable, par exemple en modifiant la Loi sur l'Agence du revenu du Canada de manière à établir un devoir de diligence pour les employés de l'ARC à l'égard du contribuable lorsqu'ils exercent des tâches et des fonctions conformément aux lois fiscales, la norme de diligence constituant les droits énoncés dans la Charte des droits du contribuable; c) les mesures nécessaires pour modifier la Charte des droits du contribuable comme suit, (i) au droit 4, exiger que l'ARC prenne les mesures raisonnables et nécessaires pour éviter que soient commis des actes frivoles, vexatoires, malveillants ou éminemment négligents à l'endroit de contribuables, (ii) au droit 8, exiger que toute information fournie par l'ARC par tout moyen de communication, notamment par écrit, par téléphone et par Internet, soit exacte, fiable et en conformité avec toutes les lois fiscales applicables, et exiger que l'information que fournit l'ARC par téléphone aux contribuables soit envoyée, dans un délai raisonnable, également par écrit, (iii) au droit 9, exiger que les plaintes contre les services de l'ARC soient traitées en temps opportun, accorder au Bureau de l'ombudsman des contribuables des pouvoirs en matière d'enquête et d'application de la loi, dont le pouvoir de prendre les mesures qui s'imposent en cas de non respect de la norme de diligence énoncée dans la Charte des droits du contribuable, (iv) ou, si les changements indiqués en (i), (ii), et (iii) sont impossibles, ajouter les droits mentionnés en (i), (ii) et (iii), en tant que nouveaux droits; d) les mesures nécessaires pour que soit confié au Bureau de l'ombudsman des contribuables le pouvoir d'ordonner le respect des décisions de la Cour canadienne de l'impôt ou des décisions officielles rendues dans certains dossiers; e) les mesures nécessaires pour imposer des limites raisonnables aux droits constituant la norme de diligence et le devoir de diligence créés par les articles susmentionnés; et, que le Comité fasse rapport à la Chambre au plus tard le 15 décembre 2017, sous réserve que dans son rapport, le Comité recommande les principes, la portée et les dispositions générales dudit projet de loi et inclue des recommandations concernant le libellé; et, que le dépôt d'un rapport conformément au présent ordre de renvoi constitue un ordre de déposer un projet de loi fondé sur ce rapport; et lorsque le député de Calgary Rocky Ridge, au moment de proposer une motion portant première lecture d'un projet de loi, déclare que celui-ci donne suite aux recommandations contenues dans un rapport déposé conformément au présent ordre, la deuxième lecture et toutes les étapes ultérieures de ce projet de loi soient étudiées sous les Affaires émanant des députés et que le projet de loi soit immédiatement placé au bas de l'ordre de priorité des Affaires émanant des députés comme affaire faisant l'objet d'un vote au nom du député de Calgary Rocky Ridge.

— Monsieur le Président, la mort et les impôts sont probablement les deux plus grandes certitudes que nous avons dans la vie. Les deux sont inévitables. Par contre, la façon de les administrer mérite de faire l'objet d'un débat. En effet, les Canadiens respectueux des lois ne devraient pas être imposés à mort; j'emploie ici l'expression au sens figuré. Ils ne devraient pas perdre leur entreprise, leur maison et leur santé physique parce que le percepteur d'impôt fait preuve de négligence grave.

*Initiatives parlementaires*

Même si personne ne se réjouit de payer des impôts, la grande majorité des Canadiens présentent leurs déclarations de revenus comme il se doit, conservent leurs reçus et demandent uniquement les déductions auxquelles ils ont droit. L'Agence du revenu du Canada, elle, mène généralement ses activités de façon juste et efficace. Par contre, une grave erreur commise par l'Agence du revenu du Canada, l'ARC, peut coûter très cher aux contribuables, même s'ils ne sont aucunement responsables de l'erreur en question. Malheureusement, il arrive que des erreurs de ce genre se produisent. La motion M-43 vise à corriger ce problème. Ainsi, elle donne instruction au Comité permanent des finances de la Chambre des communes d'entreprendre une étude en vue d'élaborer et de déposer un projet de loi, et de faire rapport à la Chambre sur les mesures nécessaires pour établir une obligation de diligence exécutoire entre l'ARC et les contribuables canadiens. La motion vise aussi à amener l'ARC à assumer une plus grande part de responsabilité pour ce qui est des communications, à accorder plus de pouvoir au Bureau de l'ombudsman des contribuables et à permettre aux Canadiens victimes d'une erreur grave d'obtenir réparation.

Plusieurs récits montrent à quel point de telles réformes sont nécessaires. Irv Leroux était un Britannico-Colombien entreprenant. Au début des années 1990, il a déboisé une parcelle de terre pour y aménager un terrain de camping et un parc pour caravanes. Il a commencé à avoir des difficultés lorsque l'ARC l'a soumis à une vérification en 1996. L'ARC a demandé certains documents, que M. Leroux lui a présentés. En raison d'une grossière négligence, l'ARC a d'abord perdu, puis détruit les documents originaux. Cela ne l'a toutefois pas empêchée de continuer à exiger que M. Leroux produise les documents originaux et de refuser d'accepter les copies qu'il était parvenu à obtenir et à présenter. Au lieu de cela, l'ARC a continué d'exiger les documents originaux qu'elle avait détruits. Elle a simplement poursuivi la réévaluation du revenu de M. Leroux, après avoir détruit les seuls éléments de preuve que celui-ci pouvait fournir pour sa défense. En 2006, soit 10 ans plus tard, l'ARC a reconnu que M. Leroux avait raison depuis le début et qu'il n'avait pas à payer les impôts qu'elle avait réclamés à l'origine. Malheureusement, le mal était fait. Les déboires avec l'ARC avaient coûté à M. Leroux son entreprise, sa maison et même sa santé. M. Leroux a intenté des poursuites contre l'ARC, et, au bout du compte, un tribunal a statué que l'ARC avait une obligation de diligence à l'égard de M. Leroux et qu'elle avait fait preuve de négligence. Voilà le récit d'un homme ruiné par le traitement scandaleux que l'ARC lui a réservé. Cela ne doit plus jamais se produire.

Dans une autre affaire, David, un habitant de Calgary Rocky Ridge, avait conclu avec son ex-épouse une entente de partage des responsabilités parentales. Afin de se conformer à la Loi sur le divorce, son ex-épouse et lui avaient convenu que chaque ex-époux verserait à l'autre une pension alimentaire en fonction de son revenu. David a fait de son mieux pour se conformer à la Loi. Il a lu les règles attentivement, puis a cherché de l'information sur le site Web de l'ARC. Il croyait pouvoir se fier au site Web de l'ARC pour obtenir des renseignements exacts en matière d'impôt, tout particulièrement parce qu'un exemple dont il était question sur le site correspondait exactement à sa propre situation. Cependant, quelques années plus tard, l'ARC l'a soumis à une réévaluation, a refusé d'accorder les déductions dont il était question sur son propre site et a exigé le paiement d'impôts rétroactifs considérables.

La communication d'information claire et fiable par l'ARC aux contribuables permettrait de diminuer le stress et les coûts tant pour les contribuables canadiens que pour le Trésor.

Dans un troisième exemple, Janet est une mère du Sud de l'Ontario qui travaille dur. Elle paie ses impôts, conserve ses reçus et se conforme à la loi. Toutefois, pour des raisons indépendantes de sa volonté, quelqu'un à l'ARC a coché la case indiquant qu'elle était décédée. Un clic de souris a causé des mois d'inconvénients à cette contribuable respectueuse des lois. L'ARC a marqué d'un indicateur son numéro d'assurance sociale, ce qui a fait cesser ses paiements de Prestation universelle pour la garde d'enfants. L'Agence a exigé le remboursement d'un trop-payé à sa succession, et pourtant, elle continuait d'accepter les retenues à la source de son employeur, sans doute sous une nouvelle catégorie de travail posthume. Et comble de tout cela, on lui a retiré son statut de principale fournisseuse de soins pour son fils. Malgré des appels répétés à Service Canada et à l'ARC, son fils est demeuré sans pourvoyeur de soins légal.

● (1120)

Il est difficile d'imaginer le stress et l'angoisse d'une mère qui craint que l'État ne saisisse son enfant et ne la traite comme une ravisseuse. Cette femme n'a rien fait de mal mais a enduré des mois de stress, d'incertitude financière, de travail supplémentaire inutile et de peur de perdre la garde de son enfant en raison d'une erreur administrative aux vastes conséquences.

Que se serait-il produit si cela était arrivé à une aînée aux facultés réduites qui n'avait pas d'employeur et de député serviable pour lutter pour elle comme ce fut le cas pour Janet? Quelles souffrances seraient infligées si quelqu'un perdait soudainement, sans préavis, ses prestations de la Sécurité de la vieillesse, du Supplément de revenu garanti ou du Régime de pensions du Canada ou une autre forme de soutien associée à son numéro d'assurance sociale? Un programme de résolution plus convivial et un ombudsman aux pouvoirs accrus pourraient aider à amenuiser de telles épreuves pour les contribuables irréprochables.

Ces exemples illustrent des problèmes que le Parlement peut régler en adoptant la motion. En effet, j'estime qu'il est de notre devoir, en tant qu'assemblée législative élue, d'intervenir à l'égard des injustices causées par le collecteur d'impôt du Canada. En tant que députés, nous devons réagir à l'évolution du droit dans les instances juridiques. Lorsqu'un tribunal, tel que la Cour suprême de la Colombie-Britannique dans l'affaire *Leroux c. l'Agence du revenu du Canada*, fait une nouvelle constatation dans l'interprétation de la loi fédérale qui pourrait avoir des conséquences étendues, il incombe au Parlement d'intervenir.

Au paragraphe 209 de l'affaire Leroux, le juge Humphries conclut que, « dans les circonstances entourant le cas présent, les employés de l'ARC, et plus précisément les vérificateurs, avaient une obligation de diligence à l'endroit de M. Leroux ». Au paragraphe 311, elle conclut en outre que « la norme de diligence due à l'endroit de M. Leroux était celle d'un vérificateur d'impôt raisonnablement compétent dans les circonstances ».

Le fait que la common law du Canada s'appuie sur des précédents signifie que les tribunaux canadiens traiteront maintenant cette décision concernant l'obligation de diligence comme une décision à caractère persuasif ou un précédent contraignant, en fonction de leur échelon. Si une affaire fait l'objet d'un appel devant la Cour suprême du Canada, l'obligation de diligence pourrait bien devenir loi sans contribution législative.

*Initiatives parlementaires*

La motion M-43 propose que le Parlement assume ses responsabilités et qu'il se penche, avant les tribunaux, sur la meilleure façon de s'attaquer au problème. Elle ordonne au Comité permanent des finances d'entreprendre une étude et de faire rapport sur les mesures nécessaires pour établir une obligation de diligence exécutoire entre l'Agence du revenu du Canada et les Canadiens. En langage clair, par « obligation de diligence », on veut dire qu'une partie doit tenir compte des intérêts légitimes de l'autre partie dans une relation afin de ne pas lui porter indûment préjudice.

Que cela nous plaise ou non, tous les Canadiens ont des rapports avec l'Agence du revenu du Canada, qui est beaucoup plus puissante que n'importe quelle personne ou entreprise. Une telle puissance peut être requise pour un régime fiscal efficace, mais devrait inclure des garanties contre les abus, comme une obligation de diligence.

En soumettant cette question au comité des finances, le Parlement nous permet d'obtenir les renseignements nécessaires pour prendre une décision éclairée. Nous pouvons alors entendre les témoignages de différents intervenants, de l'ARC aux fiscalistes en passant par les défenseurs des droits des contribuables, les comptables, le personnel de recherche de la Bibliothèque du Parlement et les simples citoyens. En soumettant cette question au comité, le Parlement permet aussi aux différentes parties de s'exprimer sur une mesure qui aura une incidence sur tous les Canadiens, quelle que soit leur affiliation politique. En saisissant le comité de cette question, le Parlement fait en sorte que les délibérations se fassent au vu et au su de la population, ce qui contribue ainsi à l'objectif d'ouverture qu'il s'est fixé.

Je sais que le comité des finances a de nombreuses questions urgentes à traiter dans les prochains mois. J'ai donc assorti la motion M-43 d'un généreux échéancier. Comme il aura jusqu'au dernier jour de séance de 2017 pour faire rapport, le comité disposera d'un an et demi pour se pencher sur cette question sans sacrifier les autres grandes priorités.

Même si elle exige prudence, rigueur et pleine participation du Parlement, l'instauration d'une obligation de diligence entre l'ARC et les contribuables est une mesure importante qui doit tout de même être prise.

J'en viens maintenant à parler des mesures que propose la motion M-43 et ce qui les justifie. L'obligation de diligence s'accompagne toujours d'un devoir de diligence à l'aune duquel elle se mesure. Dans l'affaire Leroux, la juge Humphries a établi la norme du vérificateur raisonnablement compétent. Or, qu'est-ce qui guide les vérificateurs raisonnablement compétents? Comment l'ARC définit-elle, globalement, la façon dont elle traite les contribuables?

La Charte des droits des contribuables dresse déjà une liste d'attentes quant à la manière dont l'ARC devrait mener ses affaires. Ces attentes relèvent toutefois davantage de vœux pieux que de mesures contraignantes. La motion M-43 veut remédier à cette situation en ordonnant au comité des finances de se pencher sur la question afin de trouver des façons de faire respecter concrètement les droits définis dans la Charte des droits des contribuables en en faisant une norme de diligence que l'ARC serait tenue de respecter.

• (1125)

La motion prévoit aussi une bonification des droits contenus dans la Charte des droits du contribuable afin de résoudre les problèmes vécus par Irv Leroux, par David, de ma circonscription, et par Janet, du Sud de l'Ontario.

La motion prévoit inclure dans la loi des mesures que l'ARC devrait prendre de toute manière, pour éviter que soient commis des actes frivoles, vexatoires, malveillants ou éminemment négligents à

l'endroit de contribuables, ce qui permettrait aux employés de l'ARC et aux contribuables canadiens de savoir à quoi s'en tenir. Exiger que l'information fournie par l'ARC soit exacte et fiable résoudrait le problème de David. Si une personne consulte le site Web de l'ARC et y trouve de l'information au sujet d'une déduction ou d'un crédit qui correspond parfaitement à son cas personnel ou au cas de sa famille, elle devrait pouvoir se fier à l'information en question. Ce qui m'amène à parler de la proposition visant à accorder au Bureau de l'ombudsman des contribuables le droit d'enquêter, d'appliquer la loi et de prendre les mesures qui s'imposent en cas de non-respect de la norme de diligence.

Renforcer les pouvoirs de l'ombudsman préviendrait le recours à la Cour canadienne de l'impôt dans de nombreux cas litigieux et constituerait un mécanisme correcteur interne servant à trouver le juste équilibre entre la collecte efficace des recettes fiscales et l'obligation de ne pas brimer les contribuables. Mais surtout, le contribuable pourrait être indemnisé si l'ombudsman juge qu'il a été victime d'une négligence grave. L'ombudsman pourrait remédier aux petites erreurs ayant des conséquences graves, comme ce fut le cas lorsque l'ARC a noté par erreur que Janet était décédée. Les employés seraient incités à ne pas persister dans leurs erreurs puisque celles-ci pourraient être corrigées rapidement et sans heurts à l'aide d'un système permettant de faire enquête et d'apporter des correctifs.

Les droits s'accompagnent toujours de responsabilités, et cette motion ne fait pas exception. Lorsque nous comptons légiférer pour définir de nouveaux droits et bonifier ceux qui sont déjà contenus dans la Charte, nous avons la responsabilité de définir des limites raisonnables encadrant l'exercice de ces droits pour ne pas nuire à la capacité de l'ARC de collecter des recettes fiscales. La motion vise à indiquer au comité des finances d'entreprendre une étude sur les mesures à prendre pour imposer des limites raisonnables aux droits constituant la norme de diligence et le devoir de diligence, de manière à ce que le Parlement puisse trouver le juste équilibre entre la collecte des recettes fiscales et la protection des Canadiens.

En somme, cette motion ne ferait pas en sorte de tenir l'ARC responsable de chaque erreur faite par ses employés, mais elle la tiendrait responsable dans les cas de négligence grave. Le comité des finances est l'organe idéal pour discuter des limites à établir et consulter la ministre du Revenu national ainsi que des représentants de son ministère à ce sujet. L'ARC joue un rôle essentiel dans le financement de l'État et ne devrait pas être empêchée de faire son travail, mais simplement obligée de respecter certaines limites destinées à protéger les contribuables contre les abus flagrants.

Pour conclure, je lance directement un appel à mes collègues de tous les partis. Les députés ministériels et ceux des autres partis de l'opposition se demandent peut-être pourquoi ils devraient appuyer une motion d'initiative parlementaire sur l'Agence du revenu du Canada.

Je dirais à mes collègues du gouvernement que j'appuie la promesse qu'ils ont faite durant la campagne électorale et le mandat qui a été donné à la ministre du Revenu national de prendre des mesures pour rendre l'ARC plus juste et plus utile et faciliter l'accès à ses services et en faire une agence, comme ils disent, plus axée sur la clientèle. Cette motion est conforme à ces objectifs louables et offre une manière intéressante de les atteindre. Grâce à cette motion, mes collègues conservateurs et moi pourrions peut-être aider le gouvernement à remplir cette promesse particulière de son programme électoral. Nous sommes heureux de cette occasion que nous avons de collaborer à l'étude de la question pour élaborer ensemble une solution sensée, bonne pour tous les Canadiens.

Je dirais à mes collègues à ma gauche, sur les bancs de l'opposition, que les mesures proposées dans cette motion visent directement la volonté qu'a toujours eu leur parti d'être la conscience sociale du Canada et de veiller à ce que les Canadiens ordinaires soient traités équitablement. Après tout, cette motion serait surtout bénéfique aux Canadiens qui n'ont pas les moyens de se payer les conseils d'un fiscaliste lorsqu'ils préparent leurs déclarations, et les honoraires d'un avocat s'ils font l'objet d'un litige.

Que les Canadiens votent pour les conservateurs, les libéraux, le NPD, le Bloc ou le Parti vert, ils doivent tous payer de l'impôt et ils veulent tous être traités équitablement par l'ARC. Les partis peuvent ne pas s'entendre — et c'est le cas — sur les taux d'imposition qui devraient être appliqués et la manière dont l'argent des contribuables devrait être dépensé, mais nous sommes certainement tous d'accord pour dire que le percepteur d'impôts doit être efficace sans écraser les Canadiens et que, lorsqu'il s'agit de payer des impôts et de contester une décision de l'ARC, le processus ne devrait jamais être la punition.

Je recommande vivement à tous mes collègues de tous les partis de voter comme moi en faveur de la motion M-43.

• (1130)

**L'hon. Larry Bagnell (Yukon, Lib.):** Madame la Présidente, je remercie le député d'avoir présenté cette motion réfléchie et je souscris aux objectifs visant l'amélioration du travail de l'Agence du revenu du Canada. C'est pourquoi je suis ravi que le gouvernement ait prévu des fonds supplémentaires dans le budget et qu'il préconise de les utiliser plus efficacement, pas seulement à l'ARC, mais aussi dans plusieurs autres ministères.

Toutefois, je ne suis pas certain que ce soit la bonne façon d'assurer le respect de ces droits, et j'ai une brève question à poser.

La motion parle des mesures « nécessaires pour que soit confié au Bureau de l'ombudsman des contribuables le pouvoir d'ordonner le respect des décisions de la Cour canadienne de l'impôt ou des décisions officielles rendues dans certains dossiers ». Si des décisions officielles ont été rendues, je ne comprends pas pourquoi elles n'ont pas déjà été appliquées. Les ordonnances de la Cour ne sont-elles pas exécutées? En outre, le pouvoir de l'ombudsman d'ordonner une réparation semble être plus puissant et plus étendu que tout autre pouvoir des ombudsmans parlementaires. Je me demande si le député s'appuie sur des précédents à cet égard.

**M. Pat Kelly:** Madame la Présidente, je remercie le député de Yukon de ce qui a semblé être un appui à l'objet de cette motion, qui devrait nous plaire à tous en tant que parlementaires.

Pour répondre à ses questions, on pourrait certes penser que lorsqu'un tribunal rend une décision, on devrait s'en tenir à cette décision et ne pas avoir besoin d'autres instructions. Mais apparemment, ce n'est pas ce qui se produit, d'après certaines plaintes et les discussions que nous avons eues au sujet des difficultés de l'ARC à se conformer à la décision de la Cour. Nous avons donc inclus cela dans la motion précisément en réponse à ce qu'on nous a dit dans le cadre de nos recherches.

Pour ce qui est de donner plus de pouvoir à l'ombudsman, il n'y a pas de précédent dans d'autres organismes, mais l'ARC est un organisme unique en ce sens qu'elle exerce un pouvoir particulier sur les contribuables et les entreprises du Canada. Étant donné que le fardeau de la preuve est inversé lorsque l'ARC évalue...

**La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes):** Comme il y a d'autres personnes qui souhaitent poser des questions, je demande

### *Initiatives parlementaires*

aux députés d'être brefs dans leurs questions et leurs réponses afin que nous puissions considérer à fond cette question.

Nous reprenons les questions et observations. Le député de Sherbrooke a la parole.

[Français]

**M. Pierre-Luc Dusseault (Sherbrooke, NPD):** Madame la Présidente, je remercie mon collègue de son initiative.

Je vais le laisser continuer à parler de la question de l'ombudsman parce que je voulais également soulever cette question. Dans sa motion, au point c)(iii) on dit:

[...] accorder au Bureau de l'ombudsman des contribuables des pouvoirs en matière d'enquête et d'application de la loi, dont le pouvoir de prendre les mesures qui s'imposent en cas de non respect de la norme de diligence énoncée dans la Charte des droits du contribuable.

Au point d), on dit:

[...] soit confié au Bureau de l'ombudsman des contribuables le pouvoir d'ordonner le respect des décisions de la Cour canadienne de l'impôt ou des décisions officielles rendues dans certains dossiers.

Comment le Comité permanent des finances va-t-il pouvoir mettre cela en avant? Cela m'intrigue beaucoup. Présentement, au Bureau de l'ombudsman, c'est un ombudsman administratif qui a été nommé par le gouverneur en conseil. Changer les pouvoirs à ce point change profondément le rôle de l'ombudsman. Cela prendrait plus que cette motion et de plus, seul le gouvernement peut changer le mandat de l'ombudsman.

Selon mon collègue, quelle solution le Comité permanent des finances pourrait-il trouver pour régler cette impasse potentielle?

• (1135)

[Traduction]

**M. Pat Kelly:** Madame la Présidente, je remercie le député de sa question qui me donne l'occasion de poursuivre en quelque sorte la réponse que j'ai donnée à la question précédente.

Nous avons effectivement demandé au comité d'étudier cette question, de faire rapport de ses conclusions et de trouver des façons d'atteindre les objectifs. L'un des objectifs est de voir à ce que le bureau de l'ombudsman ait suffisamment de pouvoirs pour protéger les contribuables canadiens. J'encourage les députés à appuyer la motion afin que l'on puisse étudier la question et trouver des façons d'accroître les pouvoirs de l'ombudsman de manière à ce qu'il puisse défendre l'intégrité des contribuables lorsqu'ils sont victimes d'une grave erreur de la part de l'Agence du revenu du Canada.

[Français]

**M. Emmanuel Dubourg (secrétaire parlementaire de la ministre du Revenu national, Lib.):** Madame la Présidente, je suis heureux d'avoir l'occasion de prendre la parole, aujourd'hui, pour parler des différentes mesures qui ont été entreprises afin de protéger et de défendre les droits et les intérêts des contribuables canadiens de manière responsable.

L'Agence du revenu du Canada a à coeur d'obtenir des résultats concrets pour les Canadiens et de leur offrir un gouvernement professionnel. Grâce à un investissement de 1 milliard de dollars sur cinq ans prévu dans le budget de 2016, l'Agence sera en mesure de le faire.

*Initiatives parlementaires*

En plus de lutter contre l'évasion fiscale et l'évitement fiscal et d'améliorer le recouvrement des recettes, l'Agence utilisera ces fonds à bon escient pour améliorer les services offerts aux Canadiens, particulièrement les Canadiens à faible revenu, les nouveaux Canadiens et les communautés autochtones. Un investissement de 185,8 millions de dollars sur une période de cinq ans permettra à l'Agence d'améliorer l'accès téléphonique et sa correspondance — d'ailleurs, plusieurs mesures ont été prises en ce sens — et d'accroître ses activités de sensibilisation auprès des Canadiens vulnérables à faible revenu, y compris les peuples autochtones.

Comme on peut le constater, la motion M-43 de mon collègue comporte une faille majeure. Elle est sans nul doute bien intentionnée, mais elle n'est pas nécessaire, et je vais démontrer pourquoi. Il s'agit tout au plus d'une solution en quête de problèmes. Elle concerne un problème qui n'existe pas, tout simplement.

Je ne dis pas que les histoires présentées par mon collègue n'existent pas, mais je veux surtout parler des mesures qui sont en place pour aider ces personnes qui rencontrent des difficultés de ce genre auprès de l'Agence du revenu du Canada.

Les contribuables ont déjà accès à une foule de moyens et de recours pour régler leurs différends relatifs à leur avis de cotisation. L'adoption d'une telle motion ne viendrait que dédoubler un ensemble de services déjà en place. La Charte des droits du contribuable de l'Agence du revenu du Canada prévoit 16 droits et cinq engagements envers les petites entreprises. Elle confirme l'engagement qu'a pris l'Agence de servir les contribuables avec professionnalisme, courtoisie et équité.

Le programme des Plaintes liées au service de l'ARC et le Bureau de l'ombudsman des contribuables appuient les droits en matière de service que prévoit cette charte. Plus précisément, de nombreux droits que prévoit la Charte des droits du contribuable sont déjà exécutoires en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu, de la Loi sur les langues officielles et de la Loi sur la protection des renseignements personnels. Ces lois assurent aux Canadiens des recours judiciaires, comme le droit de s'opposer à une cotisation de leur impôt ou le droit à la vie privée et à la protection de leurs renseignements personnels.

En outre, la Cour suprême a déjà fait la distinction entre les décisions politiques et les décisions opérationnelles. Elle a jugé que les décisions opérationnelles, comme la mise en oeuvre des politiques du gouvernement, sont déjà assujetties à une obligation de diligence. Par conséquent, il serait redondant, sur le plan juridique, d'établir une obligation de diligence exécutoire. Le fait d'ajouter simplement l'expression « obligation de diligence exécutoire » à la Charte des droits du contribuable ne lui donnerait pas plus de force.

● (1140)

[Traduction]

J'aimerais souligner que la Charte des droits du contribuable a été modifiée en 2013. L'opposition formait alors le gouvernement et a eu amplement l'occasion d'apporter toute modification qu'il jugeait nécessaire. Il est curieux que le député de Calgary Rocky Ridge estime maintenant que le gouvernement d'alors n'a pas fait un travail adéquat et qu'il doit donc lui-même réclamer ces modifications.

Vraisemblablement, les auteurs ont reconnu que la combinaison de droits prévus par la loi et de droits en matière de service que privilégie l'Agence constitue une bonne approche. Cette approche est conforme à celles de nombreux autres pays membres de l'OCDE ont adoptées pour ces questions.

Le député a aussi mentionné lors d'entrevues avec les médias des cas particuliers dont il se serait inspiré pour rédiger cette motion. L'un d'eux a commencé il y a 19 ans, donc bien avant que les recours d'aujourd'hui soient en place.

[Français]

Bien que je partage ses préoccupations en ce qui a trait aux dossiers qu'il a mentionnés au sujet des contribuables de son comté qui ont eu des difficultés de recours auprès de l'Agence du revenu du Canada, je tiens à préciser que le cas en question a été résolu peu après l'arrivée au pouvoir du gouvernement.

L'honorable député a aussi parlé du cas vécu par un de ses concitoyens. Il n'y a pas lieu de discuter de renseignements précis. À l'Agence du revenu du Canada, l'article 241 empêche de discuter de dossiers particuliers, mais j'espère bien que mon collègue a avisé le contribuable en question des mécanismes de recours que l'Agence met à sa disposition.

Mon deuxième argument contre la motion touche le Bureau de l'ombudsman des contribuables. L'ombudsman examine de façon impartiale les plaintes non résolues en matière de service que lui présentent les contribuables. L'ombudsman n'est pas le défenseur des contribuables, et il n'est pas non plus le défenseur de l'Agence du revenu du Canada. Il examine plutôt les plaintes liées au service pour déterminer si les contribuables ont reçu des renseignements exacts, clairs et complets de façon équitable, courtoise et opportune.

L'ombudsman mène son enquête et, au besoin, recommande ensuite des mesures correctives pour les problèmes systémiques en matière de service. Cette approche a le mérite d'éviter aux contribuables un processus qui, autrement, pourrait être long, ardu et coûteux. C'est certainement la façon la plus équitable de régler les questions litigieuses, puisque tous les Canadiens bénéficient des mêmes droits, et non pas seulement ceux qui ont les moyens d'entamer des procédures judiciaires.

Ce qui est peut-être plus important encore, c'est le fait de favoriser des relations de coopération ouvertes entre les contribuables et l'Agence, pour permettre à celle-ci de régler les plaintes rapidement et à peu de coût. Certaines plaintes et certains différends tirent leur origine d'un manque d'information ou d'un simple malentendu. C'est pourquoi les employés de l'Agence veulent qu'on leur parle et qu'on reste en contact avec eux.

Je rappelle qu'un investissement sans précédent de 188 millions de dollars servira à améliorer le service à la clientèle. En ce sens, les préoccupations de mon collègue sont les bienvenues, toutefois nous avons déjà entamé plusieurs mesures pour régler un certain nombre de différends.

Je rappellerai brièvement que, si un contribuable a des difficultés avec Revenu Canada, il y a plusieurs façons de faire possibles. Plusieurs mesures sont en place — Mon dossier pour les particuliers, Mon dossier d'entreprise et Représenter un client — de façon à permettre aux contribuables d'adresser leurs différends à l'Agence du revenu du Canada.

Ce que la motion propose, c'est d'envoyer, dans une lettre officielle, l'information qui aurait été déjà fournie au contribuable par téléphone. Le seul but de cela serait de mettre par écrit l'information que les contribuables ont déjà reçue au téléphone par un agent de l'agence.

*Initiatives parlementaires*

Je rappelle à mon collègue que, l'année dernière, lors de la précédente législature, l'Agence du revenu du Canada avait même fait des enquêtes pour établir si on répondait bien aux appels téléphoniques. Les conservateurs étaient au pouvoir, et je me demande effectivement ce qui a été fait à ce moment-là.

Nous voilà maintenant au pouvoir. Nous investissons l'incroyable somme de 185 millions de dollars pour améliorer les services téléphoniques et toute la documentation. En général, nous voulons servir les contribuables comme s'ils étaient des clients.

C'est pour cette raison que nous allons voter contre la motion de mon collègue conservateur.

• (1145)

**M. Pierre-Luc Dusseault (Sherbrooke, NPD):** Madame la Présidente, d'entrée de jeu, je veux remercier mon collègue de son initiative de ce matin, qui est certainement pleine de bonnes intentions.

Je vais, moi aussi, commencer par résumer le contenu de la motion et parler de ce qui est pour le moins problématique sans rien enlever aux très bonnes intentions du député.

D'abord, la motion demande de façon assez inusitée: de référer au Comité permanent des finances les demandes qu'elle contient pour les intégrer à un projet de loi; de rapporter à la Chambre le projet de loi rédigé par le Comité permanent des finances au nom du député de Calgary Rocky Ridge; que ce projet de loi se retrouve ensuite dans l'ordre des priorités; enfin, que le député puisse en débattre comme s'il s'agissait de son propre projet de loi émanant des députés.

Il faut reconnaître que cette demande est assez inusitée. De toute façon, notre collègue de New Westminster—Burnaby en a bien parlé ce matin dans son rappel au Règlement, et nous espérons des clarifications du Président sur les précédents que créerait une telle motion et sur la faisabilité d'une telle pratique.

Aujourd'hui, je m'attarderai davantage au contenu, car c'est surtout à cela que les gens s'intéressent. C'est une longue motion, et elle a été lue tout à l'heure.

En bref, en *a*), on demande d'intégrer à la Loi sur l'Agence du revenu du Canada « une obligation de diligence exécutoire » pour les employés de l'Agence.

En *b*), on parle d'enchâsser la Charte des droits du contribuable dans la loi. J'utilise le verbe « enchâsser » car j'estime qu'il convient tout à fait. Évidemment, comme l'a mentionné mon collègue précédemment, cela pourrait créer plusieurs problèmes.

En *c*), on demande de changer certains droits. Advenant que le Comité permanent des finances se penche bel et bien sur la question et enchâsse les droits dans la charte, mon collègue demande également de changer les droits 4, 8 et 9.

En *d*), que le point *c*) recoupe un peu, on demande d'apporter aussi des changements aux pouvoirs et au mandat du Bureau de l'ombudsman des contribuables, ce qui constitue l'une des parties plus problématiques. Cela a aussi été soulevé par mon collègue.

Les changements demandés peuvent sembler positifs au premier regard. Toutefois, de notre côté, nous avons plusieurs réserves sur le plan juridique quant à la faisabilité de ce qui est demandé. La dernière chose que nous voudrions serait imposer au Comité permanent des finances un travail dont certains éléments seraient déjà édictés dans une motion mais, à toutes fins pratiques, presque impossibles à inclure dans une législation. Le Comité permanent des finances aurait ensuite le mandat de rédiger un projet de loi avec ce qui serait voté plus tard pendant cette session parlementaire, d'ici juin.

Parlons un peu du cadre juridique dans lequel nous travaillons et des problèmes que peut soulever le fait d'inclure dans la loi la Charte des droits du contribuable, qui n'est pas une loi en ce moment. Par contre, il s'agit d'un document de référence pour l'Agence du revenu du Canada quant au rendement des services aux Canadiens. Ce sont des droits extrêmement importants pour les contribuables.

Cette charte a été édictée sous le gouvernement conservateur précédent. Elle comporte plusieurs droits; on en compte 16 au total. On y retrouve quelques droits purement légaux que l'Agence du revenu du Canada est tenue de respecter en vertu de lois. Cela a été également soulevé par mon collègue.

On y parle de recevoir les montants que l'Agence du revenu nous doit. C'est la moindre des choses qu'on nous rende les montants dus et c'est une obligation légale de l'Agence. Le fait d'être servi dans les deux langues officielles est une obligation extrêmement importante, à notre avis. C'est important que ce droit soit légal. Il y a le droit à la vie privée et à la protection de ses renseignements personnels. Des lois protègent déjà ces choses-là. Ensuite, il y a le droit d'être traité de façon uniforme. Évidemment, cela recoupe un peu le premier droit.

• (1150)

Au droit numéro 9, on dit qu'on peut avoir des allègements dans certaines circonstances. Ils peuvent être donnés en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu.

Je suis passé rapidement sur le droit numéro 4 qui est le droit d'avoir un règlement et de faire appel des décisions rendues par l'Agence du revenu du Canada. C'est un droit extrêmement important.

Or aux droits 5, 6, 9, 10, 11, 13, 14 et 15, on retrouve plutôt des droits relatifs aux normes de service que l'Agence du revenu du Canada est tenue de respecter. Je citerai juste deux exemples. Au droit numéro 5, on parle du droit d'être traité de façon professionnelle, courtoise et équitable. Au droit numéro 6, on parle du droit d'avoir des renseignements complets, exacts, clairs et opportuns. Évidemment, avoir des renseignements opportuns, c'est évidemment important aussi. Cela a été soulevé par mon collègue. Toutefois, il y a un danger à vouloir intégrer tous les droits dans une loi pour que ces droits soient légaux. En effet, traiter les personnes de façon professionnelle, courtoise et équitable ou fournir des renseignements opportuns, cela pourrait créer une situation juridique difficile, c'est le moins qu'on puisse dire.

Ces droits, qui ne sont pas nécessairement protégés par un article de loi, sont par ailleurs protégés par l'ombudsman des contribuables. Il est chargé de faire appliquer les droits administratifs des contribuables. Les droits légaux sont déjà protégés et ils peuvent être soumis au tribunal.

En fait, dans les questions fréquemment posées à l'Agence du revenu du Canada, on parle des droits de la Charte. La question 8, par exemple, se lit ainsi: « S'agit-il de droits légaux? » Et voici la réponse que l'on retrouve sur le site de l'Agence du revenu du Canada:

[...] Les droits administratifs sont ceux que l'ARC a créés pour régir ses relations avec les contribuables, en reconnaissant le fait que l'on ne peut pas légiférer pour offrir un bon service; celui-ci repose plutôt sur une culture organisationnelle qui privilégie et récompense le bon service.

*Initiatives parlementaires*

C'est la réponse que l'on retrouve sur le site même de l'Agence du revenu du Canada où on parle des droits administratifs des contribuables, droits qui sont extrêmement importants, et loin de moi l'idée de vouloir diminuer ces droits par rapport aux autres. Je voulais simplement mentionner qu'il y a une différence entre certains droits dans la Charte et que le fait de vouloir les mettre tous dans une loi pourrait créer un problème juridique.

Tout à l'heure, je parlais du Bureau de l'ombudsman des contribuables. Dans la question que j'ai posée à mon collègue, je disais que la nomination initiale avait été faite en 2007. Le Bureau a été créé par un décret du Conseil privé, le décret C.P. 2007-0828, sous les conservateurs, pour effectivement mieux protéger les contribuables en cas de manquements ou de situations fâcheuses, comme mon collègue l'a soulevé, et qui sont extrêmement préoccupants. Ce Bureau avait donc été créé pour protéger les droits administratifs qui ont été plus tard édictés dans une Charte des droits des contribuables.

La seule façon de modifier le Bureau de l'ombudsman des contribuables et son mandat, c'est par un décret du gouverneur en conseil. Cela pourrait placer le Comité permanent des finances dans une situation difficile par rapport au pouvoir de l'ombudsman. On lui demande de changer plusieurs choses dans son mandat et ses capacités. Malheureusement, le pouvoir est dans les mains du gouverneur en conseil, donc le gouvernement lui-même. Ce n'est pas nécessairement sur le plan législatif qu'on pourrait y arriver. De plus, il est clairement indiqué que l'ombudsman des contribuables est un ombudsman sur le plan administratif, ce qui est défini comme un ombudsman faisant uniquement rapport au chef de l'organisation sur laquelle il enquête. Ce n'est pas un mandat qui découle de la loi, contrairement à celui d'autres ombudsmans, comme l'ombudsman de l'approvisionnement qui a un mandat légal et qui a donc aussi des pouvoirs légaux à sa disposition pour faire respecter les règles et la loi.

• (1155)

Je remercie mon collègue de son initiative concernant cette question et je suis impatient d'entendre les prochaines discussions.

[Traduction]

**M. Tom Kmiec (Calgary Shepard, PCC):** Madame la Présidente, nous devons bien comprendre le contenu de la motion si nous voulons que notre réflexion soit adéquate. Être capable de remplir sa déclaration de revenus sans l'aide d'un comptable professionnel, voilà le principe fondamental qui devrait s'appliquer à tous les contribuables du Canada. Ces derniers devraient aussi pouvoir traiter avec l'Agence du revenu du Canada sans avoir besoin de l'aide d'un professionnel.

Les contribuables ne choisissent pas de faire affaire avec le gouvernement et l'Agence du revenu du Canada, cette réalité leur est imposée dès leur naissance. En fait, seuls les immigrants ont ce qu'on pourrait appeler un choix, puisqu'ils peuvent décider d'être traités médiocrement par l'Agence du revenu du Canada.

Le code fiscal fait à peu près 2 500 pages. J'avais d'ailleurs très envie de l'imprimer au complet et de m'en servir aujourd'hui comme lutrin.

Les députés connaissent sans doute le proverbe yiddish qui dit : « Qui a la connaissance n'est perdu nulle part »; eh bien moi, je me suis perdu en lisant le document dans son format d'origine. C'est écrit tout petit — pas plus que six points de fonte — et sur du papier qui ressemble fort à du papier bible. Pour tout dire, il est illisible et complètement inutilisable par la plupart des Canadiens. Il lui manque même bon nombre de bulletins d'information, d'avis

juridiques produits par des cabinets comptables et de documents servant à interpréter ce qui s'y trouve.

D'entrée de jeu, le contribuable qui doit traiter avec l'Agence du revenu du Canada est désavantagé. En fait, quand une personne reçoit un appel ou une lettre de l'Agence ou appelle son service à la clientèle, elle suppose automatiquement que son interlocuteur a raison. Elle n'a d'autre choix que de se fier à son jugement tellement le code fiscal est compliqué.

Voilà pourquoi cette motion contribuera concrètement à améliorer les relations entre les contribuables et le fisc et à les rendre plus équitables. Elle demande simplement au comité de se pencher sur la situation et dresse une liste de problèmes à régler. Le droit 9 prévoirait : « [...] exiger que les plaintes contre les services de l'ARC soient traitées en temps opportun, accorder au Bureau de l'ombudsman des contribuables des pouvoirs en matière d'enquête et d'application de la loi [...] » Ce sont des éléments auxquels il faut réfléchir.

Le comité pourrait se pencher là-dessus, mener des consultations et faire rapport. Le gouvernement souhaitait en faire nettement plus à cet égard, d'ailleurs. Il s'agit également d'une occasion d'entendre des témoins. Rien ne me ferait plus plaisir que de convoquer des habitants de ma circonscription et d'autres personnes qui m'ont écrit pour me faire part de leur situation. Je me suis entretenu au téléphone avec de nombreuses personnes que l'Agence du revenu du Canada a traitées de piètre façon, ou dont l'entreprise a été détruite à la suite d'erreurs commises dans le cadre d'une vérification ou d'une évaluation. Ce sont là des injustices flagrantes.

Le député de Bourassa a parlé des sommes d'argent dépensées par l'Agence du revenu du Canada. Je conviens que certains de ces investissements sont judicieux. Penchons-nous sur le travail effectué par l'Agence.

Au chapitre 7 du budget, à la page 239, on mentionne que, en temps normal, l'ARC répond à plus de 23 millions d'appels et envoie plus de 130 millions de lettres par année. Dans le budget, le gouvernement promet de revoir ces lettres pour qu'elles soient plus faciles à lire. Je suis tout à fait en faveur de cela. Adopter un langage simple est une très bonne idée, mais ce n'est pas ainsi qu'on rendra exécutoires les dispositions de la Charte. Qu'en sera-t-il des lettres aux contribuables dont le contenu est facile à comprendre, certes, mais erroné? Et si ces erreurs entraînent la perte de l'entreprise et du gagne-pain de contribuables, comme ce fut le cas dans l'affaire Leroux?

Le document budgétaire prévoit également ce qui suit à la page 240:

[...] l'équité en rendant plus facile pour les contribuables d'éviter de faire des erreurs dans la préparation de leur déclaration et de remplir leurs obligations fiscales. Ainsi, l'ARC pourra centrer ses efforts en matière de conformité sur la lutte à l'évasion fiscale et à l'évitement fiscal agressif.

Qu'en est-il des contribuables qui sont aux prises avec un vérificateur agressif ou qui font l'objet d'une évaluation erronée? Qu'en est-il de leurs droits? Ont-ils la possibilité de tenir tête à l'ARC et de lui faire savoir qu'elle fait fausse route et qu'elle a commis une erreur qui va leur coûter temps et argent et qui pourrait détruire leur gagne-pain?

*Initiatives parlementaires*

À la page 251 du document budgétaire, chapitre 8, on peut lire ce qui suit: « Le budget de 2016 propose de fournir 351,6 millions de dollars sur cinq ans [...] » La motion constitue un excellent moyen de dire au gouvernement où il devrait dépenser cette somme pour optimiser les avantages pour les contribuables. On ne devrait pas parler des avantages pour le gouvernement ou l'Agence du revenu du Canada. Les efforts devraient être axés sur le service aux clients, lesquels, dans le cas présent, sont les contribuables. Ils doivent être traités équitablement.

Il s'agit des points qui, selon moi, sont les plus utiles à la lecture du reste du document budgétaire, lequel constitue un sophisme remarquable sur le plan du marketing.

Le contribuable moyen ne peut tout simplement pas se permettre de plaider sa cause jusqu'à la Cour canadienne de l'impôt dans l'espoir d'avoir raison. Quand ils apprennent qu'ils doivent comparaître devant la Cour canadienne de l'impôt, bon nombre de contribuables jettent tout simplement l'éponge. J'ai parlé à de nombreux résidents de ma circonscription et à des gens de toutes les régions du pays qui ont appelé à mon bureau. Ils m'ont dit que ce n'était pas une option envisageable pour eux. Ils ne veulent pas que leur cause traîne devant les tribunaux pendant 10 ans dans l'espoir d'avoir peut-être gain de cause. Cette situation fait la fortune des avocats; toutefois, ce n'est certainement pas le cas des contribuables. C'est inacceptable.

• (1200)

C'est intéressant de voir que KPMG n'a pas eu à payer pour avoir caché 130 millions de dollars à l'île de Man. La société a conclu une quelconque entente avec l'ARC.

Selon un article de CBC/Radio-Canada, les employés de l'ARC ont été reçus dans des suites au Rideau Club. Le menu des réceptions privées comprenait des mets somptueux comme du ceviche de pétoncles, des crostinis garnis de rillettes de canard et du carré d'agneau rôti aux fines herbes. Je ne suis pas béotien, mais presque. Les contribuables de ma circonscription ne peuvent pas payer un tel menu pour essayer de convaincre l'ARC qu'ils ont été traités injustement.

La motion est pour le contribuable moyen qui n'a pas les moyens de retenir les services d'un avocat fiscaliste ou d'un comptable professionnel. Le contribuable moyen a un emploi régulier et une famille. Il doit vivre sa vie. Il veut avoir le moins de contact possible avec l'ARC. Nous pensons tous de la même façon. Je pense aussi comme cela. La dernière chose que je veux faire, c'est de traiter avec le gouvernement, et je dois maintenant le faire chaque jour.

Dans l'arrêt Leroux, la juge Humphries a mentionné le devoir de diligence. Tous les députés devraient se familiariser avec cette importante décision. La juge a parlé de proximité et de prévisibilité, les deux plus importants facteurs en vue de déterminer le devoir de diligence.

Au paragraphe 204, la juge Humphries mentionne que la Charte des droits des contribuables donne aux particuliers le droit d'exiger l'application uniforme de la loi, de porter plainte au sujet du service et d'obtenir une explication des conclusions de l'ARC.

Le problème, c'est que, bien souvent, l'explication est, au mieux, difficile à comprendre. Elle peut être totalement incompréhensible pour la plupart des contribuables. J'ai lu certains de ces documents et je ne les comprends même pas. C'est vrai que je ne suis pas fiscaliste. Les Canadiens ne devraient pas être obligés de recourir aux compétences d'un fiscaliste pour comprendre ce que le gouvernement essaie de leur dire quand ils tâchent de bonne foi de se conformer à ses jugements et à ses décisions. Il arrive que la décision

rendue détruit le moyen de subsistance des gens. Dans le cas de M. Leroux, elle a anéanti l'entreprise qui était son gagne-pain. M. Leroux s'est battu pendant des décennies. Aucun contribuable canadien ne devrait avoir à se battre contre le gouvernement pendant des décennies pour faire redresser un tort. Les choses ne devraient tout simplement pas se passer ainsi.

Je vais citer une partie de la décision parce qu'il importe de voir comment la juge Humphries a agi dans ce dossier. Voici ce qu'on lit au paragraphe 247:

Les intérêts de l'ARC et ceux des contribuables sont intrinsèquement opposés. Le régime fiscal d'autocotisation et d'autodéclaration énoncé dans la Loi de l'impôt sur le revenu repose sur l'honnêteté des contribuables, qui doivent faire des déclarations complètes et détaillées.

La même norme devrait s'appliquer à l'ARC.

J'aimerais parler du cas de quelques citoyens de ma circonscription. Je ne les nommerai pas parce que je ne veux pas exacerber leurs problèmes.

Un homme de ma circonscription a eu une entreprise pendant trois ans. Son comptable a fait une erreur. Il l'a reconnu. Toutefois, l'ARC a également fait une erreur pendant trois ans. Quand elle s'est rendu compte de son erreur, l'ARC a revu le dossier de l'homme et lui a imposé une amende de plus de 50 000 \$, soit près de 75 000 \$ avec intérêt. L'ARC pratiquait une saisie-arrêt sur le compte en banque de son entreprise, le vidant jusqu'au dernier cent. Elle a tout pris. Il a dû mettre tous ses employés à pied. Il ne pouvait payer ni ses fournisseurs ni son loyer. C'était déraisonnable. L'ARC aurait dû l'avertir et lui donner l'occasion de se mettre en règle. Il a dit qu'il s'était trompé. Il était prêt à se mettre en règle. Il suffisait de lui dire comment s'y prendre. Il fait maintenant affaire avec un comptable fiscaliste.

J'aimerais aussi parler d'un autre cas qui touche des gens de ma circonscription. Un couple se retrouve avec une facture de 6 900 \$. Il veut bien la payer, mais la situation économique en Alberta est difficile, et aucun des deux conjoints ne travaille. Que peuvent-ils faire de plus? Ils ont vendu leurs voitures et ont quitté leur maison pour emménager dans un endroit plus petit. Est-ce que l'ARC souhaite qu'ils vendent leur maison et qu'ils déménagent avec leur famille? C'est à peu près ce qui les attend.

J'aimerais maintenant mentionner un dernier cas. Une femme a essayé d'obtenir le crédit d'impôt pour personnes handicapées pour sa fille, qui est atteinte de phénylcétonurie, ou PCU, une maladie rare. D'autres familles lui avaient dit qu'elles se prévalaient du crédit d'impôt pour personnes handicapées pour des dépenses liées à cette maladie et qu'elles n'avaient pas eu de problème. Elle a interjeté appel de la décision à de nombreuses reprises, mais on refuse de lui accorder le crédit d'impôt, alors que d'autres familles qui se trouvent dans la même situation qu'elle obtiennent des remboursements.

Ce que nous voulons, c'est que la loi soit appliquée uniformément. C'est l'objectif visé par la motion. La motion invite le comité à examiner la question. Essentiellement, elle propose des lignes directrices et donne au comité la possibilité de convoquer des témoins et de formuler des recommandations. J'invite tous les députés à appuyer la motion.

• (1205)

**M. David de Burgh Graham (Laurentides—Labelle, Lib.):** Madame la Présidente, en principe, la motion semble très intéressante, c'est-à-dire l'idée de proposer un projet de loi qui ferait en sorte que l'Agence du revenu du Canada soit tenue de ne pas commettre d'erreur ou de corriger ses erreurs, mais j'ai un certain nombre de questions au sujet de l'application d'un tel projet de loi.

### Initiatives ministérielles

D'abord, les conservateurs ont été au pouvoir pendant de nombreuses années, et je me demande pourquoi ils ne se sont pas déjà occupés de cette question. J'aimerais aussi savoir pourquoi l'ombudsman se verrait accorder des pouvoirs dont ne dispose aucun autre ombudsman. Il ne s'agit pas d'un pouvoir habituellement accordé aux ombudsmans. Ceux-ci n'ont pas le pouvoir de faire appliquer la loi. Ils ont le pouvoir d'examiner les questions et de faire des recommandations.

Je ne vois pas non plus comment le fait d'ajouter l'obligation de diligence à la Charte des droits du contribuable donnerait plus de force à celle-ci qu'elle en a à l'heure actuelle. Je ne vois pas en quoi consiste l'amélioration.

Encore une fois, en principe, je crois que l'idée du projet de loi n'est pas mauvaise, mais j'aimerais savoir comment ces éléments nous aideraient en termes réels.

Le budget que le gouvernement vient de présenter prévoit 185 millions de dollars pour l'amélioration des services offerts aux Canadiens, notamment les services téléphoniques et la correspondance. Nous faisons déjà certaines des choses proposées dans la motion.

En ce qui concerne les rapports de l'ombudsman des contribuables présentés au ministre du Revenu national, l'ombudsman n'est ni le défenseur des contribuables ni celui de l'ARC. Donner à l'ombudsman le pouvoir d'ordonner une réparation n'est pas conforme aux pouvoirs donnés aux autres agents ayant des fonctions d'ombudsman nommés par le Parlement. Je le répète, pourquoi créerions-nous de nouvelles règles pour l'ombudsman qui n'existent pas ailleurs?

Comme l'Agence du revenu du Canada applique les lois fiscales pour l'ensemble du Canada, à l'exception du Québec, les provinces seraient probablement fort intéressées par des mesures visant à améliorer le respect des lois plutôt que des mesures axées sur une approche législative, qui augmenteraient l'ensemble des coûts liés à l'application des lois fiscales et qui ne comporteraient aucun avantage clair.

Je n'en ai pas beaucoup plus à dire à ce sujet. Je suis très préoccupé par le bureau de l'ombudsman et les pouvoirs accrus qui pourraient lui être conférés par un projet de loi. Je suis également préoccupé par le fait qu'un tel projet de loi puisse limiter les pouvoirs de la ministre de remplir son mandat.

[Français]

**Mme Karine Trudel (Jonquière, NPD):** Madame la Présidente, je suis toujours un peu perplexe, lorsqu'il s'agit d'une motion ou d'un projet de loi des conservateurs. À voir le titre de la motion d'aujourd'hui, on pourrait croire qu'ils ont enfin compris qu'il fallait donner des services aux citoyens et être là pour eux, mais comme la maxime le dit, le diable est dans les détails. En fait, le diable est partout dans le texte de la motion M-43. Celle-ci ne diffère pas de la technique fort éprouvée par ce parti pour induire le public en erreur. C'est pour cette raison qu'il était impératif de remplacer le gouvernement précédent.

Je suis fière de représenter la circonscription de Jonquière, et lorsque je me lève ici, à la Chambre, je ressens le devoir immense de représenter les gens de chez nous du mieux que je le peux. Lorsque je me suis présentée aux élections, c'était avec une idée claire en tête: tenter d'améliorer la vie quotidienne des citoyennes et citoyens et de défendre et de promouvoir leurs droits. C'est dans ce cadre que j'ai présenté mon projet de loi visant à empêcher les travailleurs de remplacement en vue de protéger nos travailleurs et travailleuses. Toutefois, dans le cas que nous étudions aujourd'hui à la Chambre, je

n'ai malheureusement pas le sentiment qu'on travaille à défendre les intérêts de nos chers concitoyens.

Qu'on me laisse énoncer rapidement le genre de logique sans queue ni tête que représente la motion M-43. Tout d'abord, lors de la création du poste d'ombudsman par les conservateurs, en 2007, il n'a jamais été question de lui donner un tel pouvoir. Les pouvoirs de l'ombudsman se résument à évaluer la prestation des services seulement, et il est même explicitement dit qu'il ne peut examiner l'administration ou l'application de la législation fiscale, à moins que l'examen ne porte sur toute question relative aux services.

Les conservateurs ont créé un poste d'ombudsman pour défendre les intérêts de nos concitoyens sans lui donner les outils nécessaires pour le faire. Maintenant qu'ils ne sont plus au pouvoir, soudainement, ils voudraient les lui donner. J'appelle cela de la mauvaise foi. D'ailleurs, puisqu'on parle de mauvaise foi, les conservateurs tentent de nous faire croire que les fonctionnaires ne sont pas intègres dans la prestation des services qu'ils rendent à la population. C'est tout à fait inacceptable.

Je suis fière des fonctionnaires canadiens, des services qu'ils nous rendent et de leur professionnalisme. Là où le bât blesse, c'est lorsqu'on ne leur donne pas les moyens financiers de faire tout leur travail comme il se doit. Il y a tellement eu de compressions, depuis 2012. Dans le dernier budget, on a sacré 314 millions de dollars, supprimant ainsi des emplois et un service direct.

Dans ma circonscription, Jonquière, j'ai été témoin de services directement offerts aux citoyens et citoyennes. Des gens attendaient la pause-repas des agents pour obtenir de l'aide et une réponse à leurs besoins, soit parce qu'ils n'avaient pas accès à Internet, ayant des ressources limitées, soit parce qu'ils étaient incapables de joindre un agent par téléphone, en raison du manque de services engendré par les compressions qui ont été effectuées au sein de l'ARC. Ces gens avaient besoin de parler à une personne, et en raison des dernières compressions, ils n'ont pas été en mesure d'obtenir une réponse. Toutefois, ce n'est pas parce que les fonctionnaires ne font pas un bon travail, c'est parce que leur emploi a été supprimé.

Enfin, je tiens à mentionner que les fonctionnaires font un très bon travail et qu'il faut leur donner les ressources leur permettant de continuer à donner ces services à nos citoyens et citoyennes.

● (1210)

**La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes):** La députée aura six minutes, lorsque la Chambre reprendra l'étude de cette motion.

La période prévue pour l'étude des affaires émanant des députés est maintenant expirée et l'ordre est reporté au bas de l'ordre de priorité au *Feuilleton*, étant donné qu'il est 12 h 15.

---

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Français]

### LA LOI SUR LA PARTICIPATION PUBLIQUE AU CAPITAL D'AIR CANADA

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 15 avril 2016, de la motion portant que le projet de loi C-10, Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et comportant d'autres mesures, soit lu pour une deuxième fois et renvoyé à un comité, ainsi que de l'amendement.

**M. David de Burgh Graham (Laurentides—Labelle, Lib.):** Madame la Présidente, je vais reprendre mon discours où je l'ai laissé vendredi.

De toute évidence, l'intention de la loi était d'assurer qu'Air Canada continue d'effectuer des travaux d'entretien d'aéronefs dans certaines régions du Canada. En même temps, la loi était orientée par un objectif de politique publique clé, soit de privatiser une société d'État et de lui permettre d'être une compagnie privée compétitive et viable.

Comme on l'a sûrement constaté, le secteur du transport aérien a beaucoup évolué depuis l'entrée en vigueur de la loi en 1989. En 2015, Air Canada a accueilli plus de 41 millions de passagers et a fourni des services réguliers directs auprès de 63 aéroports au Canada, 56 aux États-Unis et 86 dans le reste du monde, soit en Asie, en Océanie, en Europe, en Afrique et en Amérique du Sud.

Or, Air Canada n'échappe pas à cette réalité où le marché international est très concurrentiel. Par exemple, les autres transporteurs nationaux et internationaux ne sont pas soumis aux mêmes obligations en ce qui concerne leurs installations d'entretien.

Il est également important de rappeler que nous devons considérer Air Canada dans son marché global, un marché caractérisé par de grandes sociétés internationales qui fournissent des services sur de vastes réseaux en utilisant des équipements extrêmement coûteux.

Ce marché est également très sensible aux fluctuations en raison de sa nature cyclique. Il suffit d'être témoin d'incidents malheureux comme une pandémie, un accident ou un acte terroriste pour que le marché batte de l'aile et qu'il y ait d'importantes conséquences sur le revenu et le profit d'une compagnie aérienne.

Le transport aérien offre une connectivité essentielle non seulement au sein de notre vaste pays, mais aussi vers le monde extérieur. Il est également une source importante d'emploi. À titre d'exemple, Air Canada emploie, à elle seule, près de 25 000 personnes.

Ce contexte économique nous porte à croire que la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada pourrait imposer des limites à la capacité de l'entreprise à être compétitive et rentable.

Nous croyons donc que la loi actuelle n'est pas en accord avec une approche de transport aérien qui se base sur les forces de la concurrence et du marché comme le meilleur moyen d'offrir un service à prix raisonnable pour les utilisateurs.

Air Canada comme toute entreprise a besoin davantage de flexibilité pour évoluer au sein d'un environnement concurrentiel, afin de rester viable à long terme. En ce sens, et en ce qui concerne le secteur du transport aérien du Canada, la politique fédérale met l'accent sur les forces de la concurrence et du marché.

Nous mettons également l'accent sur le principe de l'utilisateur payeur à l'égard des infrastructures et des services, ce qui n'est pas le cas pour tous les pays qui nous font concurrence. Nous ne pouvons donc pas nous asseoir sur nos lauriers, car le monde de l'aviation est en train de changer rapidement.

Bien sûr, nous étions tous préoccupés par la fermeture d'Aveos Fleet Performance, qui a entraîné des congédiements partout au pays. Bien que certains éléments d'Aveos ont été achetés dans le cadre du processus de faillite et maintenus en fonction, certains employés n'ont pas eu la chance de trouver un travail dans leur domaine.

Nous étions évidemment inquiets de cette fermeture et du fait qu'Air Canada avait cessé d'effectuer certains travaux d'entretien au Canada. La récente annonce faite par Air Canada au sujet de la

### *Initiatives ministérielles*

C Series et de sa collaboration au développement des centres d'excellence nous a redonné de l'espoir, l'espoir de retrouver des employés de haut calibre dans un secteur hautement technologique.

L'intention d'achat d'avions de la C Series par Air Canada permettrait ainsi de réunir deux domaines essentiels pour le développement économique canadien, soit le transport aérien et l'industrie aérospatiale.

Cela permettrait à Air Canada d'exploiter des avions qui sont à la fine pointe de la technologie réduisant ainsi ses coûts, sa consommation de carburant et ses émissions de gaz à effet de serre, tout en minimisant le bruit.

Les avions seront conçus, assemblés et entretenus au Canada. La création des centres d'excellence sur l'entretien des avions de la C Series, au Québec et au Manitoba, aurait certainement un effet bénéfique sur l'industrie et attirerait probablement d'autres transporteurs aériens à utiliser les services qui seront offerts.

Le gouvernement du Québec a estimé que la création du centre d'excellence pourrait créer 1 000 emplois de plus sur une période de 15 ans. En outre, la fabrication d'avions C Series permettrait à Air Canada de créer 300 emplois supplémentaires.

De plus, la création d'un centre d'excellence pour l'Ouest canadien créerait 150 emplois supplémentaires au Manitoba.

• (1215)

En conclusion, en modifiant le langage utilisé pour décrire les activités ainsi que le lieu où elles pourront être effectuées, cela nous permettra d'actualiser la loi et, par le fait même, de la rendre plus pertinente.

• (1220)

[Traduction]

**Mme Rachel Blaney (North Island—Powell River, NDP):** Madame la Présidente, je tiens à souligner que les disparités s'accroissent au Canada. Nous savons que les emplois bien rémunérés se font de plus en plus rares. Une bonne part du problème vient du fait que l'ancien gouvernement conservateur ne s'est pas vraiment occupé des travailleurs.

Nous permettons à une entreprise de prendre des décisions qui pourraient laisser les travailleurs canadiens en plan. Au lieu de donner de l'emploi à des Canadiens, cette entreprise aurait la possibilité de faire venir d'autres travailleurs. Qu'en pense le député? Quels effets cela aura-t-il au Canada?

**M. David de Burgh Graham:** Madame la Présidente, je ne vois pas les choses de la même façon que la députée. Je conviens avec elle qu'il faut protéger les travailleurs, mais, selon moi, ces changements n'entraîneront pas nécessairement une diminution du nombre de travailleurs canadiens, mais peut-être une augmentation, parce que la société Air Canada ne sera pas limitée à la Communauté urbaine de Montréal, qui n'existe plus, et pourra s'installer ailleurs que sur l'île de Montréal et en dehors de Winnipeg. Elle pourra effectuer ses travaux d'entretien ailleurs dans ces provinces.

Les appareils C Series qu'achète Air Canada ne sont pas fabriqués sur l'île de Montréal, mais très près. Ces achats permettent de créer des emplois. L'industrie aérienne crée des emplois. La latitude dont dispose le transporteur aérien sur le marché lui permet de demeurer concurrentiel, ce qui ne garantit pas seulement quelques emplois, mais les 25 000 emplois de la société.

*Initiatives ministérielles*

**Mme Kelly Block (Carlton Trail—Eagle Creek, PCC):** Madame la Présidente, le député pourrait-il dire à la Chambre quelles économies ferait Air Canada grâce au projet de loi et combien de pertes d'emploi ces économies causeraient au Canada?

**M. David de Burgh Graham:** Madame la Présidente, je ne peux pas répondre à la place d'Air Canada en ce qui a trait au nombre d'emplois qui seraient créés ou supprimés. Cependant, je peux dire que le projet de loi qui nous est soumis améliorerait la capacité concurrentielle d'Air Canada en faisant disparaître des contraintes auxquelles elle est soumise, à la différence de ses concurrents. Je crois qu'il importe d'aider les entreprises canadiennes.

**Mme Leona Alleslev (secrétaire parlementaire de la ministre des Services publics et de l'Approvisionnement, Lib.):** Madame la Présidente, c'est un privilège de prendre la parole aujourd'hui. Le projet de loi vise à moderniser la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada de manière à tenir compte des réalités actuelles du secteur mondial du transport aérien et de son évolution future.

Premièrement, il importe de rappeler que la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada est entrée en vigueur en 1988 principalement pour fournir au gouvernement fédéral un cadre législatif lui permettant de se départir d'Air Canada. Cette loi a donc permis au gouvernement de constituer Air Canada non pas en société d'État fédérale, mais en société par actions en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions.

Une fois Air Canada transformée en société par actions, le gouvernement pouvait vendre sa participation en permettant à Air Canada d'émettre des actions et de les offrir à des investisseurs, ce qu'elle a fait lors de deux émissions de titres dans le public, la première en 1988 et la deuxième en 1989.

Air Canada a remis à l'État fédéral pratiquement tous les produits de ces émissions de titres, ce qui a servi de dédommagement pour l'aide reçue par cette entreprise du temps où elle était une société d'État fédérale.

Après ce second appel public à l'épargne, le gouvernement n'avait plus de parts dans Air Canada, qui évolue depuis dans le secteur du transport aérien comme société privée.

Le désengagement du gouvernement du Canada dans Air Canada s'inscrivait dans l'évolution du secteur canadien du transport aérien à l'époque.

Puis, en vertu du cadre législatif de déréglementation économique qui a commencé en 1987, le secteur canadien du transport aérien, qui était une industrie réglementée, est devenu une industrie soumise aux forces du marché. L'heure était à la concurrence, ce qui s'est traduit par une tarification rigoureuse et une capacité sur le marché.

Près de trois décennies ont passé depuis la déréglementation et le moment est venu de moderniser la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada pour qu'elle reflète l'évolution du secteur de l'aviation. Je pense surtout à l'obligation pour Air Canada, conformément à l'alinéa 6(1)d), d'inclure dans ses clauses de prorogation des « dispositions l'obligeant à maintenir les centres d'entretien et de révision dans les villes de Winnipeg et Mississauga et dans la Communauté urbaine de Montréal ».

Dans le secteur du transport aérien d'aujourd'hui, pour qu'une entreprise survive, il faut que le coût des intrants de sa chaîne d'approvisionnement soit concurrentiel, et cela inclut le coût de l'entretien des appareils.

Air Canada est le seul transporteur, ici et dans le monde, à avoir de telles obligations. Tous les autres transporteurs, y compris les autres

transporteurs aériens canadiens, sont libres de tirer parti d'offres concurrentielles pour l'entretien de leurs appareils.

La question de l'entretien des avions de la compagnie fait l'objet d'un litige entre Québec — avec l'appui du Manitoba — et Air Canada depuis des années.

Cela a commencé à la suite de la faillite, en mars 2012, d'Avco Fleet Performance, un tiers fournisseur de services d'entretien, de réparation et de révision d'aéronefs. Le 17 février dernier, le Québec et Air Canada ont convenu de mettre fin à leurs différends afin de trouver de meilleures solutions.

Le 14 mars, le Manitoba et Air Canada ont annoncé qu'ils travaillaient en collaboration. Dans les deux cas, les solutions comprennent la collaboration pour la création de centres d'excellence en entretien des appareils, l'un à Montréal et l'autre à Winnipeg.

De plus, Air Canada s'engage à maintenir tous ses nouveaux appareils CS300 au Québec pour au moins 20 ans. Ces avions seront également conçus et fabriqués par la société Bombardier, du Québec.

Au Manitoba, Air Canada facilitera et appuiera la mise sur pied d'un centre d'excellence par trois de ses fournisseurs et partenaires de longue date, dont l'entreprise Hope Aero Propeller and Components, spécialisée dans la fabrication d'hélices, de roues, de freins et de batteries; les Services Airbase, entreprise spécialisée dans l'entretien de l'équipement intérieur des avions; et la compagnie aérienne Cargojet Airways, à qui Air Canada a accepté de louer, à des conditions avantageuses, un de ses hangars de Winnipeg afin qu'elle puisse y effectuer l'entretien de ses avions.

● (1225)

Le centre d'excellence de Winnipeg devrait générer 150 emplois dès 2017, avec possibilité d'expansion et de création d'un plus grand nombre d'emplois. On parle ici d'un gain net d'emplois.

Ce genre d'avancées est courant pour une société et une industrie qui, pour durer, doit continuellement adapter ses activités afin d'exploiter des avantages concurrentiels. Il s'agit ici de développements novateurs, où les parties ont choisi de collaborer au lieu de recourir aux tribunaux. Ce genre de conduite devrait être encouragée.

Sous sa forme actuelle, la loi a engendré un litige concernant la façon dont elle doit être interprétée. C'est pourquoi le gouvernement propose de modifier la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada afin de dissiper toute ambiguïté quant au fait qu'Air Canada, comme tous les transporteurs aériens, peut faire appel aux meilleurs services d'entretien d'avion qui soient, à prix compétitif, peu importe où ils sont offerts.

Par ailleurs, le projet de loi insiste sur le fait qu'Air Canada devra exercer des activités d'entretien d'aéronefs au Manitoba, en Ontario et au Québec.

*Initiatives ministérielles*

De plus, les modifications proposées inciteront les fournisseurs canadiens de services d'entretien d'aéronefs à être concurrentiels sur le plan des prix, étant donné le marché potentiel que représente Air Canada. Celle-ci sera ainsi en mesure de sélectionner les fournisseurs de services canadiens en fonction du rapport qualité-prix.

En outre, l'établissement d'un centre d'excellence pour l'entretien d'aéronefs réaffirmera la place de Montréal à titre de plaque tournante de calibre mondial en matière d'aéronautique, qui lui revient en raison, entre autres, de la présence de l'administration centrale de l'Organisation de l'aviation civile internationale des Nations Unies, de l'Association du transport aérien international, des programmes en aviation et en aéronautique des universités McGill et Concordia, pour ne nommer que ceux-là, et de piliers de l'industrie, comme Pratt & Whitney, CAE, Bombardier, Air Canada, etc.

Les centres d'excellence sont avantageux pour le Québec, le Manitoba ainsi que le Canada, car ils mettent en valeur l'expertise locale. Ainsi, ils génèrent de l'attention positive et attirent des investissements dans les métiers spécialisés et l'économie du savoir. Tout cela provient de la collaboration entre toutes les parties, lesquelles étaient auparavant opposées dans un litige. Elles travaillent maintenant ensemble à l'atteinte d'un but commun. J'invite les députés à offrir le même genre d'appui.

Je suis heureuse d'intervenir au sujet du projet de loi, afin de l'appuyer et d'inviter tous les députés à faire de même, tandis que le gouvernement agit en vue d'encourager la compétitivité au sein de l'industrie canadienne du transport aérien au cours du XXI<sup>e</sup> siècle.

• (1230)

**M. Garnett Genuis (Sherwood Park—Fort Saskatchewan, PCC):** Madame la Présidente, nous savons que le projet ferait perdre des emplois aux Canadiens. La députée a dit qu'environ 150 emplois seraient créés au Manitoba, mais elle n'a pas parlé des 400 emplois qui ont été perdus parce qu'Air Canada ne respecte pas ses obligations législatives.

La députée a parlé d'une condition qui nuit supposément à Air Canada et qui ne s'applique pas aux autres sociétés. Cependant, lors de sa privatisation, Air Canada s'était vu imposer non pas une, mais quatre conditions, l'une d'entre elles étant qu'elle se conforme à la Loi sur les langues officielles.

La députée croit-elle qu'Air Canada devrait demeurer tenue de se conformer à la Loi sur les langues officielles, même si les autres sociétés n'ont pas à le faire? Pourquoi avoir choisi de modifier plus particulièrement cette condition parmi les quatre et de causer ainsi des pertes d'emplois au Canada?

**Mme Leona Alleslev:** Madame la Présidente, je rejette catégoriquement l'idée que le projet de loi créerait forcément des pertes d'emplois au Canada.

Depuis de nombreuses années, le secteur canadien de l'entretien, de la réparation et de la révision des avions est très dynamique. Cependant, les compagnies aériennes ont pour principale fonction d'offrir des services de transport aérien, de permettre aux gens de se déplacer dans l'ensemble du pays. La construction aéronautique ne fait pas partie de leurs principales activités. Ce projet de loi leur permettrait d'acheter et de se procurer des services auprès d'entreprises dont la principale activité est l'entretien des avions.

Le Canada est très chanceux de disposer de vastes capacités. Maintenant, nous avons même la possibilité d'améliorer les services grâce à des centres d'excellence, ce qui permettrait à l'industrie du transport aérien et aux transporteurs commerciaux de se concentrer

sur le transport de passagers et aux entreprises spécialisées dans l'entretien de se concentrer sur l'entretien d'avions.

Voilà pourquoi cette partie des modifications proposées à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada porte plus précisément sur cet aspect.

**Mme Sheila Malcolmson (Nanaimo—Ladysmith, NDP):** Madame la Présidente, les néo-démocrates ont l'impression que la proposition du gouvernement concernant l'entretien effectué par Air Canada servira les intérêts de l'entreprise, et non ceux des travailleurs. En fait, le gouvernement récompense la société Air Canada d'avoir violé les engagements qui la liaient à ses travailleurs. Ces derniers avaient obtenu la promesse que leurs emplois ne seraient pas délocalisés à l'étranger.

Par votre entremise, madame la Présidente, je demande au gouvernement, dans la mesure où Industrie Canada donne l'indication d'exportations massives d'emplois du secteur de l'aérospatiale vers les pays de l'Asie-Pacifique, de nous dire ce qu'il entend faire pour conserver des emplois ici, au Canada.

**Mme Leona Alleslev:** Je le répète, madame la Présidente: le gouvernement va tout faire pour assurer le dynamisme de l'industrie aérospatiale canadienne. Voilà pourquoi il exigera qu'Air Canada s'engage à effectuer l'entretien de ses appareils au Canada — pas à le faire elle-même, mais à faire appel à des fournisseurs de services spécialisés qui sont passés maîtres dans l'art d'entretenir, de réparer et de réviser des avions.

En fait, il s'agit d'une simple redistribution. Au lieu qu'Air Canada fournisse elle-même tous ces services, elle les achètera plutôt auprès d'autres entreprises. Voilà pourquoi le projet de loi servira les intérêts du Canada et de l'industrie aérospatiale et permettra à Air Canada d'être plus concurrentielle sur la scène internationale.

**Mme Kelly Block (Carlton Trail—Eagle Creek, PCC):** Madame la Présidente, ma question va dans le même sens que celles que ma collègue a posées.

Si la secrétaire parlementaire est réellement en train de dire que le projet de loi C-10 vise essentiellement à moderniser la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, j'aimerais bien qu'elle nous explique pourquoi le texte a une portée aussi restreinte et pourquoi il ne contient pas de mesures qui permettraient de venir en aide à Air Canada sans nuire aux emplois des travailleurs canadiens.

**Mme Leona Alleslev:** Madame la Présidente, cette modification à la Loi vise principalement à assurer la compétitivité des activités d'entretien d'aéronefs parce que c'est dans ce domaine que des possibilités se sont offertes et qu'il y a eu un conflit majeur en raison de la situation d'Aveos. Par conséquent, le gouvernement est déterminé à garantir le dynamisme de l'ensemble du secteur de l'aérospatiale ainsi que d'Air Canada.

• (1235)

[Français]

**M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC):** Madame la Présidente, j'aimerais mentionner que je partagerai mon temps de parole avec le député de Bow River.

Je suis perplexe quant au projet de loi C-10, Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et comportant d'autres mesures, sur lequel je prends la parole aujourd'hui.

D'entrée de jeu, je dirai que, lors de son excellent discours la semaine dernière, notre porte-parole en matière de transport, la députée de Sentier Carlton—Eagle Creek, a présenté quelques dates importantes concernant les faits qui nous amènent à parler d'Air Canada aujourd'hui.

*Initiatives ministérielles*

Comme ces dates sont importantes, je les rappellerai. Le 3 novembre 2015, la Cour d'appel du Québec, le plus haut tribunal de la province, a confirmé un jugement rendu par la Cour supérieure du Québec, qui avait conclu qu'Air Canada n'avait pas rempli ses obligations légales prévues par la loi concernant l'entretien lourd de ses aéronefs à Montréal, à Winnipeg et à Mississauga.

Le 11 décembre 2015, Bombardier a officiellement réclamé un appui financier de 1 milliard de dollars américains auprès du gouvernement du Canada. Cette demande a été faite deux mois après que le gouvernement du Québec ait acquis une part de 49 % du programme de la C Series pour le même montant.

Le 6 février, Republic Airways qui, jusque-là, avait commandé un grand nombre d'appareils de la C Series, s'est placée sous la protection de la Loi sur la faillite et l'insolvabilité et a rationalisé ses activités. Il fallait donc oublier sa commande de 80 avions de la C Series. Dès le lendemain, le 17 février, Air Canada a annoncé que des négociations portant sur 45 commandes fermes de CS300 et 30 options avaient été entamées avec Bombardier.

Qu'il soit bien clair que nous nous réjouissons de la décision d'Air Canada de se porter acquiesceuse de ces magnifiques appareils de Bombardier. Non seulement cette décision aura des répercussions majeures sur notre secteur aéronautique, mais elle donne aussi une crédibilité au nouvel avion de Bombardier. Espérons que les autres annonces dont nous avons entendu parler au cours des derniers jours se concrétiseront, de sorte que Bombardier aura réussi son défi de lancer un nouvel avion économique pour concurrencer les grands constructeurs comme Boeing et Airbus dans leur propre ciel.

Maintenant qu'on s'est réjoui de la bonne nouvelle de l'acquisition des avions de la C Series de Bombardier par Air Canada, il y a lieu de s'interroger sur la pertinence pour le gouvernement de présenter, à ce moment-ci, le projet de loi C-10. Le ministre des Transports n'a jamais répondu à nos questions sur les répercussions du projet de loi sur les travailleurs d'Aveos. Il parle, et il répète toujours le même message de ses conseillers en communication. Quand on parle d'Aveos et d'Air Canada, il répond que Bombardier s'est engagé à mettre en place deux centres d'entretien de la C Series à Montréal et dans l'Ouest. Or pas un mot de cet engagement ne figure dans le projet de loi C-10. Pourtant, il aura des conséquences majeures pour près de 3 000 travailleurs d'Aveos, qui voient le nouveau gouvernement libéral leur tourner le dos sans avoir la décence minimale d'avouer qu'ils ont été sacrifiés sur la table des négociations entre le gouvernement, Air Canada et Bombardier.

Pourtant, ces travailleurs et ces travailleuses ne devaient pas du tout s'attendre à ce que le nouveau gouvernement les trahisse de cette manière. Ils avaient raison, car ils pouvaient compter sur l'appui d'un membre très influent — j'insiste sur ce terme — du Cabinet du premier ministre.

Je citerai les propos de ce membre très influent du Cabinet, qui y est allé d'un petit discours sur la Colline du Parlement: « c'est tellement de valeur qu'on est en train de devoir manifester pour demander à un gouvernement de loi et d'ordre de respecter la loi. C'est ridicule. » Il disait aussi que le gouvernement avait fait des promesses et qu'il avait dit de ne pas s'inquiéter pour Aveos.

Je rappelle que je cite les propos d'un membre très influent du gouvernement.

Il poursuivait ainsi: « On est en train de perdre le genre de *jobs*, justement, dont on a besoin dans ce pays. » Il ajoutait que ce n'était pas vrai que notre meilleure ressource était quelque part dans la terre, que notre meilleure ressource, c'était les ressources humaines, des travailleurs comme eux, qualifiés, qui bâtissent ce pays tous les jours

avec leurs mains, leurs bras et leur intelligence, et avec leur créativité aussi.

Comme les députés l'auront compris, cela a été dit devant les travailleurs d'Aveos.

Enfin, il disait que ce n'était pas correct qu'on refuse d'investir dans ce qui a rendu ce pays fort et qu'on mette en danger des milliers de Canadiens qui voyagent tous les jours en risquant une moindre qualité d'entretien. Puis, il les a remerciés d'avoir été là.

● (1240)

Livré avec émotion, qu'on imagine ce petit discours d'un membre très influent du gouvernement libéral. À première vue, on peut deviner que cela a ravivé l'espoir des travailleurs d'Aveos. Ces paroles, qui ont été prononcées ici même devant notre Parlement, n'étaient malheureusement que du vent, comme on s'en rend compte aujourd'hui.

Je sens autour de moi beaucoup de questions. Les gens veulent savoir si leur collègue va enfin leur dire qui est ce député très influent du gouvernement qui a prononcé de telles paroles. Qui est ce député du gouvernement libéral qui a pu tenir des propos aussi clairs et éloquents en appui aux travailleurs d'Aveos?

Il faut rester bien assis, car si on se lève, on va vite retomber, parce que la surprise va être très grande. La personne très influente du gouvernement qui a tenu ces propos il y a quelques années seulement, c'est le député de Papineau, l'actuel premier ministre.

Je vais le citer à nouveau. Dans sa conclusion devant les travailleurs d'Aveos, il a dit: « C'est pas correct ».

Qu'est-ce qui a tant changé depuis ce discours sur la Colline pour faire en sorte que ce député du Parlement retourne sa veste de manière si radicale qu'il en oublie toutes ses belles promesses, ce collègue qui est devenu premier ministre libéral? La réponse est que les promesses libérales faites avant octobre 2015 ne tiennent plus. Cela s'appelle les *sunny ways*. Ce sont les promesses qu'on ne tient plus une fois élu.

C'est important pour moi de rappeler cet épisode, car cela démontre bien que le projet de loi C-10 est improvisé, qu'il est contraire aux engagements pris par les libéraux avant l'élection, et qu'il va coûter des milliers d'emplois aux Canadiens. Le ministre des Transports nous dit qu'il agit parce que les provinces, notamment le Québec, ont décidé de régler leur litige avec Air Canada. Encore une fois, il est important de remettre les pendules à l'heure.

Voici ce à quoi le gouvernement du Québec a donné son accord. Il s'agit d'un extrait du communiqué de presse publié par Air Canada:

Sous réserve de la conclusion d'ententes définitives, le gouvernement du Québec a accepté d'abandonner les procédures judiciaires relatives à l'obligation d'Air Canada de maintenir un centre d'entretien et de révision [...]

On dit bien « sous réserve de la conclusion d'ententes définitives », ce sont des mots importants. Le gouvernement du Québec n'a pas réglé le litige; il l'a temporairement suspendu pendant que les deux parties négocient un règlement. Tant qu'Air Canada n'aura pas conclu d'achat avec Bombardier, pris possession de son premier appareil de la C Series et commencé les travaux, l'entente avec le gouvernement du Québec ne peut pas être considérée comme définitive.

*Initiatives ministérielles*

Alors pourquoi tant de hâte à faire adopter le projet de loi C-10? On doit se poser la question. Avec le projet de loi C-10, il n'y a plus aucune assurance pour aucun emploi ni pour l'entretien futur — quand je parle du futur, je parle vraiment d'un futur assez éloigné pour les avions de la C Series — ni pour l'entretien actuel de la flotte d'Air Canada. Le projet de loi C-10 est donc prématuré, imprudent et incomplet.

Le Parti conservateur croit qu'Air Canada doit être une entreprise du secteur privé, non financée par les contribuables, et qui assure aux Canadiens un accès fiable au transport par avion. C'était l'intention initiale de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. La loi établissait des conditions pour faire en sorte que ce soit possible et réaliste. Aurait-on pu faire mieux? Pourrait-on aider Air Canada à être un transporteur plus compétitif sur le marché? Évidemment.

D'ailleurs, plusieurs points soulevés pourraient permettre d'aider Air Canada sans avoir à toucher à aucun emploi au Canada. On pourrait notamment lier les frais d'amélioration à des projets précis, avec des dispositions claires concernant l'échéance; faire une refonte complète des modèles de financement pour la sûreté des aéroports; augmenter le nombre de programmes de voyageurs dignes de confiance comme NEXUS et CANPASS; et augmenter les limites de propriété jusqu'à au moins 49 % pour les transporteurs aériens exploitant des services de passagers commerciaux. Bref, il y avait d'autres solutions.

En conclusion, nous savons qu'Air Canada appuie ces mesures, car c'est ce qu'elle a dit dans le mémoire qu'elle a présenté lors de l'examen de la Loi sur les transports au Canada. La question suivante demeure: pourquoi le ministre a-t-il décidé de modifier cette loi sans profiter de l'occasion pour adopter d'autres mesures proposées par Air Canada dans son mémoire? Le projet de loi et le ministre n'ont tenu compte d'aucune de ces mesures. C'est aussi l'une des raisons pour lesquelles le Parti conservateur ne peut pas appuyer ce projet de loi.

• (1245)

[Traduction]

**Mme Kate Young (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.):** Madame la Présidente, je veux savoir pourquoi le député ne tient compte ni de la création du centre d'excellence à Montréal, qui pourrait créer 1 000 emplois de plus sur une période de 15 ans, ni de la fabrication d'avions C Series, qui permettrait à Air Canada de créer 300 emplois supplémentaires, sans compter d'autres emplois supplémentaires en Ontario et au Manitoba.

J'aimerais savoir pourquoi le député en fait abstraction.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Madame la Présidente, la réponse à cette question est assez simple. C'est parce que les emplois et les centres d'entretien vont être créés par Bombardier, alors que, dans le projet de loi, on parle d'Air Canada. Il n'est aucunement question de Bombardier dans le projet de loi C-10. Nous appuyons et encourageons Bombardier à créer des centres d'entretien et des emplois au Canada. Cependant, devons-nous, pour cela, sacrifier les emplois qui existent déjà et les gens qui veulent continuer à travailler et à mettre leur expertise au service des Canadiens, en assurant l'entretien des avions, ici, au Canada, dans un endroit stable et sécuritaire? C'est cela que je peux répondre à mon honorable collègue.

[Traduction]

**M. Alistair MacGregor (Cowichan—Malahat—Langford, NPD):** Madame la Présidente, je remercie le député de son intervention et surtout de son rappel des propos tenus par le premier ministre en 2012. À l'époque, les conservateurs étaient au pouvoir. Je suis d'avis que les libéraux feront quelque chose de pire qu'eux parce qu'ils veulent carrément modifier la loi, alors que les conservateurs se contentaient de refuser de la faire respecter.

Le député pourrait-il expliquer à la Chambre ce qui pousse les conservateurs, maintenant qu'ils sont dans l'opposition, à adhérer autant à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada? Pourquoi la défendent-ils si farouchement de nos jours alors qu'ils n'étaient pas prêts à le faire en 2012?

[Français]

**M. Luc Berthold:** Madame la Présidente, je pense qu'il faut encore revenir à l'esprit de la loi. Le projet de loi C-10 concerne Air Canada. C'est un projet de loi qui va permettre à Air Canada d'abandonner l'entretien de ses appareils, ici au Canada. Il n'y a aucune garantie que l'entretien des appareils va continuer de se faire ici. Cela peut se faire à l'étranger. Pourquoi intervenons-nous aujourd'hui? C'est pour nous assurer que les emplois de qualité qui concernent l'entretien de la belle flotte d'avions d'Air Canada continue de se faire au Canada.

[Traduction]

**Mme Kelly Block (Carlton Trail—Eagle Creek, PCC):** Madame la Présidente, je tiens à remercier mon collègue de l'excellent travail qu'il fait au comité.

Je veux lui donner l'occasion de conjecturer sur le nombre de mesures qui auraient pu être incluses dans le projet de loi visant à modifier la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et sur la raison pour laquelle le ministre et le gouvernement limitent tellement le champ d'application du projet de loi.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Madame la Présidente, moi aussi, je tiens à souligner l'excellent travail de la porte-parole en matière de transport de notre parti au sein du comité. Elle suit de très près tout ce qui se passe, en matière de transport, au Canada. Elle fait un excellent travail. D'ailleurs, son équipe et elle nous ont préparé de très belles notes pour justement mettre en évidence tout ce qui aurait pu être fait par Air Canada, afin d'améliorer la compétitivité d'Air Canada. J'ai mentionné quelques éléments dans mon discours. Je pourrais parler de certains autres. On aurait pu réduire ou éliminer les taxes sur le carburant aérien, ce qui aurait pu aider Air Canada dans sa compétitivité. On aurait pu faire une réforme complète de Nav Canada. On aurait pu améliorer la gouvernance dans les administrations aéroportuaires. On aurait pu établir un ensemble de principes pour orienter tous les aéroports du Canada, lorsqu'il s'agit de déterminer les frais d'utilisation. On aurait pu mieux aligner les règlements avec les États-Unis et l'Europe. Mais, non, on n'a rien fait. On n'a fait que le strict minimum dans le projet de loi C-10.

[Traduction]

**M. Martin Shields (Bow River, PCC):** Madame la Présidente, c'est pour moi un privilège de parler du projet de loi C-10, Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et comportant d'autres mesures.

### Initiatives ministérielles

Le Canada a une longue histoire en matière d'aviation. En 1909, le *Silver Dart* a réalisé l'un des premiers vols au monde dans la baie de Baddeck, en Nouvelle-Écosse. En 1913, le premier vol de fret permettait la livraison du *Montreal Daily Mail* à Ottawa. Son retour a été un peu difficile.

La mesure législative dans sa forme actuelle pose quelques problèmes. Ce qui me préoccupe le plus, c'est que 3 000 emplois liés à l'entretien des avions sont en jeu. C'est beaucoup d'emplois hautement spécialisés et bien rémunérés. Ce serait une énorme perte pour les collectivités touchées si ces emplois disparaissaient. Ce serait l'une des conséquences les plus néfastes du projet de loi.

Je suis préoccupé parce que cela pourrait avoir une incidence négative sur les communautés de Mississauga, de Montréal et de Winnipeg. Je trouve étrange qu'Air Canada n'ait jamais décrit les coûts d'entretien des avions comme étant prohibitifs dans les divers commentaires que la société a faits dans le contexte de l'examen de la Loi sur les transports au Canada.

Je suis sceptique à l'égard du projet de loi. Quel est son but? Pourquoi tente-t-il de régler un problème qui ne semble pas en être un du tout? Pour vraiment rendre service à Air Canada et aux autres transporteurs aériens du pays, nous devrions rectifier la situation cernée par des spécialistes d'Air Canada.

Les Lignes aériennes Trans-Canada ont vu le jour en 1937. Cette année-là, la société a embauché ses premières agentes de bord. Elles devaient être infirmières. Pourquoi? On voulait ainsi atténuer les inquiétudes des passagers quant à la sécurité des vols. Les passagers canadiens peuvent maintenant faire confiance aux excellents transporteurs aériens du pays, nous devrions rectifier la situation cernée par des spécialistes d'Air Canada.

J'aimerais proposer quelques idées pour faire en sorte qu'Air Canada soit plus concurrentielle, tant au Canada qu'à l'échelle internationale. Mes suggestions ne risquent pas de mettre en péril les emplois de 3 000 travailleurs canadiens.

Ma première suggestion consiste à rattacher les frais aéroportuaires à des projets concrets, assortis de dispositions de caducité précises. L'efficacité de ces dispositions et l'utilisation directe de ces frais pour apporter des améliorations pourraient faire réduire les prix des billets pour les voyageurs. Il en découlerait un plus grand nombre de passagers sur les vols d'Air Canada et une amélioration directe des résultats financiers du transporteur aérien. Il s'agirait d'une façon d'aider le Canada sans mettre en péril 3 000 emplois à Winnipeg, à Mississauga et à Montréal.

Une autre façon de rendre Air Canada plus concurrentielle serait de réduire la taxe d'accise sur le carburant aviation. Les taxes sur le carburant d'aéronef sont élevées. Divers impôts et droits fédéraux gonflent le prix des billets d'avion au Canada, de sorte qu'il coûte très cher de se déplacer par avion au pays. La taxe d'accise sur le carburant aviation en est un exemple. Par conséquent, pourquoi le ministre des Transports n'envisage-t-il pas cette solution pour rendre Air Canada plus concurrentielle? Comme la société l'a souligné dans son mémoire, les taxes d'accise étaient censées être réinvesties dans les infrastructures aéroportuaires. Si on pouvait régler le problème de la taxe d'accise, je suis certain qu'Air Canada en serait ravie.

La question de la sécurité est l'une des principales à avoir des répercussions sur Air Canada et tous les transporteurs aux aéroports. Il nous faut une méthode de contrôle de sécurité axée sur le renseignement et le risque qui rendrait le système plus simple et plus rapide, qui ferait gagner un temps précieux au personnel des aéroports et aux sociétés aériennes comme Air Canada et qui

allégerait le fardeau imposé par la méthode actuelle, qui s'applique uniformément à tout le monde. Rationalisons le système de sécurité afin de rendre la méthode de contrôle de sécurité à la fois plus simple et plus rigoureuse.

Tâchons de régler certains problèmes signalés par Air Canada. L'un de ceux qui ont trait à la sécurité se rapporte au droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, ou DSPTA. Il s'agit d'un droit imposé aux voyageurs pour couvrir les coûts de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, créée à la suite des attentats terroristes du 11 septembre 2001 afin d'assurer la sûreté des vols intérieurs.

Comme Air Canada l'a fait remarquer dans un mémoire, le problème tient au fait que les droits exigés des voyageurs sont trop élevés. Le montant recueilli dépasse les besoins budgétaires, ce qui a entraîné un excédent de 123 millions de dollars en 2013-2014. C'est problématique. Pourquoi apporter une modification aussi mineure à la loi? Quel soutien cela procurera-t-il à Air Canada?

• (1250)

Nous ne savons pas trop en quoi le projet de loi aidera le transporteur aérien. On ne nous l'a pas expliqué. Nous savons toutefois qu'il compromettra 3 000 postes de mécaniciens à Mississauga, à Montréal et à Winnipeg.

Le risque que représente le projet de loi n'en vaut pas la peine. L'adoption de cette mesure législative pourrait entraîner la disparition de ces 3 000 emplois canadiens au profit d'autres pays. Je demande au gouvernement de se pencher de nouveau sur le projet de loi pour qu'il puisse constater que ce n'est pas la voie à suivre.

Le ministre des Transports pense que la mesure législative dont nous sommes saisis permettrait en quelque sorte à Air Canada de réduire ses coûts. Je ne nie pas que ce soit l'objectif du député, mais, de ce côté-ci de la Chambre, nous voudrions des chiffres concrets. Je sais que la porte-parole de l'opposition en matière de transports, l'inépuisable députée de Sentier Carlton—Eagle Creek, a déjà posé la question au ministre. Je la pose donc encore: le ministre pourrait-il nous donner la somme que ces modifications législatives permettraient à Air Canada d'économiser? S'il ne le peut pas, je lui demande alors de fournir d'autres renseignements permettant de justifier la mesure législative.

Nous nous soucions beaucoup de ces 3 000 travailleurs. Le ministre pourrait-il nous confirmer qu'il les a consultés à propos de ces changements? Le ministre a-t-il consulté leur syndicat?

Le loyer des aéroports est un autre point de friction. Les loyers et les frais aéroportuaires sont extrêmement élevés au Canada et il est très difficile pour des compagnies aériennes comme Air Canada de mener leurs activités dans ce climat commercial. Je vais citer directement le mémoire présenté par Air Canada dans le cadre de l'examen de la Loi sur les transports au Canada.

En fait, selon le type d'appareil, les redevances d'atterrissage et les frais d'aérogare d'Air Canada dans les principaux aéroports canadiens sont de 35 % à 75 % plus élevés que dans les grands aéroports américains. Si l'on tient compte de la différence entre les frais d'améliorations aéroportuaires et les frais équivalents des États-Unis (redevance passagers) que paient les passagers, les coûts relatifs aux aéroports, par siège au départ, sont en moyenne supérieurs de 83 % au Canada [par rapport] aux États-Unis.

Cet environnement de coûts anticoncurrentiels entraîne la perte non seulement de passagers canadiens au profit des États-Unis, mais également de passagers internationaux qui voyagent à destination du Canada ou via notre pays...

Je cite maintenant un article récemment publié dans le *National Post*:

*Initiatives ministérielles*

Le Forum économique mondial classe le Canada au 16<sup>e</sup> rang sur 140 pays pour la qualité de son infrastructure aéroportuaire, mais 130<sup>e</sup> pour les taxes sur les billets et les frais aéroportuaires.

Cette perte nuit à notre capacité d'établir le Canada comme plaque tournante internationale et d'assurer la croissance des compagnies aériennes et des aéroports. Il y aurait moyen de trouver une solution, et j'espère que le ministre étudie d'autres possibilités pour aider le secteur du transport aérien à trouver des solutions à ces problèmes, qui sont bien réels.

Air Canada veut que soit changé le cadre réglementaire de l'industrie de l'aviation au Canada. Voici ce qu'elle écrit dans son mémoire:

Notre pays a besoin également d'une nouvelle politique et de nouvelles règles de l'aviation, de manière à tenir compte de l'évolution rapide des technologies et des activités de l'industrie.

Les problèmes que j'ai décrits dans mon discours sont bien réels. Beaucoup ont été soulevés par Air Canada elle-même. Pourquoi nous contenter de modifications aussi minimales et mettre en péril les emplois de 3 000 travailleurs de Montréal, Winnipeg et Mississauga?

Je ne saurais appuyer le projet de loi qui nous est soumis. Cela dit, je serais heureux de prendre connaissance de l'aide que le ministre pourrait vouloir offrir à l'industrie canadienne du transport aérien, et j'espère que je serai en mesure d'appuyer les autres projets de loi qui seront éventuellement présentés à l'avenir dans ce dossier.

• (1255)

**M. Garnett Genuis (Sherwood Park—Fort Saskatchewan, PCC):** Madame la Présidente, cette question a été portée à mon attention parce qu'un homme de ma circonscription a perdu son emploi. Selon lui, s'il a été mis à pied, c'est parce qu'Air Canada n'a pas respecté ses obligations prévues dans la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Le gouvernement ne nous dit pas quels pourraient être les avantages économiques de la mesure proposée. Nous savons simplement qu'elle entraînera des pertes d'emplois.

Le député pourrait-il nous en dire un peu plus sur les mesures de rechange qui pourraient être prises pour qu'Air Canada soit plus concurrentielle et qui n'entraîneraient pas les pertes d'emplois résultant du projet de loi?

**M. Martin Shields:** Madame la Présidente, je remercie mon collègue de sa question et de bien vouloir partager le temps de parole dont il dispose aujourd'hui.

Par exemple, l'une des choses très importantes que nous comprenons rapidement lorsque nous possédons un véhicule, c'est qu'il est primordial de s'occuper de l'entretien mécanique. Lorsque le personnel de soutien et les mécaniciens qui travaillent pour les concessionnaires d'automobiles sont compétents, nous avons confiance en nos véhicules. Ces gens habitent près de chez nous, dans nos collectivités. Je pense que c'est ce qui est important. Comme le député l'a mentionné, nous avons confiance en nos véhicules, car nous faisons confiance à ceux qui les entretiennent.

Ceux qui prennent l'avion peuvent le faire en toute confiance seulement s'ils font confiance au personnel d'entretien qui maintient les appareils en état de voler. Par conséquent, je crois qu'il est extrêmement important que ces gens demeurent dans nos collectivités pour que nous puissions avoir la certitude que la sûreté de ceux qui voyagent par avion est assurée au pays.

• (1300)

[Français]

**Mme Karine Trudel (Jonquière, NPD):** Madame la Présidente, je remercie mon collègue de son discours.

Lorsque les conservateurs étaient au pouvoir, rien n'a été fait pour maintenir les emplois d'Aveos au Canada. Selon eux, la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, la LPPCAC, n'est pas claire et ne stipule pas spécifiquement que l'entretien lourd doit obligatoirement être maintenu au Canada. Les conservateurs insinuaient que seulement l'entretien léger était nécessaire afin de respecter les conditions légales de la LPPCAC.

Mon collègue peut-il en dire davantage à ce sujet?

[Traduction]

**M. Martin Shields:** Madame la Présidente, puisqu'il est question du passé, j'aimerais revenir à l'époque où l'industrie aéronautique canadienne était florissante au pays et reconnue internationalement pour sa capacité d'assurer la sécurité, de bien gérer les vols et de bien entretenir l'équipement; pour toutes ces raisons, nous avions l'impression de prendre l'avion en toute sécurité. Par conséquent, pour moi, la possibilité que ces emplois puissent être transférés ailleurs, à un endroit où la sécurité ne pourrait pas être garantie, représente un facteur de risque pour les Canadiens qui veulent prendre l'avion en toute sécurité au pays.

**M. David de Burgh Graham (Laurentides—Labelle, Lib.):** Madame la Présidente, je suis moi-même un pilote privé, et je peux affirmer que je ne ferais jamais rien qui puisse compromettre la sécurité aérienne. Par conséquent, j'aimerais poser la question suivante au député de Bow River: croit-il que la loi en vigueur ne devrait pas être modifiée, ou estime-t-il que ce que la députée ministérielle propose est une amélioration?

**M. Martin Shields:** Madame la Présidente, en ce qui concerne ce projet de loi en particulier, je crois qu'il a une incidence directe sur la sécurité qu'offrent ces emplois à l'industrie aérienne, ainsi que l'endroit où ceux-ci se trouvent au Canada. Par conséquent, je parle uniquement de ce projet de loi, qui, selon moi, cause beaucoup d'inquiétudes quant à son incidence sur les collectivités où se trouvent ces emplois et sur la sécurité continue de l'industrie aérienne.

[Français]

**M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC):** Madame la Présidente, mon collègue semble avoir une bonne connaissance de l'histoire d'Air Canada.

J'aimerais savoir s'il considère acceptable qu'un député, avant d'être au gouvernement, dise une chose, et puis qu'il change complètement sa position lorsqu'il est élu premier ministre.

Que pense-t-il d'un tel changement d'attitude?

[Traduction]

**M. Martin Shields:** Madame la Présidente, cela me rappelle la blague du passager canadien qui meurt et se présente aux portes du ciel. Un mur couvert d'horloges se dresse derrière saint Pierre. Ce sont des horloges du mensonge. Chaque fois que l'on ment, les aiguilles de l'horloge avancent. L'une d'entre elles est celle des saints. Les aiguilles de l'horloge de mère Teresa n'ont pas bougé. Le passager demande pourquoi, et saint Pierre répond que c'est parce que mère Teresa n'a jamais menti. Une autre horloge est celle des mécaniciens des compagnies aériennes, et les aiguilles n'ont presque pas bougé. Saint Pierre affirme que c'est parce que les mécaniciens sont très honnêtes. Quand le passager demande où se trouve l'horloge des politiciens fédéraux, saint Pierre répond qu'elle se trouve dans le bureau de Jésus, qui l'utilise comme ventilateur.

*Initiatives ministérielles*

**L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.):** Madame la Présidente, je suis heureuse de prendre part à la discussion d'aujourd'hui et de vous voir occuper le fauteuil et accomplir de l'excellent travail au nom de toutes les femmes. Je me réjouis de vous voir occuper régulièrement ce fauteuil.

Je suis heureuse de prendre la parole pour appuyer le projet de loi C-10. C'est une mesure législative qui, bien qu'elle soit un peu trop technique pour bien des gens, est extrêmement importante pour le transporteur aérien national et le secteur aérospatial du Canada, ainsi que pour les emplois et l'activité économique connexes sur lesquels repose de façon si importante l'économie canadienne.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, je veux prendre quelques instants pour féliciter mes collègues qui se sont déjà exprimés sur ce sujet important. Diverses questions ont été soulevées. Le comité aura l'occasion de les examiner et d'en discuter de façon très approfondie.

Le projet de loi C-10 a déjà fait l'objet d'un très bon débat vendredi dernier, et cela s'est poursuivi aujourd'hui, bien sûr. Je me réjouis à l'idée de participer moi aussi au débat. Cependant, aussi important que soit le débat à la Chambre, en tant que présidente du comité des transports, j'ai bien hâte d'entendre le témoignage des parties concernées lorsque le projet de loi sera renvoyé au comité.

Mais avant d'en arriver là, j'aimerais féliciter le secrétaire parlementaire, qui a entamé le débat en tirant au clair plusieurs points importants. Elle a par exemple confirmé que la Chambre est saisie de ce projet de loi alors qu'Air Canada est sur le point de faire un investissement sans précédent dans le secteur canadien de l'aérospatiale. C'est on ne peut plus vrai. Comme les députés le savent déjà, la société Air Canada a en effet annoncé qu'elle avait l'intention d'acheter environ 75 appareils C Series de Bombardier. Elle a aussi promis que l'entretien de ces appareils se ferait au Canada durant au moins 20 ans. Il s'agit d'un investissement substantiel qui donnera tout un coup de pouce à l'économie. On n'insistera jamais assez sur l'effet que les décisions comme celle-là peuvent avoir sur les emplois et la croissance économique du Canada.

Plus précisément, la création annoncée des centres d'excellence devrait avoir des retombées considérables sur les emplois du secteur de l'aérospatiale. Selon les chiffres vérifiés par la secrétaire parlementaire, le Québec a estimé qu'à elle seule la création du centre d'excellence de Montréal devrait se traduire par 1 000 nouveaux emplois sur 15 ans, ce qui s'ajoute aux 300 qui pourraient s'avérer nécessaires pour fabriquer les appareils C Series commandés par Air Canada. L'Ontario et le Manitoba ne sont pas en reste pour ce qui est des nouveaux emplois créés.

Ces emplois ne profitent pas qu'aux seuls travailleurs qui les occupent. Ils profitent aussi à leurs proches, qui pourront compter sur un revenu intéressant et stable durant des années, sans parler des avantages sociaux. Ces familles feront rouler l'économie de leur localité, ce qui, du coup, fera rouler l'économie nationale. Voilà le type d'investissements et de résultats que le Canada devrait cibler: adaptés à la réalité du marché, rentables pour Air Canada et susceptibles d'améliorer les services en favorisant les investissements technologiques ici, au Canada.

Cependant, il est évident qu'il y a eu auparavant des obstacles à cette approche. Par exemple, en 2012, le procureur général du Québec a entamé des poursuites judiciaires contre Air Canada, accusant le transporteur de ne pas se conformer à des dispositions de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

Madame la Présidente, je dois m'interrompre un instant afin de préciser que je vais partager aujourd'hui mon temps de parole avec le député de LaSalle—Émard—Verdun.

Le gouvernement du Québec a maintenant décidé de mettre fin à cette procédure en raison des investissements qu'Air Canada compte faire dans le secteur aérospatial et des engagements pris par la société concernant le maintien des services d'entretien au Québec. Cela représente pour le Canada une occasion de moderniser la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, et c'est ce que vise ce projet de loi.

Il ne faut pas manquer cette belle occasion qui tombe à point nommé. Nous devons agir dès maintenant. Le projet de loi C-10 vise à modifier les dispositions de la loi qui ont trait aux centres d'entretien et de révision d'Air Canada. Ces modifications permettront à Air Canada d'établir des centres d'excellence au Québec, en Ontario et au Manitoba. Ces centres pourront offrir leurs services d'entretien d'avions non seulement à Air Canada, mais aussi aux autres transporteurs nationaux et internationaux.

● (1305)

La création de cette nouvelle source de revenus, conjuguée à une marge de manoeuvre accrue pour la direction d'Air Canada, signifierait une structure d'entreprise plus dynamique et moderne, ce qui serait clairement avantageux pour tout le monde: les Canadiens, Air Canada et toutes nos industries dérivées.

N'oublions cependant pas que l'actuelle Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada remonte à presque 30 ans, et que nous ne sommes plus en 1989. La Loi actuelle a été adoptée à un moment où, partout dans le monde, des pays abandonnaient la réglementation rigoureuse et la propriété publique dans certains secteurs, notamment le transport aérien. Le Canada n'a pas fait exception. Il a suivi l'exemple des autres pays en dérégulant le transport aérien, en commercialisant nos principaux aéroports et en transformant Air Canada, qui était une société d'État, en entreprise privée. C'était la bonne décision à l'époque, mais le monde a changé, et pour réussir en 2016, nous devons de nouveau envisager la modernisation.

Toutefois, rien de tout cela ne pourra se produire si nous refusons de fournir à Air Canada et au secteur de l'aérospatiale les outils dont ils ont besoin pour se préparer à relever les défis que présentent les entreprises modernes et les conditions d'investissements.

De nombreux députés d'en face ont soulevé des questions justifiées, des questions qui exigent des réponses. Ils demandent pourquoi nous devons modifier la Loi maintenant, et pourquoi cette modification doit être apportée aussi rapidement.

La vérité, c'est que l'environnement dans lequel évoluent les secteurs de l'aérospatiale et du transport aérien est très dynamique. Les autres transporteurs canadiens et étrangers ne sont pas assujettis aux mêmes obligations relatives aux installations d'entretien. Cela signifie qu'ils peuvent réaliser des économies qui sont impossibles pour Air Canada, ce qui place la société en situation de désavantage par rapport aux autres. Le projet de loi C-10 permettrait de rétablir l'équilibre. Si nous voulons tirer profit des avantages économiques associés aux emplois payants, fiables et de qualité promis par tous les autres secteurs, nous devons donner les munitions nécessaires à ce secteur. C'est pourquoi nous sommes ici aujourd'hui, et c'est pourquoi le projet de loi C-10 est si important pour nous tous à la Chambre et pour tous les Canadiens.

*Initiatives ministérielles*

En d'autres termes, le gouvernement a présenté cette mesure législative à un moment critique dans l'histoire aérospatiale du Canada. Non seulement la société Bombardier offre-t-elle un produit révolutionnaire pour l'industrie mondiale, mais le plus important transporteur aérien du pays prévoit tirer profit des différences technologiques, de l'efficacité et du rendement environnemental supérieur du produit en investissant généreusement et intelligemment au pays pour le renouvellement de sa flotte d'avions.

L'investissement dans un produit à la fine pointe de la technologie, principalement conçu et fabriqué au Canada, permettra à Air Canada d'accroître sa compétitivité à l'échelle mondiale et sa capacité à desservir tous les Canadiens. Tout le monde serait gagnant, mais il faut agir maintenant. Pour être claire, le gouvernement veut qu'Air Canada ait la souplesse nécessaire pour organiser et gérer ses opérations ici et ailleurs dans le monde. Nous comprenons que le secteur du transport aérien a évolué et continuera d'évoluer, et Air Canada doit avoir les outils et le soutien réglementaire nécessaires pour suivre le rythme. Il faut toutefois établir des mesures de protection adéquates pour protéger les travailleurs et les fournisseurs canadiens.

C'est pourquoi nous proposons que la loi continue d'exiger qu'Air Canada procède à l'entretien des avions dans certaines régions canadiennes. Je crois que le projet de loi C-10 permettra tout cela. J'ai hâte d'entendre les intervenants en comité, de bien écouter toutes les personnes qui voudront faire des commentaires à ce sujet afin d'établir une solide mesure législative qui veillera à ce que les emplois soient offerts ici au Canada, mais que, si le travail est réalisé ailleurs, il le soit également selon les normes canadiennes.

• (1310)

**M. Garnett Genuis (Sherwood Park—Fort Saskatchewan, PCC):** Madame la Présidente, je remercie la députée de son allocution. Quelques-unes de ses observations me semblent étranges, car il n'est nullement question de Bombardier dans le projet de loi.

J'aimerais que la députée éclaircisse ses propos à cet égard. Le fait qu'Air Canada ait décidé d'acquérir des appareils C Series a-t-il eu une incidence sur la décision de présenter le projet de loi? Celui-ci aurait-il été présenté si Air Canada n'avait pas décidé de faire cette acquisition?

**L'hon. Judy A. Sgro:** Madame la Présidente, la question qui nous occupe exige que nous agissions afin qu'Air Canada ait la marge de manoeuvre requise pour aller de l'avant.

Ceux parmi nous qui voyagent beaucoup sont à même de constater la croissance qui s'opère dans tous les grands aéroports du pays et le nombre de nouveaux transporteurs aériens que ceux-ci accueillent. Il importe qu'Air Canada ait suffisamment de latitude pour être en mesure d'évoluer, de soutenir la concurrence, de mettre en valeur le Canada et de faire en sorte que nos aéronefs soient les meilleurs.

**M. Daniel Blaikie (Elmwood—Transcona, NPD):** Madame la Présidente, pour être juste, je crois qu'il vaut la peine de souligner que cela ne répond pas à la très bonne question du député.

Il est curieux que, d'une part, les libéraux souhaitent parler de ce qui se passe avec Bombardier et la commande d'avions C Series dans leurs discours mais que, d'autre part, quand on leur pose une question assez évidente, à savoir s'il y a un lien entre Bombardier et Air Canada, ils ne répondent pas. Si c'est le cas, ce serait bien que le gouvernement l'admette tout simplement. Je crois qu'il est très logique de demander s'il y a un lien entre les deux. Il semble évident que c'est le cas.

Dans ses observations, la députée a souvent parlé de flexibilité, de la nécessité de pouvoir concurrencer. On parle des avantages de cette entente, notamment les emplois, on dit à quel point il est merveilleux qu'Air Canada aménage des centres d'excellence dans des régions bien adaptées et on souligne la capacité concurrentielle, mais on omet de mentionner que rien dans la loi actuelle n'empêche l'établissement de ces centres d'excellence. Pourquoi donc devons-nous abandonner les garanties juridiques de bons emplois, des genres d'emplois différents, pour pouvoir obtenir ces autres emplois si ces régions sont si bien adaptées au type de travail qui sera fait?

Puisque nous laissons tomber des emplois assortis d'une garantie juridique, quelles protections légales sont là pour les emplois dans les centres d'excellence?

• (1315)

**L'hon. Judy A. Sgro:** Madame la Présidente, nous essayons toujours de veiller à ce que les lois que nous adoptons respectent les emplois, les collectivités et les personnes qui occupent ces emplois, mais nous voulons aussi ouvrir des portes et faciliter la création d'emplois dans de nouveaux secteurs.

Bombardier est le partenaire idéal pour Air Canada. Nous aurons l'occasion de mettre en valeur de nouveaux aéronefs si les choses vont dans cette direction, mais l'investissement dans notre secteur aérospatial est une mesure efficace. Les perspectives de croissance pour le Canada sont extraordinaires, pour réussir, offrir des perspectives d'expansion et créer de nombreux emplois pour les Canadiens.

Mieux encore, l'industrie aérospatiale exerce beaucoup d'attrait pour nombre de jeunes. Je pense que notre tâche, en tant que législateurs, consiste à faire en sorte que les entreprises concurrentielles du Canada puissent travailler selon des règles équitables et aient la latitude voulue pour réussir. Elles ne doivent pas être entravées par le cadre législatif et par des choses qui se sont passées en 1989 ou en 1997.

Soyons réalistes. Nous sommes en 2016. Si nous voulons que nos transporteurs nationaux et nos entreprises puissent soutenir la concurrence à plus grande échelle, nous devons les libérer de leurs entraves et leur ouvrir des perspectives.

**Mme Kate Young (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.):** Madame la Présidente, j'aimerais que ma collègue explique pourquoi il est si important, au point où nous en sommes, de passer à l'étape de l'étude en comité.

**L'hon. Judy A. Sgro:** Madame la Présidente, nombre de nos collègues qui ont participé à ce débat vendredi dernier et aujourd'hui ont exprimé leurs préoccupations. Ce n'est pas ici, à la Chambre, que nous pourrions calmer ces préoccupations, mais nous avons la possibilité d'écouter les points de vue de diverses personnes, des intervenants et ainsi de suite, en comité et de formuler les recommandations qui s'imposeront.

*Initiatives ministérielles*

[Français]

**M. David Lametti (secrétaire parlementaire de la ministre du Commerce international, Lib.):** Madame la Présidente, le 24 mars dernier, notre gouvernement a présenté à la Chambre des communes le projet de loi C-10, Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et comportant d'autres mesures. Plus spécifiquement, l'objectif de ce projet de loi est de modifier les sections de la loi concernant les centres d'entretien et de révision d'Air Canada. Il est important de souligner que le dépôt de ce projet de loi se fait dans un contexte historique pour le secteur aérospatial canadien.

Air Canada a annoncé en février dernier qu'elle avait l'intention d'acheter jusqu'à 75 avions de la C Series de Bombardier et qu'elle effectuerait l'entretien des avions au Canada pour une période minimale de 20 ans, à compter de la première livraison. Air Canada collaborera également à la création d'un centre d'excellence au Québec pour les avions de la C Series et d'un autre centre pour l'Ouest du Canada qui sera situé au Manitoba.

Cela permettra non seulement d'entretenir les avions d'Air Canada, mais également d'offrir ce type de services à d'autres transporteurs nationaux et internationaux. En d'autres mots, le projet de loi que nous avons présenté est à la croisée des chemins pour l'industrie aérospatiale canadienne. Non seulement Bombardier offrira un produit qui change la donne dans l'industrie aérospatiale mondiale, par son efficacité et sa performance environnementale, mais cela permettra également, par les intentions claires d'un transporteur canadien d'importance, Air Canada, d'investir massivement dans le renouvellement de sa flotte d'avions.

Ces investissements visent à améliorer la capacité d'Air Canada à faire face à la compétition mondiale et à servir les Canadiens et les Canadiennes en investissant dans un produit d'avant-garde pensé et fabriqué en majeure partie au Canada. Dans ce contexte historique, nous proposons de moderniser la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, qui nous paraît en partie désuète.

Plus spécifiquement, le projet de loi modifie l'alinéa 6(1)d) concernant les dispositions obligeant Air Canada à maintenir les centres d'entretien et de révision dans les villes de Winnipeg et Mississauga et dans la Communauté urbaine de Montréal.

De toute évidence, la loi visait à ce qu'Air Canada continue d'effectuer des travaux d'entretien d'aéronefs dans certaines régions du Canada. En même temps, la loi était orientée par un objectif de politique publique clé, soit de privatiser une société d'État et de lui permettre d'être une compagnie privée compétitive et viable. Le secteur du transport aérien a beaucoup évolué, depuis l'entrée en vigueur de la loi en 1989.

En 2015, Air Canada a accueilli plus de 41 millions de passagers et a fourni des services réguliers directs auprès de 63 aéroports au Canada, 56 aux États-Unis et 86 dans le reste du monde, c'est-à-dire en Asie, en Océanie, en Europe, en Afrique, et en Amérique du Sud.

Air Canada n'échappe pas au fait que le marché international est très concurrentiel. Par exemple, les autres transporteurs nationaux et internationaux ne sont pas soumis aux mêmes obligations en ce qui concerne leurs installations d'entretien. Il est également important de rappeler que nous devons considérer Air Canada dans son marché global, un marché caractérisé par des grandes sociétés internationales qui fournissent des services sur des vastes réseaux en utilisant des équipements extrêmement coûteux.

Ce marché est également très sensible aux fluctuations, en raison de sa nature cyclique. Il suffit d'être témoin d'un incident malheureux, comme une pandémie, un accident ou un acte terroriste,

pour que le marché batte de l'aile et que les revenus et profits d'une compagnie aérienne soient gravement touchés.

Le transport aérien offre une connectivité essentielle au sein de notre vaste pays, mais aussi avec le monde extérieur. Il est également une importante source d'emplois. À titre d'exemple, Air Canada emploie à elle seule près de 25 000 personnes.

● (1320)

Ce contexte économique nous porte à croire que la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada pourrait imposer des limites à la capacité de l'entreprise à être compétitive et rentable.

Nous croyons donc que la loi actuelle n'est pas en accord avec une approche de transport aérien qui se base sur les forces de la concurrence et du marché comme le meilleur moyen d'offrir un service à prix raisonnable pour les utilisateurs. Air Canada, comme toute entreprise, a besoin davantage de flexibilité pour évoluer au sein d'un environnement concurrentiel afin de rester viable à long terme. En ce sens et en ce qui concerne le secteur du transport aérien du Canada, la politique fédérale met l'accent sur les forces de la concurrence et du marché.

Nous mettons également l'accent sur le principe de l'utilisateur payeur à l'égard des infrastructures et des services, ce qui n'est pas le cas pour tous les pays qui nous font concurrence. Nous ne pouvons donc pas nous asseoir sur nos lauriers, car le monde de l'aviation est en train de changer rapidement. Bien sûr, nous étions tous préoccupés par la fermeture d'Aveos Fleet Performance qui a entraîné des congédiements partout au pays.

Bien que certains éléments d'Aveos ont été achetés, dans le cadre du processus de faillite et de maintien en fonction, il y a des employés qui n'ont pas eu la chance de trouver un travail dans le domaine. Nous étions évidemment inquiets de cette fermeture et du fait qu'Air Canada avait cessé d'effectuer certains travaux d'entretien au Canada.

La récente annonce faite par Air Canada au sujet de la C Series et de sa collaboration au développement de centres d'excellence nous a redonné l'espoir de retrouver des emplois de haut calibre dans le secteur de la haute technologie. L'intention d'achat d'avions de la C Series par Air Canada permettrait ainsi de réunir deux domaines essentiels pour le développement économique canadien, soit le transport aérien et l'industrie aérospatiale. Cela permettrait à Air Canada d'exploiter des avions qui sont à la fine pointe de la technologie, réduisant ainsi ses coûts, sa consommation de carburant et ses émissions de gaz à effet de serre, tout en minimisant le bruit.

Comme on le sait, les avions seront conçus, assemblés et entretenus au Canada. La création des centres d'excellence sur l'entretien des avions de la C Series au Québec et au Manitoba aurait certainement un effet bénéfique sur l'industrie et inciterait probablement d'autres transporteurs aériens à utiliser les services qui y seront offerts. Le gouvernement du Québec a estimé que la création des centres d'excellence pourrait créer 1 000 emplois de plus sur une période de 15 ans. En outre, la fabrication d'avions C Series permettrait à Air Canada de créer 300 emplois supplémentaires. De plus, la création d'un centre d'excellence pour l'Ouest canadien créerait 150 emplois additionnels au Manitoba.

En conclusion, le fait de modifier le langage utilisé pour décrire les activités, ainsi que le lieu où elles pourront être effectuées, nous permettra d'actualiser la Loi et par le fait même de la rendre plus pertinente.

*Initiatives ministérielles*

• (1325)

[Traduction]

**L'hon. Michelle Rempel (Calgary Nose Hill, PCC):** Madame la Présidente, est-ce que mon collègue d'en face pourrait dire à la Chambre quel genre d'intervention gouvernementale conviendrait, le cas échéant, pour aider Bombardier, si jamais la société vient demander un financement au gouvernement?

**M. David Lametti:** Madame la Présidente, le gouvernement travaille à ce dossier.

Nous essayons de promouvoir au Canada le progrès technologique associé à l'industrie aérospatiale. Nous essayons de protéger les emplois, et ce, de façon responsable.

[Français]

**M. Daniel Blaikie (Elmwood—Transcona, NPD):** Madame la Présidente, je dirais qu'il y a contradiction entre les deux arguments des députés libéraux.

D'une part, ils disent que ces changements vont créer davantage d'emplois pour les Canadiens, parce que nous avons des centres d'excellence à Winnipeg et à Montréal, oubliant qu'il n'existe pas de garantie pour ces emplois d'une année à l'autre.

D'autre part, ils disent que l'industrie a beaucoup changé depuis 1989 et qu'Air Canada a besoin d'être flexible et compétitive. Cela signifie que l'on parle des occasions d'autres compagnies et de faire faire le travail dans d'autres pays. Voilà l'avantage compétitif dont il est question. On n'a pas besoin de changer la loi pour avoir les emplois des centres d'excellence. Pour avoir les avantages de la flexibilité, on doit envoyer les emplois hors du Canada.

Pourrait-on au moins entendre le gouvernement nous dire que ce projet de loi va faire que des emplois substantiels vont quitter le Canada?

**M. David Lametti:** Madame la Présidente, je remercie mon honorable collègue, surtout d'avoir posé sa question en français.

Je vais renverser la réponse. D'abord, je vais parler du deuxième aspect de sa question, c'est-à-dire le contexte. Le contexte actuel est propice à un changement à la loi, justement parce que les données ont changé depuis 30 ans, alors que cette loi visait la privatisation d'une compagnie de la Couronne. Maintenant, on vise à améliorer la capacité d'Air Canada à être concurrentiel sur le marché. Le contexte est donc très important pour ce projet de loi.

Ensuite, pour revenir à la première question, il s'agit d'investir dans une industrie. Il y a des risques car il y a un marché. Nous ne pouvons donc pas garantir les emplois, mais nous croyons sincèrement que les modifications vont créer des emplois.

• (1330)

[Traduction]

**Mme Kelly Block (Carlton Trail—Eagle Creek, PCC):** Madame la Présidente, Air Canada a soumis un mémoire détaillé lors de l'examen de la Loi sur les transports au Canada, et cette mesure n'était pas comprise dans l'examen. Par ailleurs, le ministre a le rapport entre les mains depuis décembre dernier. J'aimerais donc que le secrétaire parlementaire nous explique pourquoi le ministre chercherait à modifier la loi sans profiter de l'occasion pour examiner aussi toutes les mesures mentionnées dans le mémoire d'Air Canada.

**M. David Lametti:** Madame la Présidente, nous proposons des modifications qui, selon nous, donneraient à Air Canada les outils nécessaires pour soutenir la concurrence sur le marché international.

Nous n'avons pas accepté toutes les suggestions qui nous étaient faites. Nous avons retenu celles qui nous paraissaient les plus utiles.

**L'hon. Michelle Rempel (Calgary Nose Hill, PCC):** Madame la Présidente, je vais partager mon temps de parole avec le député de Huron—Bruce.

Je m'émerveille du fait que les libéraux aient réussi à lancer la Chambre dans un débat sur Bombardier et une possible intervention gouvernementale grâce à un projet de loi où il n'est aucunement question de Bombardier.

Ma collègue porte-parole de l'opposition en matière de transports a bien expliqué l'objet du projet de loi. Dans son discours, la semaine dernière, elle a souligné la curieuse coïncidence de diverses annonces concernant la commande d'appareils C Series de Bombardier passée par Air Canada. Le jour même où Air Canada a rendu publique son intention d'acheter ces aéronefs, le ministre des Transports a annoncé qu'il allégerait les obligations qu'impose au transporteur la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Le ministre a ensuite inscrit au *Feuilleton des avis* le projet de loi que nous examinons maintenant, et le 14 mars, Air Canada faisait une nouvelle annonce, et tout a continué de s'enchaîner ainsi.

Appelons les choses par leur nom. Ce dont nous parlons ici, c'est d'un projet de loi qui représente une contrepartie pour qu'Air Canada achète des appareils C Series.

J'aimerais mieux que nous discutons simplement de ce que le gouvernement a, peut-être, l'intention de faire pour Bombardier, parce que depuis le début des temps il s'agit toujours de déshabiller Pierre pour habiller Paul, Pierre étant l'Ouest du Canada et Paul, Bombardier.

J'ai quelques questions concernant le projet de loi.

Un rapport sur l'industrie des transports a été produit vers le milieu de 2015, je crois. Air Canada a soumis une série de recommandations au sujet de diverses dispositions législatives ou exigences qui pourraient être adoptées pour relever la compétitivité de l'industrie sur la scène internationale. C'est un document plutôt imposant, de plus de 95 pages. Il contient, et je les ai comptées, 66 recommandations précisément en ce sens. Le projet de loi ne reprend que très peu de ces propositions.

Je ne comprends pas l'effet que cela aurait dans l'Ouest du Canada et plus précisément sur le secteur aérospatial à Winnipeg. Divers ordres de gouvernement ont multiplié les efforts pour développer le secteur aérospatial à Winnipeg. C'est indéniablement une réussite. Quel serait l'impact du projet de loi sur ce secteur? C'est ce qui m'inquiète.

Le projet de loi éliminerait l'obligation imposée à Air Canada pour que les travaux d'entretien soient effectués là où ils le sont actuellement. Pour l'instant, je me contenterai de parler de Winnipeg.

Je crois que le Manitoba a renoncé à poursuivre Air Canada devant les tribunaux en échange de l'établissement d'un centre d'excellence, comme l'ont indiqué nombre de mes collègues libéraux aujourd'hui. Toutefois, que se passerait-il, dans l'hypothèse où le projet de loi est adopté, si Air Canada décidait de fermer le centre d'excellence, disons dans cinq ans, ou s'il ne maintenait plus strictement le nombre d'emplois dont il se vante aujourd'hui? Franchement, nous ne savons même pas encore quel type d'emplois seront créés dans ce centre d'excellence.

### Initiatives ministérielles

À mes yeux, c'est un terrible exemple d'intervention gouvernementale mal ficelée, parce que ce projet de loi de contrepartie qui vise à aider Bombardier risque d'avoir d'énormes conséquences imprévues sur le secteur aérospatial à Winnipeg, et tout cela est un exercice futile. Si nous consultions les employés d'Aveos, je pense qu'ils auraient un point de vue intéressant à ce sujet. La station CJOB a diffusé un excellent commentaire. Moi qui ai vécu à Winnipeg, je me dois de faire un peu de publicité à l'une de mes stations de radio préférées. Les employés disaient qu'ils ne comprenaient pas pourquoi il fallait créer un centre d'excellence pour l'entretien d'aéronefs, puisqu'il y en avait déjà un, l'entreprise pour laquelle ils travaillent à l'entretien d'aéronefs.

J'aime beaucoup la citation suivante:

Nous savons que les gens ne sont pas contents parce qu'ils ont perdu un bon emploi bien rémunéré. À l'heure actuelle, nous n'avons aucun de ces emplois. Nous récupérerons 150 emplois et pensons que, à compter de 2017, nous réussirons à augmenter le nombre d'emplois.

L'article parle du fait qu'un grand nombre de ces emplois ont été délocalisés vers le Salvador lorsqu'Aveos a fermé ses portes:

Le gouvernement du Québec a intenté une poursuite contre le transporteur aérien après la fermeture d'Aveos Fleet Performance en 2012, ce qui a entraîné la mise à pied de 2 600 employés dans 3 provinces, dont plus de 400 Manitobains. Ces emplois sont allés au Salvador.

• (1335)

Pourquoi les libéraux ne demandent-ils pas à la Chambre d'étudier le dossier de Bombardier? Au comité de l'industrie, ils ont rejeté une proposition d'étude qui aurait permis d'inviter de hauts dirigeants de Bombardier pour qu'ils parlent de leurs besoins. J'ai lu que l'un des vice-présidents de Bombardier a déclaré que la société n'avait pas besoin d'un plan de secours parce que les mesures concrètes annoncées étaient largement suffisantes.

Il serait bon que les législateurs soient au courant de ces choses, puisqu'il nous incombe d'adopter des politiques publiques ayant une incidence sur les emplois des travailleurs. Voici ce que je suggérerais aux libéraux. Au lieu de se contenter de présenter un projet de loi et de faire fi du fait que de nombreux emplois sont en jeu dans l'Ouest canadien — qui est toujours désavantagé lorsqu'il est question de Bombardier —, les libéraux devraient saisir la Chambre de ce dossier. Ce projet de loi n'est pas la bonne option en ce moment.

Puisque nous parlons de Bombardier, je tiens à mentionner que je ne comprends pas pourquoi le gouvernement propose une mesure législative qui vise essentiellement à soutenir Bombardier, alors que plus de 100 000 personnes sont en chômage en Alberta, à l'heure actuelle. Les libéraux font des pieds et des mains pour qu'une contrepartie soit offerte à une entreprise qui recevra des commandes pour un aéronef qu'elle fabrique. Ils modifient la loi pour veiller à ce qu'il ne puisse pas y avoir de demandes reconventionnelles visant Air Canada en lien avec la délocalisation de certains de ses emplois, comme ce fut le cas par le passé. Ils prennent toutes ces mesures, mais les avons-nous entendus dire qu'ils amélioreraient le cadre réglementaire du secteur de l'énergie? Non: nous les avons plutôt entendus dire le contraire.

Nous les avons entendus dire qu'ils modifieraient le cadre réglementaire du secteur de l'énergie, qui deviendrait alors beaucoup moins clair pour les investisseurs qui sont à la recherche de nouveaux projets. Qu'ont-ils dit d'autre? Ils ont dit qu'ils envisageraient la possibilité de créer une taxe sur le carbone et d'imposer un fardeau encore plus lourd lié aux investissements dans ce domaine. Ils ont pris la peine de dire que, même si un projet d'infrastructure énergétique d'envergure, comme le projet Énergie Est, était approuvé

à l'issue du processus d'évaluation, il n'est pas certain que le Cabinet, lui, donnerait le feu vert.

J'aimerais aussi mentionner un autre aspect qui est lié au projet de loi. Les libéraux n'ont pas manifesté leur intention de maintenir en poste la main-d'oeuvre qualifiée. Dans l'Ouest canadien, l'un des principaux déterminants de la croissance économique est la capacité d'attirer et de maintenir en poste des travailleurs qualifiés, et ce, dans toutes les industries. En fait, dans son mémoire sur l'industrie aérospatiale, l'organisme Economic Development Winnipeg a parlé des travailleurs qualifiés, qui sont des travailleurs très spécialisés. Que se passera-t-il si ces emplois disparaissent? Quelles seront les répercussions sur les autres entreprises de la région?

C'est la même chose dans le secteur de l'énergie. Les libéraux n'ont pas du tout mentionné ce qu'ils feront pour veiller à ce que les Albertains puissent demeurer en Alberta. Ainsi, si de nouveaux projets finissent par être mis en avant, les investisseurs constateront que tous ceux qui possèdent une expertise particulière et des compétences exceptionnelles ont quitté la province, et ils se diront peut-être qu'il n'est pas souhaitable d'investir à cet endroit.

Ce projet de loi témoigne d'un sérieux manque de vision. Il montre l'approche des libéraux à l'égard des questions économiques. Premièrement, regardons une entreprise montréalaise qui se plaint. Je ne dis pas qu'elle est sans importance pour l'économie canadienne, mais nous devons avoir un débat, s'il est censé être question de mesures législatives concernant la façon de la soutenir. Parlons de Bombardier. Deuxièmement, où est-il question des emplois dans l'Ouest, tant dans le secteur de l'aérospatiale que dans celui de l'énergie? On ne voit rien là-dessus.

Les libéraux doivent réfléchir à ce qu'ils sont en train de faire. Le projet de loi devrait être appelé le « projet de loi de contrepartie ». C'est comme tel qu'il devrait être soumis au vote. Rien ne garantit que ces emplois demeureront à Winnipeg et nous ne savons pas ce que cela fera pour le secteur de l'aérospatiale dans son ensemble. Les libéraux devraient aussi dire pourquoi ils n'ont pas soulevé cette question pour les plus de 100 000 chômeurs de ma province. C'est insensé, et j'espère sincèrement qu'ils réévalueront leurs priorités pour les futures mesures législatives.

• (1340)

**M. Daniel Blaikie (Elmwood—Transcona, NPD):** Madame la Présidente, je remercie la députée d'avoir dit, tout comme moi, que l'industrie aérospatiale de l'Ouest canadien avait été tenue à l'écart. Au lieu de conclure des ententes ponctuelles de ce genre, nous devrions plutôt adopter un plan d'action global et élaborer une stratégie nationale de l'aérospatiale qui englobe toutes les régions du Canada.

Les députés ministériels nous disent qu'Air Canada vient, par une heureuse coïncidence, de commander des appareils à Bombardier. De leur côté, les gouvernements provinciaux viendraient aussi, comme par hasard, d'abandonner leurs poursuites devant les tribunaux. Le temps n'est-il pas propice à ces modifications législatives, comme vient de le dire le secrétaire parlementaire?

*Initiatives ministérielles*

Je ne sais pas si cette façon d'occulter la manière dont le gouvernement envisage les négociations témoigne de ses voies ensevelies ou de quelque chose de plus cynique. Quoi qu'il en soit, la députée pourrait-elle nous dire en quoi le changement de gouvernement et le fait que les libéraux soient prêts à vider la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada de sa substance changent les rapports de négociation des gouvernements provinciaux qui, jusqu'à maintenant, avaient matière à poursuite, mais qui ne l'ont plus? Les provinces concernées sont évidemment favorables à la création d'un centre d'excellence parce que c'est ce qu'elles peuvent obtenir de mieux lorsque le gouvernement fédéral les laisse tomber.

**L'hon. Michelle Rempel:** Madame la Présidente, j'ai deux choses à dire en réponse à la question de mon collègue.

Premièrement, il est vrai que ce projet de loi permettrait à Air Canada de créer un centre d'excellence, mais cela supprimerait le recours juridique des provinces contre Air Canada si elle venait à délocaliser ses emplois d'entretien. C'est un problème.

Il a également soulevé un point très intéressant en évoquant une stratégie pour assurer la compétitivité de notre secteur aérospatial en général en déterminant, par exemple, comment nous pourrions veiller à ce que les PME soient certifiées et prêtes à intégrer la chaîne d'approvisionnement des équipementiers ou comment nous pourrions retenir et attirer les meilleurs et les plus brillants travailleurs du monde pour être en mesure de faire preuve d'innovation et nous assurer de disposer d'une capacité d'absorption telle que la technologie développée au Canada sera fabriquée au Canada et que des entreprises seront créées au Canada.

Il y a tant de choses que le gouvernement pourrait faire, mais il a choisi de présenter un projet de loi de contrepartie.

**Mme Kelly Block (Carlton Trail—Eagle Creek, PCC):** Madame la Présidente, je souligne l'expérience que ma collègue apporte dans ce débat, pour avoir déjà été ministre d'État à la Diversification de l'économie de l'Ouest, et l'importance d'une législation qui permette de retenir les compétences spécialisées dans notre pays.

Cela étant dit, accepterait-elle de commenter la portée très étroite de cette mesure législative? Nous savons que le ministre a en main le rapport Emerson, dans lequel Air Canada a formulé plusieurs recommandations sur ce qui pourrait être fait pour lui permettre d'être plus concurrentielle. Accepterait-elle de faire des commentaires à ce sujet?

• (1345)

**L'hon. Michelle Rempel:** Madame la Présidente, je me ferai un plaisir d'en parler. D'ailleurs, j'ai les recommandations en main. Il y en a 66. Beaucoup portent sur la structure fiscale, l'établissement de plaques tournantes mondiales et la mise en place de solides infrastructures aéroportuaires. Je pense qu'il y a plus d'une vingtaine de recommandations qui portent là-dessus. Il y en a aussi une vingtaine sur un système de réglementation efficace. Il y en a beaucoup.

Il y a tant de recommandations auxquelles le gouvernement pourrait envisager de donner suite, qui seraient utiles à d'autres industries et qui permettraient de renforcer, par exemple, le secteur aérospatial à Winnipeg. Au lieu de cela, il présente un projet de loi dont le titre abrégé pourrait être « Projet de loi de contrepartie ».

**M. Ben Lobb (Huron—Bruce, PCC):** Madame la Présidente, je suis heureux de prendre la parole à la Chambre aujourd'hui au sujet du projet de loi.

J'aime bien Air Canada. Je voyage avec cette compagnie chaque fois que j'en ai l'occasion. Dans l'ensemble, j'appuie également ce qu'elle fait. Ce n'est donc pas seulement un client d'Air Canada qui prend la parole.

Comment en sommes-nous arrivés là? Bien des chemins nous ont amenés jusqu'ici. L'une des choses qui ont le plus durement touché Air Canada, dans la dernière décennie — et nous n'avons pas besoin de remonter plus loin qu'en 2008-2009 —, c'est l'augmentation astronomique du prix du carburant en pleine récession économique. Cela a posé de nombreux problèmes à Air Canada et à bien d'autres sociétés en Amérique du Nord. La solvabilité des régimes de retraite était un énorme problème, tout comme la dette massive, entre autres choses.

Il y a près de 10 ans, cela a placé Air Canada dans une situation très précaire. Je la félicite de ce qu'elle a accompli dans la dernière décennie. La compagnie, qui existe depuis plus de 70 ans, a renversé la vapeur et a augmenté ses recettes de 40 %. Elle fait bien des choses correctement, et je l'en félicite.

Il y a une chose qui serait fort utile. Cela a déjà été souligné aujourd'hui et auparavant. Lorsque j'ai assisté à la séance d'information technique, il y a quelques semaines, je n'étais pas tout à fait convaincu que ce projet de loi répondait aux critères que nous voulons voir appliquer aux projets de loi. Il serait formidable que le ministre publie la correspondance qu'il a entretenue avec Air Canada, Bombardier et le gouvernement du Québec afin que nous puissions connaître la chronologie des événements. Je ne sais pas si c'est une coïncidence, mais il est clair que l'enchaînement rapide de nombreux événements a suscité des préoccupations.

Je félicite Air Canada d'avoir remis de l'ordre dans ses finances. Selon son rapport annuel de 2015, la société a généré un bénéfice net sans précédent de 1,22 milliard de dollars en 2015, alors que son bénéfice net se chiffrait à 531 millions de dollars en 2014. Il y a donc bien des choses qui sont rentrées dans l'ordre.

Soulignons qu'Air Canada utilise un autre terme de comptabilité: le BAIIALA. Je suis plutôt habitué de voir l'acronyme « BAIIA », pour « bénéfice avant intérêts, impôts et amortissements ». Je suppose que, dans l'industrie du transport aérien, on ajoute des lettres pour tenir compte d'autres éléments, dont la restructuration. Ce bénéfice a également atteint un niveau sans précédent de 2,5 milliards de dollars.

Le coût par siège-mille offert est un autre facteur qui favorise Air Canada, et il constitue lui aussi un record.

En outre, il y a le coût moyen projeté du carburant, qui a une influence déterminante sur la réussite financière d'un transporteur aérien. Je crois qu'Air Canada prévoit environ 52 ¢ le litre, si je me souviens bien, contre plus de 60 ¢ le litre l'an dernier. En comparaison de l'exercice 2008-2009, les chiffres sont très prometteurs.

Les astres semblent donc s'aligner pour Air Canada et sa santé financière. De fait, tout va si bien que la société a également annoncé qu'elle allait racheter jusqu'à 10 millions d'actions, et peut-être même 5 millions de plus. Ces actions valent près de 9 \$ chacune. Air Canada dispose donc d'un certain capital en ce moment.

Je vais lire un passage publié sur le site Web du centre des médias d'Air Canada au sujet des dépenses de la société et de sa situation en 2015. Cela fait ressortir l'un des aspects que, selon moi, nombre de députés ont de la difficulté à saisir en écoutant le débat sur l'endroit et le moment où il conviendrait de procéder à l'entretien des aéronefs.

*Initiatives ministérielles*

On y déclare que « la charge de maintenance avions augmentera de 250 millions de dollars en regard de l'exercice 2015 [...] ». Pris isolément, ce passage serait un simple énoncé des faits, mais on précise par la suite qu'« une tranche approximative de 100 millions de dollars de cette augmentation devrait être imputable à la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain. » Cela signifie que la société fait exécuter des contrats d'entretien partout dans le monde, et lorsqu'elle ramène ces coûts ici, au Canada, ils ont un effet négatif de l'ordre de 100 millions de dollars et ils donnent à réfléchir.

• (1350)

Par ailleurs, la hausse résiduelle est essentiellement imputable au relèvement des provisions liées à la maintenance relativement à l'expiration des contrats de location, lequel s'explique par la diminution des prorogations de contrats de location en 2016 par rapport à 2015 et par l'incidence du nombre accru de contrats de location simple, outre l'accroissement de la charge de maintenance du fait de l'exploitation d'appareils 787 de Boeing selon une facturation à l'heure de vol.

Bref, si le maintien d'une main-d'œuvre canadienne pour mener des activités au Canada constituait un tel fardeau, nous l'aurions certainement vu dans les rapports annuels de 2014 et de 2015, et le PDG ou le directeur des finances aurait mentionné explicitement ces coûts élevés. En outre, les PDG voyagent dans tout le pays, ils vont à des conférences, ils s'adressent aux investisseurs et à l'industrie. Je ne reproche rien au PDG d'Air Canada. Il fait un excellent travail, comme le montre le rendement économique et opérationnel de la société. Il me semble toutefois que la préoccupation relative au coût élevé de la main-d'œuvre figurerait dans un exposé ou dans un document officiel publié dans les rapports annuels ou trimestriels de la société. Nous ne voyons rien de tel, et je ne suis pas le premier à le remarquer. Aujourd'hui, ces coûts élevés ne font certainement pas partie du discours.

Je reviens à l'époque où je travaillais dans le secteur des pièces automobiles. En 2000, nous avons commencé à voir ces problèmes en ce qui a trait à la capacité de concurrencer, et 15 ans plus tard, nous les voyons toujours. Dans les rapports annuels, le PDG et le directeur de finances faisaient toujours des remarques au sujet du coût inférieur de la main-d'œuvre dans les pays en développement.

J'ai également entendu des députés, principalement des ministériels, dire aujourd'hui que le projet de loi libérerait Air Canada, qu'il lui permettrait d'être concurrentielle dans le monde au chapitre de la maintenance, ce qui est bien. Toutefois, revenons à l'examen de la Loi sur les transports au Canada. Nous ne pouvons prendre une seule mesure au sujet de la compétitivité. Cela revient à faire ce qu'il y a de plus facile tout en négligeant tous les autres problèmes qui empêchent l'industrie canadienne de l'aviation, et l'industrie du transport aérien plus précisément, d'être extrêmement prospère.

La question cruciale des droits de trafic ou des créneaux d'atterrissage est problématique depuis longtemps. Elle témoigne du protectionnisme canadien.

Par exemple, Air Canada a tous les jours un vol pour Dubai et un vol qui revient de Dubai, à destination du Canada. La réciprocité voudrait qu'un vol du transporteur aérien Emirates puisse atterrir tous les jours à l'aéroport Pearson et qu'un autre vol puisse en repartir à destination de Dubai. Mais, selon les recherches que j'ai effectuées, de tels vols n'auraient lieu que trois jours par semaine.

Il en va de même de la grande société aérienne du Qatar. Elle a trois vols par semaine reliant le Qatar à Montréal, et vice-versa. Pourquoi ne pas ajouter des créneaux d'atterrissage? Pourquoi ne pas

les offrir? Air Canada a augmenté le nombre de ses vols à destination de Dubai. Pourquoi ne pas offrir la même chose en retour? Il s'agit de favoriser la concurrence. Il faut penser aux consommateurs, aux voyageurs et leur permettre d'avoir le choix. C'est un exemple parmi d'autres.

L'examen de la loi indique que des vols à destination et en provenance de ces pays devraient avoir lieu sept jours par semaine, alors je soumetts la question à la Chambre.

J'ai parlé du moment choisi. D'autres ont parlé d'Aveos. Il serait intéressant aussi de savoir si le syndicat, qui vient de signer une convention collective au nom de 7 500 syndiqués, savait que ce projet de loi allait être déposé. Je suis certain qu'il pourrait faire des observations intéressantes à l'intention du public sur ce point.

Quant à l'idée de faire faire le travail pour moins cher ailleurs, je n'y crois pas. Je sais que la société pour laquelle je travaillais, Westcast, avait des sous-traitants en Chine, en Corée du Sud et au Mexique. Nous faisons affaire avec tous ces endroits. Mais aujourd'hui, où ont lieu ses activités de recherche et développement de classe mondiale? Ici même, en Ontario, parce que nous possédons le savoir-faire.

• (1355)

**Mme Kate Young (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.):** Madame la Présidente, j'aimerais prendre un instant pour rappeler que le gouvernement a toujours tenu, quelles que soient les modifications envisagées à la loi, à ce qu'Air Canada demeure obligée d'entretenir ses appareils dans certaines régions du Canada, et c'est ainsi qu'est formulée la mesure législative à l'étude.

Il est présentement question dans la loi des villes de Winnipeg et de Mississauga et de la Communauté urbaine de Montréal. Or, la Communauté urbaine de Montréal, qui n'existe plus, ne couvrirait pas la totalité du Grand Montréal. La ville de Mirabel, par exemple, n'en faisait pas partie. Je rappelle en outre qu'Air Canada était présente dans l'ensemble du Grand Toronto, et pas seulement à Mississauga. La situation a changé, et les modifications annoncées à la loi préciseront que ces emplois devront demeurer au Canada.

**M. Ben Lobb:** Madame la Présidente, comme nous avons affaire, au mieux, à une modification de forme portant très peu à conséquence, j'aimerais bien savoir où est l'urgence. Si c'est l'une des seules choses que ce projet de loi cherche à modifier, pourquoi perdons-nous autant de temps à discuter d'une simple ligne dans toute la loi? Pourquoi ne dit-on pas à Air Canada que nous sommes d'accord pour aller de l'avant, mais qu'il faudra attendre un projet de loi plus vaste qui englobera une bonne partie des conclusions tirées lors de l'étude?

Pourquoi s'attarder aujourd'hui à ce détail si, à ce qu'on nous dit, le sujet sera abordé de nouveau l'an prochain? Il y a quatre années dans un mandat, nous le savons, et nous savons aussi que les mesures législatives comme celle-là n'ont qu'une seule chance d'être étudiées. Nous courons droit à l'impasse. Les effets se feront sentir au-delà de 2019.

Nous aurions dû patienter. Nous aurions dû en faire beaucoup plus pour rendre le secteur canadien de l'aviation plus concurrentiel.

**M. Daniel Blaikie (Elmwood—Transcona, NPD):** Madame la Présidente, l'un des aspects du problème lié au projet de loi C-10 a trait à la nature d'une entente et à la valeur de cette entente.

En 1989, lorsqu'Air Canada a été privatisée, on avait promis aux Canadiens qu'ils continueraient de profiter des avantages d'avoir une grande société aérospatiale canadienne, ce qui signifiait que les travaux seraient également effectués au Canada. Nous avons beaucoup entendu le gouvernement parler du fait que les ententes ne doivent pas être reniées, qu'elles sont sacrées et que la parole du gouvernement n'aurait plus de valeur si l'on revenait sur une entente. Eh bien, quel genre de principe permet au gouvernement de renier une entente faite avec des travailleurs canadiens, mais de ne pas dire non à un pays dont le bilan en matière de droits de la personne est terrible et de vendre des armes à ce pays? Quelle sorte de principe est-ce là?

**M. Ben Lobb:** Madame la Présidente, tout ce que je vais dire c'est que nous n'obtiendrons pas de meilleurs résultats que ceux que nous obtiendrons des personnes qui font actuellement le travail. Les gens qui exercent ces emplois représentent le centre d'excellence. Il n'y a pas de problème si l'entreprise veut s'installer 20 milles plus loin. Si elle envisage toutefois de s'installer dans un endroit comme ma circonscription, par exemple, d'où viendront tous les travailleurs? Les compétences se trouvent dans les collectivités visées. Laissez-les faire le travail et laissez-les le faire correctement.

**La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes):** Le député disposera d'environ deux minutes lorsque nous reprendrons le débat sur cette question.

## DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

### LES JEUX D'ÉTÉ DE TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR DE 2016

**M. Ken McDonald (Avalon, Lib.):** Madame la Présidente, l'été prochain, du 13 au 21 août, la ville de Conception Bay South accueillera les Jeux d'été de Terre-Neuve-et-Labrador de 2016. La crème des jeunes athlètes de partout dans la province, y compris des îles françaises de Saint-Pierre et Miquelon, s'y réunira pour se livrer une compétition de haut calibre.

Le thème des Jeux de 2016 est « compétition, confiance, réussite ».

Je suis persuadé que les athlètes, les entraîneurs et les partisans représenteront leurs équipes de leur mieux et prendront le temps de jouer pleinement des plaisirs et de l'hospitalité de Conception Bay South.

Je remercie le président des Jeux, M. Eric Schibler, et son comité de bénévoles de leur engagement. C'est grâce aux immenses efforts déployés par des bénévoles compétents que les Jeux se sont concrétisés.

J'invite tous les députés à songer à visiter la magnifique province de Terre-Neuve-et-Labrador à l'occasion des Jeux d'été de 2016, qui auront lieu au mois d'août à Conception Bay South.

\* \* \*

• (1400)

### PRIX DE LA QUESNEL COMMUNITY FOUNDATION

**M. Todd Doherty (Cariboo—Prince George, PCC):** Monsieur le Président, en tant que député de Cariboo—Prince George, j'ai la chance de connaître des organisations remarquables.

Je tiens à féliciter vivement les 15 lauréats des prix de 2016 de la Quesnel Community Foundation: la Alex Fraser Park Society, le Baker Creek Gymkhana Club, la Cariboo Hoofbeats Assisted

### Déclarations de députés

Activity Program Society, la Gavin Lake Forest Education Society, Island Mountain Arts, le Lightning Creek Ski Club, le Old Age Pensioners Organization Golden Center, Q City Singers, Quesnel Barrel Racers, le Quesnel Curling Club, le Quesnel Partnership for Student Nutrition, la Quesnel Search & Rescue Society, la SPCA de Quesnel, le Quesnel Technics Gymnastics Club, et la Quesnel Youth Association.

Je remercie grandement tous les intervenants. Le temps et l'effort qu'ils consacrent à leurs activités nous inspirent tous et font de nos collectivités des endroits où il fait bon vivre.

D'Ottawa à Quesnel, je vous dis merci et félicitations.

\* \* \*

### LES JEUX ÉCOSSAIS D'ANTIGONISH

**M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.):** Monsieur le Président, la fin de semaine dernière a marqué le 270<sup>e</sup> anniversaire de la bataille de Culloden et, en mai prochain, ce sera le 35<sup>e</sup> anniversaire de la célébration de cet événement dans ma circonscription.

À la suite de cette bataille historique et mortelle, une poignée d'Écossais ayant survécu au conflit ont fui la Grande-Bretagne pour venir s'établir dans le Nord de la Nouvelle-Écosse. C'est en partie pour cette raison que notre province a maintenant un héritage écossais aussi riche.

La célébration que j'ai mentionnée se déroule au cairn de Knoydart, le long du beau détroit de Northumberland, où certains survivants de la bataille sont enterrés aujourd'hui.

Mon grand-père, Earl Fraser, prend cette bataille tellement au sérieux qu'il a déjà fait sortir de sa voiture un autostoppeur quand il a découvert que son nom de famille était Munro. En outre, il y a un certain nombre d'années, mon grand-père m'a donné une copie du plan du champ de bataille de Culloden, que j'affiche maintenant fièrement dans mon bureau sur la Colline.

Pour célébrer notre héritage écossais, j'invite tout le monde à assister aux Jeux écossais d'Antigonish, qui, cette année, fêtent leur 153<sup>e</sup> anniversaire et auront lieu du 8 au 10 juillet. Ils incluront de la musique de cornemuse, de la danse, des épreuves de force, des céilithe et des rassemblements de clans.

[Le député s'exprime en gaélique:]

*Slàinte mhath.*

[Traduction]

\* \* \*

### LA RESTITUTION DES BIENS SPOLIÉS DURANT L'HOLOCAUSTE

**M. Murray Rankin (Victoria, NPD):** Monsieur le Président, en cette Journée internationale dédiée à la mémoire des victimes de l'Holocauste, nous réitérons notre promesse de ne jamais les oublier.

### Déclarations de députés

Aujourd'hui, j'interviens pour demander au gouvernement de respecter son engagement à l'égard de la restitution des biens spoliés durant l'Holocauste et du dédommagement des victimes. Lorsque les nazis ont occupé le Centre et l'Est de l'Europe, les résidents de ces régions se sont vu confisquer une grande partie de leurs biens; bon nombre de ces biens n'ont jamais été restitués à leurs propriétaires légitimes. Ces victimes n'ont toujours pas été dédommagées. Un dédommagement approprié procurerait dans leurs vieux jours un peu de sécurité et de réconfort à des survivants de l'Holocauste qui ont déjà subi des torts inconcevables.

Plus de 40 000 survivants de l'Holocauste se sont établis au Canada. Le Canada figure au troisième rang mondial quant au nombre de survivants regroupés dans un pays. Notre pays doit faire respecter le Protocole d'Ottawa sur la lutte contre l'antisémitisme et la Déclaration de Terezin.

Nous ne pouvons pas changer le passé, mais cela ne nous soustrait pas aux responsabilités que nous devons assumer aujourd'hui envers les survivants. Il serait bon que le gouvernement renouvelle son engagement à l'égard de la restitution des biens spoliés durant l'Holocauste. C'est la moindre des choses pour rendre justice à des survivants qui ont subi des pertes inimaginables.

\* \* \*

### UNE POÈTE PRIMÉE

**M. Ali Ehsassi (Willowdale, Lib.):** Monsieur le Président, le mois d'avril est le Mois national de la poésie, l'occasion de souligner la place centrale qu'occupe la poésie dans la culture et l'identité canadiennes. J'ai donc l'honneur de souhaiter la bienvenue à une Canadienne très célèbre, Mme Suzanne Buffam.

Mme Buffam est un véritable trésor national. Elle a déjà remporté le prix commémoratif Gerald Lampert et le prix de poésie des Prix de la création CBC/Radio-Canada. Elle a aussi déjà fait partie de la première sélection du prestigieux prix de poésie Griffin.

Sa première incursion en poésie a été inspirée, de façon on ne peut plus canadienne, par une expédition en canot au Yukon avec sa famille lorsqu'elle allait à l'école primaire. On peut dire qu'elle a fait beaucoup de chemin depuis.

La fin de semaine dernière, le *Globe and Mail* a dit de son dernier recueil de poésie, *A Pillow Book*, qu'il s'agit « d'un des recueils canadiens de poésie les plus finement maîtrisés et subtilement structurés des dernières années [...] »

Une activité organisée à la cathédrale Christ Church d'Ottawa célébrera ce soir l'apport de Mme Buffam à la poésie...

● (1405)

[Français]

**Le Président:** La parole est à l'honorable député de Mégantic—L'Érable.

\* \* \*

### THOMAS «THE GHOST» CHABOT

**M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC):** Monsieur le Président, dans un tout petit gymnase, dans le secteur de Robertsonville de la ville de Thetford Mines, il y a un jeune homme de 16 ans qui se prépare à devenir un de nos meilleurs espoirs olympiques.

Thomas « The Ghost » Chabot s'entraîne pendant que les autres jeunes de son âge s'amusent. Il suit un régime strict, pendant que ses amis mangent de la poutine. Il s'impose lui-même une discipline

sévère, parce qu'il sait très bien que ce sont les efforts qui procurent les récompenses.

Thomas Chabot est un jeune boxeur qui a remporté le titre de champion canadien junior, soit son troisième titre national consécutif. Il a aussi reçu le titre de meilleur boxeur du tournoi, et ce, pour une troisième année consécutive. C'est une première aux championnats canadiens.

Jason Genest du même club a lui aussi remporté un titre canadien lors de ce tournoi.

Thomas Chabot vise les Olympiques de 2020. Il sera appuyé par son entraîneur, Stéphane Lachance, et son père, Constant Chabot, ainsi que par toute la population de Thetford Mines et, je l'espère, par tous les Canadiens et Canadiennes.

Thomas est un exemple de courage et de détermination. Je suis fier, au nom de tous mes collègues de la Chambre des communes, de le féliciter pour son parcours et de lui souhaiter de réaliser son rêve olympique.

\* \* \*

[Traduction]

### LES LAURÉATS D'EXPO-SCIENCES

**Mme Bernadette Jordan (South Shore—St. Margarets, Lib.):** Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour féliciter les élèves de South Shore—St. Margarets qui ont participé aux exposciences organisées par les conseils scolaires de South Shore, de Tri-County et d'Halifax.

Leurs projets portaient, entre autres, sur l'effet des conditions météorologiques défavorables sur les panneaux solaires, la qualité de l'eau et la responsabilité environnementale, la conception des ponts et la sécurité des réseaux sans fil.

Adam Culbert, Kennedy Frittenberg, Soheil Ghaffari, Madison Greek et Lindsey Nickerson participeront à l'Expo-sciences nationale, à Montréal.

Je tiens à parler de ces élèves aujourd'hui non seulement pour souligner leur excellent travail, mais aussi parce que le Canada a besoin de penseurs visionnaires de tous âges.

Les questions sur lesquelles ces jeunes se penchent font avancer le pays et contribuent à en assurer la vitalité, la prospérité et la durabilité environnementale.

Félicitations à tous les élèves et un gros merci aux enseignants, aux parents, aux tuteurs et aux écoles qui soutiennent cette nouvelle génération d'innovateurs et de décideurs.

\* \* \*

### LA SEMAINE NATIONALE DU DON D'ORGANES ET DE TISSUS

**Mme Ruby Sahota (Brampton-Nord, Lib.):** Monsieur le Président, cette semaine est la Semaine nationale du don d'organes et de tissus. Je prends la parole pour souligner l'importance d'inscrire son consentement au don d'organes. Tous les trois jours, un Canadien en attente d'une greffe meurt. En Ontario seulement, plus de 1 600 hommes, femmes et enfants attendent une greffe d'organe qui leur sauvera la vie.

J'invite tous les Canadiens et mes collègues députés à inscrire leur consentement au don d'organes. Un donneur d'organes peut sauver jusqu'à 8 vies et améliorer la vie de 75 personnes en faisant don de tissus.

À Brampton, en Ontario, près d'un demi-million de personnes sont admissibles au don d'organes et je veux que les électeurs de ma circonscription, Brampton-Nord, sachent qu'ils peuvent s'inscrire en ligne rapidement et facilement en allant sur le site à [soyezundonneur.ca](http://soyezundonneur.ca).

Monsieur le Président, merci de me donner cette possibilité de m'exprimer, et j'espère que vous aussi avez signifié votre consentement au don d'organes et de tissus.

\* \* \*

#### KADMOOS HALABI

**M. Ziad Aboultaif (Edmonton Manning, PCC):** Monsieur le Président, je voudrais rendre hommage à un jeune homme de ma circonscription qui nous a quittés tragiquement alors qu'il commençait à faire sa marque. Kadmoos Halabi avait 22 ans et étudiait le génie à l'Université de l'Alberta.

Un jour, il a reçu un diagnostic de leucémie qui lui a paru irréel, vu son jeune âge. Il a lutté avec courage et a inspiré les autres par son attitude.

Pour J. Fraser Forbes, doyen de la faculté de génie de l'Université de l'Alberta, le monde s'est fait arracher une personne de talent n'ayant pas eu la chance de développer ou de réaliser le potentiel qui lui aurait sans doute permis d'accomplir de grandes choses au cours de sa carrière. Il était doux et généreux et était promis à un brillant avenir. Malheureusement, il s'est éteint beaucoup trop tôt.

Il a vécu sa vie pleinement, mais elle a été trop brève. Nos prières accompagnent sa famille endeuillée.

\* \* \*

#### LA VIOLENCE FAITE AUX FEMMES

**M. Randeep Sarai (Surrey-Centre, Lib.):** Monsieur le Président, aujourd'hui, je veux souligner une tragédie qui s'est produite dans ma circonscription il y a quatre ans et demi. Maple Batalia, jeune femme talentueuse, étudiante en sciences de la santé à l'Université Simon Fraser et mannequin, a été assassinée à son université.

Quatre ans plus tard, la mort de Maple Batalia demeure une immense blessure pour notre collectivité.

La famille Batalia et les membres de la collectivité me disent que la jeune femme était une pionnière, une inspiration pour ses pairs, une personne reconnue pour sa force de caractère et son courage, et une femme qui aurait connu, j'en suis sûr, un brillant avenir.

Le 7 mars 2016, l'auteur du crime a été condamné à la prison à vie.

Je crois que, trop souvent, on a l'impression que la violence faite aux femmes est une question d'ordre privé. À toutes les femmes et à toutes les familles qui nous écoutent, je dis qu'il faut briser le silence. La violence familiale, en particulier la violence faite aux femmes, est un enjeu de société que nous devons affronter collectivement.

\* \* \*

• (1410)

#### LA CHARTE DES DROITS ET LIBERTÉS

**Mme Julie Dabrusin (Toronto—Danforth, Lib.):** Monsieur le Président, le 17 avril 1985, l'article 15 de la Charte canadienne des droits et libertés est entré en vigueur, inscrivant ainsi les droits à l'égalité dans notre Constitution.

#### Déclarations de députés

[Français]

L'adoption de cet article a marqué un tournant dans l'histoire du Canada. Pour la première fois, le droit des femmes à l'égalité était inscrit dans la législation. C'est pourquoi, le 17 avril, nous célébrons la journée de l'égalité.

[Traduction]

La Charte garantit l'égalité de tous devant la loi. Elle accorde une protection égale à tous les Canadiens, sans égard à la race, l'origine nationale ou ethnique, la couleur, la religion, le sexe, l'âge ou les déficiences mentales ou physiques.

[Français]

La journée de l'égalité vient nous rappeler qu'il ne faut jamais tenir ces droits fondamentaux pour acquis, jamais. Aujourd'hui, j'invite la Chambre à se remémorer cet événement majeur de notre histoire et à réfléchir aux diverses façons dont nos valeurs communes — le respect, l'équité et l'égalité — continuent d'enrichir nos vies en tant que Canadiennes et Canadiens.

\* \* \*

#### LE SÉISME EN ÉQUATEUR

**M. Alain Rayes (Richmond—Arthabaska, PCC):** Monsieur le Président, aujourd'hui, toutes mes pensées et mes prières accompagnent les familles et les proches des victimes et, plus particulièrement, ceux des deux Québécois qui ont péri lors du séisme en Équateur.

Le bilan continue de s'alourdir, alors qu'on compte au moins 350 personnes ayant perdu la vie et plus de 2 500 blessés. Lors de tels événements, on ne peut que constater à quel point la nature est forte et l'humain est vulnérable. Je suis donc de tout coeur avec la population de l'Équateur.

La famille Laflamme aura été au mauvais endroit au mauvais moment, lorsque le plafond s'est effondré sur eux. Pascal, Jennifer, Laurie-Ann et Arthur étaient de véritables globe-trotteurs, une famille unie qui venait tout juste de faire le tour du monde ensemble. Nous ne pouvons qu'imaginer toute la tristesse que vivent actuellement le père, Pascal, et sa fille, Laurie-Ann, les deux survivants.

En terminant, j'offre tout mon soutien au gouvernement canadien dans la gestion de cette tragédie, et mes plus sincères condoléances accompagnent les familles québécoises qui font actuellement preuve de force exemplaire dans les circonstances.

\* \* \*

[Traduction]

#### LE MOIS DE LA SENSIBILISATION À LA MALADIE DE PARKINSON

**Mme Celina Caesar-Chavannes (Whitby, Lib.):** Monsieur le Président, avril est le Mois de la sensibilisation à la maladie de Parkinson. Tout au long du mois, une campagne est menée partout au pays afin de sensibiliser les gens aux conséquences de la maladie.

La maladie de Parkinson, qui touche le cerveau, a des effets sur presque tous les aspects de la vie quotidienne. Plus de 100 000 Canadiens sont atteints de cette maladie neurodégénérative progressive incurable dont on ignore la cause. Ainsi, la plupart des Canadiens, y compris bon nombre de ceux qui sont présents dans cette enceinte, connaissent une personne qui en est atteinte.

### Questions orales

Parkinson Canada offre des services et de l'aide aux personnes qui vivent avec la maladie de Parkinson, à leurs aidants naturels et à leur famille.

De façon plus générale, soulignons que la maladie de Parkinson fait partie d'un plus grand groupe de maladies neurologiques qui touchent des millions de Canadiens. Nous devons en faire davantage pour lutter contre les préjugés associés aux maladies neurologiques et aux maladies mentales en misant sur une meilleure compréhension, sur l'éducation et sur la sensibilisation.

\* \* \*

#### LE DÉPART À LA RETRAITE D'UN AGENT DE LA POLICE PROVINCIALE DE L'ONTARIO

**Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapusksing, NPD):** Monsieur le Président, je prends la parole pour rendre hommage à un agent de la Police provinciale de l'Ontario, Al Boyd, qui a récemment pris sa retraite. Pendant 35 ans, il a servi les localités de l'île Manitoulin avec dévouement et détermination.

Même s'il a grandi à Montréal, Al s'est rapidement adapté à la vie sur l'île Manitoulin, qu'il a vite considérée comme son chez-soi. Bien des gens le connaissent à titre d'agent des services communautaires, mais il a aussi joué bien d'autres rôles, tant dans les rangs de la Police provinciale, dans sa collectivité, Little Current, que sur l'île Manitoulin.

Al a participé au Programme de police auxiliaire de la Police provinciale avant de devenir policier. Il a aussi été négociateur en situation de crise dans le Nord-Est et il a été désigné bénévole de l'année en raison du travail qu'il a accompli auprès de l'organisme Manitoulin Northshore Victim Services. Ce ne sont là que quelques-unes de ses réalisations.

Al a joué un rôle pivot dans la création du service de police de l'organisme UCCM et il a noué des liens avec les Premières Nations de l'île. C'est aussi lui qui faisait les reportages radiophoniques pour la Police provinciale; les gens reconnaissaient instantanément sa voix et aimaient beaucoup l'entendre.

Je demande à tous les députés de se joindre à moi pour remercier Al du dévouement et de l'engagement dont il a fait preuve au fil des ans dans le but de garantir la sécurité publique ainsi que pour le féliciter de sa brillante carrière.

Bonne retraite, Al!

\* \* \*

• (1415)

#### LA COURSE DE BIENFAISANCE THERE AND BACK

**Mme Cathy McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo, PCC):** Monsieur le Président, c'est avec grand plaisir que j'accueille Edward Dostaler, mieux connu sous le nom de Fast Eddy, à Ottawa.

Eddy est un résidant de ma circonscription, Kamloops, dont l'objectif est de traverser le Canada à la course et de revenir à son point de départ, et ce, sans être accompagné. Il amasse des fonds pour la recherche sur le cancer du sein et la maladie d'Alzheimer et il veut sensibiliser la population aux dangers de ces deux maladies.

Il a commencé son périple de 22 000 km à Victoria en mars 2015. Six mois plus tard, il était rendu à Cape Spear, à Terre-Neuve. Il est sur le chemin du retour vers Victoria.

J'encourage tous les députés à accorder leur appui à Eddy lorsque celui-ci traversera leur circonscription respective.

J'aimerais qu'Eddy garde à l'esprit que tous les habitants de Kamloops admirent son courage et sa détermination et qu'ils sont extrêmement fiers de ses réalisations.

\* \* \*

[Français]

#### JENNIFER MAWN ET ARTHUR LAFLAMME

**M. Rémi Massé (Avignon—La Mitis—Matane—Matapédia, Lib.):** Monsieur le Président, au cours des derniers jours, l'Équateur et le Japon ont été frappés par des tremblements de terre meurtriers.

En Équateur, où il s'agissait du plus puissant séisme à avoir frappé ce pays depuis des décennies, on dénombre des centaines de morts et des milliers de blessés.

C'est avec beaucoup de tristesse que nous avons appris les décès de deux citoyens canadiens, Mme Jennifer Mawn et son fils, Arthur Laflamme. Au nom de l'ensemble des députés de la Chambre, je tiens à exprimer nos plus sincères condoléances aux familles Mawn et Laflamme, à leurs proches et à toutes les personnes touchées par ce tremblement de terre dévastateur.

Nous tenons aussi à souhaiter un prompt rétablissement aux personnes qui ont été blessées. Les responsables canadiens à l'ambassade de Quito s'affairent à fournir l'aide nécessaire aux familles ainsi qu'aux Canadiens touchés par ce séisme.

Le Canada continuera de collaborer avec les autorités locales, en Équateur et au Japon, pour évaluer les conséquences de ces séismes et les besoins sur le terrain.

Aujourd'hui, toutefois, nos pensées vont avant tout aux familles Mawn et Laflamme.

## QUESTIONS ORALES

[Français]

### L'ÉQUATEUR

**L'hon. Denis Lebel (Lac-Saint-Jean, PCC):** Monsieur le Président, en continuité, il est important de se rappeler que samedi a eu lieu un événement historique qui a frappé la province de Manabi, en Équateur. Une famille québécoise qui y vivait depuis peu a la douleur de voir la perte de deux de ses membres. Au nom de l'opposition officielle, nous voulons offrir nos plus sincères condoléances aux proches et aux amis de cette famille endeuillée.

Le gouvernement peut-il nous faire une mise à jour sur l'état de la situation?

Qu'est-ce que le Canada peut faire pour soutenir ce pays qui a décrété la situation d'urgence?

**L'hon. Marie-Claude Bibeau (ministre du Développement international et de la Francophonie, Lib.):** Monsieur le Président, permettez-moi tout d'abord d'offrir nos plus sincères condoléances à la famille éprouvée et aux proches des victimes.

Je veux aussi assurer chacun que nous accompagnons au niveau consulaire la famille québécoise. Notre équipe est en contact avec les autorités locales pour évaluer l'impact du séisme et les besoins sur le terrain. Je peux d'ores et déjà annoncer que nous allons soutenir les autorités locales à hauteur de 1 million de dollars très prochainement.

*Questions orales***LES FINANCES**

**L'hon. Denis Lebel (Lac-Saint-Jean, PCC):** Monsieur le Président, récemment, nous prévenions la population canadienne que les dépenses excessives du gouvernement libéral allaient être difficiles à contrer sans hausse de taxes, et ce sont des taxes de demain. Or, samedi, c'est l'ancien directeur parlementaire du budget qui sonnait l'alarme et qui confirmait ce que nous disons déjà depuis un moment. Il met en garde la population contre de possibles hausses de taxes afin de pallier les déficits qui augmentent. Les Canadiens se rendent compte qu'ils ne peuvent se fier à ce gouvernement.

Le premier ministre peut-il nous dire quelles taxes et quels impôts il prévoit augmenter afin de rembourser ses dépenses incontrôlées?

**L'hon. Bill Morneau (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, nous voulons faire des investissements dans notre économie pour faire croître celle-ci pour les gens d'aujourd'hui et pour les gens à l'avenir. Nous savons que c'est très important de le faire. Nous avons des taux d'intérêt très bas et un ratio dette-PIB qui est le plus bas de tous les pays du G7. C'est maintenant le temps de faire croître l'économie avec des investissements. Cela va être bon pour maintenant et pour l'avenir.

• (1420)

[Traduction]

**L'hon. Denis Lebel (Lac-Saint-Jean, PCC):** Monsieur le Président, l'un de nos anciens gardiens de la rigueur budgétaire a confirmé samedi ce que l'opposition officielle répète depuis des semaines, à savoir que le gouvernement manque de transparence. « Quand on ne nous révèle pas les détails, c'est généralement parce qu'on nous cache quelque chose. Les gens manquent rarement de transparence sans raison », voilà ce qu'il a dit.

Le Canada ne peut pas faire confiance au gouvernement. Le premier ministre a-t-il quelque chose à cacher? Pourquoi manquer autant de transparence?

**L'hon. Bill Morneau (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, nous avons été ouverts et transparents avec les Canadiens et nous allons continuer de l'être. Nous leur avons annoncé des mesures importantes qui stimuleront l'économie d'aujourd'hui et assureront sa croissance dans les années à venir.

Nous avons clairement dit que nous miserions sur les mesures, les investissements dans les infrastructures et les incitatifs à l'innovation les plus susceptibles d'avoir un effet durable. Nous avons annoncé les mesures que nous prendrons au cours des deux prochaines années afin que les Canadiens comprennent qu'il reste du chemin à faire et qu'ils sachent que nous investissons leur argent judicieusement et de manière à favoriser la croissance économique.

\* \* \*

**LA FISCALITÉ**

**M. Andrew Scheer (Regina—Qu'Appelle, PCC):** Monsieur le Président, les libéraux pensent qu'ils sont transparents parce que les Canadiens voient enfin clair dans leur jeu.

Tandis que les Canadiens préparent leur déclaration de revenus, ils constatent toute la mesquinerie du budget libéral. Les libéraux ont abaissé le plafond des cotisations aux comptes d'épargne libre d'impôt. Ils ont aboli le fractionnement du revenu pour les familles, de même que les crédits d'impôt pour les activités sportives et artistiques, les manuels et les études.

Les experts s'entendent pour dire que, sous les libéraux, la situation des familles canadiennes a empiré. Les libéraux feront-ils

preuve d'un peu de compassion en annulant leur ponction fiscale sans cœur?

**L'hon. Bill Morneau (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, contrairement à ce que faisaient les mesures évoquées par le député d'en face, celles que nous avons présentées visent à aider les familles qui vivent des difficultés réelles et elles favorisent l'équité fiscale. Pensons à l'Allocation canadienne pour enfants, dont profiteront 9 familles sur 10.

Comparativement aux années précédentes, il y aura plus de familles qui auront plus d'argent pour subvenir aux besoins de leurs enfants.

**M. Andrew Scheer (Regina—Qu'Appelle, PCC):** Monsieur le Président, c'est tout simplement faux. Les libéraux sont complètement à côté de la plaque. Même si le premier ministre préfère voir les matchs dans la loge du propriétaire, nous voulons que les enfants soient sur le terrain. En éliminant le crédit d'impôt pour la condition physique des enfants, le premier ministre met vraiment les familles canadiennes en mauvaise posture. Au lieu de frapper des coups sûrs, il ne cesse de frapper des fausses balles.

Les libéraux écouteront-ils les Canadiens et rétabliront-ils le crédit d'impôt pour la condition physique des enfants et le crédit d'impôt pour les activités artistiques des enfants, ou préfèrent-ils que les enfants voient les matchs dans les gradins?

**L'hon. Bill Morneau (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, les crédits dont le député d'en face parle n'étaient malheureusement pas offerts aux enfants canadiens les plus pauvres. Nous voulons garantir l'équité fiscale pour tous les Canadiens. Nos mesures aideront 9 familles avec des enfants sur 10 à avoir plus d'argent dans leurs poches. Il y aura plus d'enfants sur les terrains de sport — et plus de terrains — cette année que lors des années passées.

\* \* \*

[Français]

**L'AGENCE DU REVENU DU CANADA**

**M. Peter Julian (New Westminster—Burnaby, NPD):** Monsieur le Président, nous venons d'apprendre que les hauts fonctionnaires de l'Agence du revenu du Canada ont profité de soupers spéciaux: cocktails, poutine au canard confit et filet mignon sauce merlot, servis au très sélect Rideau Club. Tout cela se fait aux frais de firmes de comptables, comme KPMG, que l'Agence est censée surveiller.

Comment les Canadiens peuvent-ils faire confiance aux pouvoirs d'enquête de l'Agence quand ses inspecteurs se font payer la traite par ceux qu'ils sont censés surveiller?

**L'hon. Diane Lebouthillier (ministre du Revenu national, Lib.):** Monsieur le Président, je tiens à rappeler aux Canadiens que notre gouvernement est celui de la transparence et de l'ouverture.

En ce qui a trait aux faits allégués par mon collègue, je serai très claire. L'événement était organisé par Comptables professionnels agréés du Canada, un ordre professionnel. La plupart de nos employés qui travaillent en comptabilité et en vérification font partie de cet ordre professionnel.

[Traduction]

**M. Peter Julian (New Westminster—Burnaby, NPD):** Monsieur le Président, je pense que les ministres ont besoin de suivre un cours de rattrapage pour savoir ce que signifie réellement un conflit d'intérêts.

### Questions orales

La ministre de la Justice s'est fait prendre à recueillir des fonds dans un cabinet d'avocats privé. Maintenant, des hauts fonctionnaires de l'Agence du revenu du Canada assistent à des soirées privées organisées par des gens sur lesquels ils sont censés enquêter, tandis que KPMG négocie des ententes de faveur pour aider ses clients millionnaires à se tirer d'affaire. Il n'est pas nécessaire d'avoir un diplôme en physique quantique pour comprendre que les prétentions de reddition de comptes et de transparence du gouvernement ne tiennent pas la route.

La ministre rouvrira-t-elle les ententes de faveur et lancera-t-elle une enquête sur ce conflit d'intérêts apparent?

• (1425)

[Français]

**L'hon. Diane Lebouthillier (ministre du Revenu national, Lib.):** Monsieur le Président, le Canada est un intervenant avec lequel l'Agence a collaboré auparavant. L'Agence continuera de travailler de concert avec tous les intervenants, dont CPA Canada. L'Agence rencontre ses partenaires pour faire valoir ses activités et ses intérêts et promouvoir l'observation des lois fiscales.

Les fonctionnaires qui étaient chargés du dossier de KPMG et qui ont formulé des recommandations dans ce dossier n'ont pas pris part aux réceptions organisées en 2014 et en 2015 par CPA Canada.

\* \* \*

[Traduction]

### LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

**Mme Hélène Laverdière (Laurier—Sainte-Marie, NPD):** Monsieur le Président, l'ambassadeur du Canada a récemment présenté les priorités du gouvernement en Arabie saoudite: le pétrole et le gaz, l'agriculture, les soins de santé, l'extraction minière, et cetera. Il n'a fait aucunement mention des droits de la personne.

Des écrivains fouettés, des membres de l'opposition exécutés, des femmes traitées comme des citoyens de second rang et 20 % de la propre évaluation des droits de la personne du gouvernement censurée.

Pourquoi le gouvernement fait-il du pétrole, du gaz et de la vente d'armes une priorité alors qu'il ferme les yeux sur les violations des droits de la personne?

**Mme Pam Goldsmith-Jones (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires étrangères, Lib.):** Monsieur le Président, le gouvernement est déterminé à faire progresser les droits de la personne partout dans le monde, y compris en Arabie saoudite. Nous ne ratons jamais une occasion d'en faire part à nos homologues de l'Arabie saoudite, tout comme nous ne ratons jamais une occasion d'établir des relations positives.

Le Canada a noué un partenariat stratégique avec l'Arabie saoudite. Nous entretenons un dialogue continu avec l'Arabie saoudite sur divers enjeux, notamment les droits de la personne et le rôle essentiel joué par le royaume dans la lutte de première ligne contre le groupe État islamique.

[Français]

**Mme Hélène Laverdière (Laurier—Sainte-Marie, NPD):** Monsieur le Président, sur la question de la vente d'armes à l'Arabie saoudite, le gouvernement mène les Canadiens en bateau depuis des semaines. Là, on commence à comprendre pourquoi. L'ambassadeur du Canada en Arabie saoudite a fait état de ses priorités, mais il en a oublié une: les droits de la personne. Il les a complètement oubliés.

Pourquoi le gouvernement tient-il tant à être si copain avec un régime aussi autoritaire?

[Traduction]

**Mme Pam Goldsmith-Jones (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires étrangères, Lib.):** Soyons clairs, monsieur le Président. Ce contrat a été signé sous l'ancien gouvernement. Au cours de la campagne électorale, les conservateurs, les libéraux et le NPD se sont engagés à respecter le contrat. En fait, le chef du NPD a dit « On n'annule pas un accord après coup [...] Cela ne se fait tout simplement pas. »

Le premier ministre a dit très clairement que nous n'allions pas affaiblir la crédibilité du Canada en déchirant ce contrat.

Le rapport de vendredi était l'une des nombreuses mesures que nous prendrons pour accroître la transparence des évaluations des droits de la personne.

\* \* \*

### LA PETITE ENTREPRISE

**L'hon. Pierre Poilievre (Carleton, PCC):** Monsieur le Président, pour citer le gouvernement, « Le budget de 2016 propose que toute autre réduction du taux d'imposition du revenu des petites entreprises soit différée. » Or, la ministre de la Petite entreprise a dit ce mois-ci: « Je ne dirais pas que la mesure est reportée. »

Si elle n'est pas reportée, alors soit elle s'en vient, comme prévu, soit elle est annulée, tout simplement. Lequel de ces scénarios est vrai?

**L'hon. Bardish Chagger (ministre de la Petite Entreprise et du Tourisme, Lib.):** Monsieur le Président, les propriétaires de petite entreprise veulent et nécessitent une économie forte pour prospérer. Nous faisons des investissements pour appuyer cette croissance. Les propriétaires de petite entreprise ont besoin de consommateurs qui se portent bien. Voilà pourquoi le gouvernement réduit l'impôt de la classe moyenne, instaure l'Allocation canadienne pour enfants, investit dans les infrastructures, les incubateurs et les accélérateurs, et j'en passe. Toutes ces mesures, sans exception, soutiennent les PME, leur clientèle, les Canadiens de la classe moyenne qui en sont propriétaires, et les gens qui travaillent pour eux.

**L'hon. Pierre Poilievre (Carleton, PCC):** Elle n'a pas répondu à la question, monsieur le Président.

Ce mercredi, le gouvernement présentera un projet de loi qui modifierait la Loi de l'impôt sur le revenu pour rehausser le taux d'imposition des petites entreprises respectivement d'un demi-point, d'un point puis d'un point et demi au cours des trois prochaines années. La députée peut-elle confirmer aujourd'hui que le gouvernement abandonne son plan de hausse d'impôt pour les petites entreprises et qu'il appuie le plan des conservateurs pour une faible imposition de nos créateurs d'emplois?

**L'hon. Bill Morneau (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, je serai très clair. Nous avons présenté un budget qui aide les petites entreprises. Le budget maintient le taux d'imposition des petites entreprises. Aucune hausse d'impôt n'est proposée.

Nous avons présenté un budget qui aidera les consommateurs au Canada, ceux-là mêmes qui achètent les biens et services des PME. Nous ferons croître l'économie. Cela va aider les petites entreprises et contribuera à améliorer la vie des Canadiens partout au pays.

*Questions orales*

•(1430)

**L'hon. Alice Wong (Richmond-Centre, PCC):** Monsieur le Président, la semaine dernière, la ministre de la Petite Entreprise et du Tourisme nous a dit d'examiner le budget en fonction des petites entreprises, et c'est ce que nous allons faire.

Le fait est que les libéraux ont rejeté des recommandations du comité des finances et n'ont pas tenu compte de recommandations de propriétaires de petites entreprises. La ministre dit collaborer avec des intervenants, mais les faits récents montrent qu'il ne faut pas se fier à ce que disent les libéraux.

Quand la ministre cessera-t-elle de se cacher derrière des promesses creuses et quand commencera-t-elle à défendre les intérêts des propriétaires de petites entreprises?

**L'hon. Bardish Chagger (ministre de la Petite Entreprise et du Tourisme, Lib.):** Monsieur le Président, je collabore étroitement avec des propriétaires de petites entreprises et des intervenants d'un peu partout au pays. Depuis que j'occupe mon poste actuel, j'ai rencontré près de 250 intervenants et propriétaires de petites entreprises, ainsi que des employés qui travaillent d'arrache-pied pour ces derniers. Notre budget appuie les petites entreprises.

Nous écoutons les Canadiens. Nous écoutons les propriétaires de petites entreprises, et c'est ce que nous allons continuer de faire.

**L'hon. Alice Wong (Richmond-Centre, PCC):** Monsieur le Président, la lettre de mandat que la ministre a reçue lui indique quelles sont ses priorités. L'une d'elles est de « [t]ravailler avec le ministre des Finances au moment de la mise en œuvre de la réduction du taux d'imposition des petites entreprises [...] ».

La ministre de la Petite Entreprise et du Tourisme pourrait-elle expliquer pourquoi le ministre des Finances n'a pas tenu compte de cette priorité et a plutôt augmenté les impôts des petites entreprises?

**L'hon. Bardish Chagger (ministre de la Petite Entreprise et du Tourisme, Lib.):** Monsieur le Président, le gouvernement a adopté une approche pangouvernementale. Nous travaillons très étroitement les uns avec les autres. Travailler en collaboration signifie écouter ce que chacun a à dire et tenir des discussions difficiles.

Je collabore étroitement avec le ministre des Finances. Nous tenons chaque jour des consultations et des discussions. Nous ne sommes pas seulement à l'écoute de ce que l'un et l'autre ont à dire, mais nous écoutons également les Canadiens et les propriétaires de petites entreprises, parce qu'il nous incombe de favoriser l'économie solide dont ils ont besoin, et c'est ce que nous allons faire.

[Français]

**M. Joël Godin (Portneuf—Jacques-Cartier, PCC):** Monsieur le Président, le gouvernement laisse tomber les PME au Canada. Il leur avait promis qu'il réduirait leur taux d'imposition en le faisant passer de 11 % à 9 %. Voilà une autre promesse non respectée.

Taux d'imposition élevé, augmentation des charges sociales et taxe nationale sur le carbone: il n'y a rien dans ce budget pour aider les PME à créer des emplois et à être encore plus compétitives.

Pourquoi le gouvernement s'acharne-t-il sur les créateurs d'emplois et de richesse?

[Traduction]

**L'hon. Bardish Chagger (ministre de la Petite Entreprise et du Tourisme, Lib.):** Monsieur le Président, nous avons en fait réduit les impôts. En janvier, le taux d'imposition pour les propriétaires de petites entreprises est passé de 11 % à 10,5 %. Nous allons également réduire les cotisations à l'assurance-emploi pour les propriétaires de petites entreprises. Nous donnons à ceux-ci l'appui

dont ils ont besoin. Nous donnons confiance aux consommateurs. La baisse d'impôt pour la classe moyenne et l'Allocation canadienne pour enfants, notamment, visent à appuyer les consommateurs et les propriétaires de petites entreprises.

Nous continuerons à faire du bon travail.

\* \* \*

[Français]

**LA FISCALITÉ**

**M. Joël Godin (Portneuf—Jacques-Cartier, PCC):** Monsieur le Président, le gouvernement doit respecter nos familles canadiennes et il ne doit pas les prendre pour des valises.

Les libéraux veulent nous faire croire que ce budget avantage les familles, mais c'est faux. Leur fardeau fiscal va augmenter de près de 4 milliards de dollars au cours des deux prochaines années. Après l'annulation des crédits d'impôt pour la condition physique et les activités artistiques, les familles ont le droit de savoir combien cela va leur coûter.

Le gouvernement sera-t-il assez honnête pour dire aux familles que c'est sur leur dos qu'il finance son déficit astronomique?

**L'hon. Bill Morneau (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, nous avons commencé par réduire les impôts de la classe moyenne. Ainsi, 9 millions de Canadiens ont actuellement plus d'argent dans leurs poches grâce à cette réduction d'impôt.

De plus, l'Allocation canadienne pour enfants permet à 9 familles avec enfants sur 10 d'avoir plus d'argent cette année; en moyenne, il s'agit de 2 300 \$ de plus.

C'est un budget pour la classe moyenne et pour les gens qui veulent être dans la classe moyenne, et cela va faire croître l'économie dans l'avenir.

\* \* \*

[Traduction]

**LES AFFAIRES AUTOCHTONES**

**Mme Georgina Jolibois (Desnethé—Missinippi—Churchill River, NDP):** Monsieur le Président, à cause d'une erreur juridique, l'Église catholique ne sera pas obligée de verser des millions de dollars aux victimes de mauvais traitements dans les pensionnats autochtones.

Aucune somme ne pourrait vraiment compenser la souffrance endurée par des enfants sans défense aux mains des individus qui étaient censés prendre soin d'eux. Cependant, il est scandaleux et inacceptable d'apprendre que, en raison d'une mauvaise communication entre avocats, les responsables de cette tragédie seront exemptés de toute responsabilité financière.

Le gouvernement va-t-il intervenir et exiger que les victimes de cette tragédie soient entièrement dédommagées?

•(1435)

**Mme Yvonne Jones (secrétaire parlementaire de la ministre des Affaires autochtones et du Nord, Lib.):** Monsieur le Président, nous sommes résolus à parvenir à la réconciliation pour toutes les victimes de cette tragédie. Il semble que le gouvernement précédent soit responsable d'une malheureuse erreur juridique, qui a permis à l'Église catholique de se soustraire à ses responsabilités.

Malgré les gestes du gouvernement précédent, nous promettons aux victimes que nous allons encourager toutes les parties en cause à parvenir à une entente et à une réconciliation satisfaisantes.

*Questions orales*

[Français]

**Mme Brigitte Sansoucy (Saint-Hyacinthe—Bagot, NPD):** Monsieur le Président, ce qu'on apprend aujourd'hui concernant les pensionnats autochtones et l'Église catholique est franchement choquant.

Sans le vouloir, apparemment, le gouvernement a permis à l'Église d'éviter son obligation légale d'essayer d'amasser 25 millions de dollars pour des programmes visant à aider les victimes des pensionnats autochtones.

Le chemin vers la guérison de cette tragédie nationale honteuse est long et douloureux. Permettre à l'Église catholique de ne pas honorer ses obligations, même par inadvertance, trahit l'objectif de guérison.

Comment le gouvernement peut-il justifier pareille aberration?

[Traduction]

**Mme Yvonne Jones (secrétaire parlementaire de la ministre des Affaires autochtones et du Nord, Lib.):** Monsieur le Président, nous sommes loin de justifier quoi que ce soit. En fait, nous aussi sommes très préoccupés par ce qui s'est produit dans ce dossier.

Nous allons continuer de collaborer avec les parties en cause, y compris l'Église catholique, en vue de réaliser entièrement la réconciliation qui est due aux victimes de cette tragédie. Malheureusement, nous n'avons aucun contrôle sur la correspondance qui a été envoyée à l'origine par le gouvernement précédent et qui a soustrait l'Église catholique à ses obligations.

\* \* \*

**LES DÉPENSES MINISTÉRIELLES**

**M. Blaine Calkins (Red Deer—Lacombe, PCC):** Monsieur le Président, la ministre du Commerce international était à Manille le 19 novembre dernier.

À la fin de son séjour, son siège était réservé dans l'avion Challenger du gouvernement, mais elle a plutôt choisi de dépenser 20 000 \$ de fonds publics pour aller à Hollywood et à Los Angeles. À quelle fin? Pour participer à une entrevue flattant son orgueil. En soi, l'entrevue avec Bill Maher était pénible à regarder, mais elle l'est encore plus lorsqu'on sait que les contribuables canadiens ont dû payer la note.

Pourquoi la ministre a-t-elle refilé la facture de son rêve californien aux contribuables canadiens?

**M. David Lametti (secrétaire parlementaire de la ministre du Commerce international, Lib.):** Monsieur le Président, nous sommes fiers de ce que fait la ministre pour défendre les intérêts canadiens dans le monde.

Toutes les dépenses associées à tous ses déplacements sont publiques; tout est fait de façon transparente et selon les règles d'éthique qu'elle est tenue de respecter.

**M. Blaine Calkins (Red Deer—Lacombe, PCC):** Monsieur le Président, les ministres peuvent faire tout ce qui leur plaît pour flatter leur orgueil, mais les Canadiens ne devraient pas avoir à payer la note: des billets en première classe en provenance de Manille et un séjour de deux jours à Los Angeles accompagnée de son personnel. Pourquoi les contribuables canadiens devraient-ils faire les frais d'un vol en première classe à destination de Hollywood afin que la ministre puisse participer à une émission-débat américaine?

**M. David Lametti (secrétaire parlementaire de la ministre du Commerce international, Lib.):** Monsieur le Président, je répète que tous les déplacements de la ministre se font selon les règles établies. Elle respecte toutes les règles.

Nous continuerons d'ailleurs de faire preuve de transparence à cet égard.

**Mme Karen Vecchio (Elgin—Middlesex—London, PCC):** Monsieur le Président, ce n'est pas tout à fait le cas. C'est en fait pire que cela.

La ministre a voyagé en première classe et s'est gavée d'aliments fins pour ensuite réclamer une indemnité journalière pour ces repas. Nous savons tous que c'est contraire au règlement. Elle ne peut pas faire payer les contribuables pour ces dépenses qui ne servaient qu'à satisfaire sa vanité personnelle. Elle a facturé ces repas en double.

L'intégrité de la ministre vaut-elle plus que les 104,20 \$ qu'elle a soutirés aux contribuables? Rendra-t-elle l'argent aux contribuables?

**M. David Lametti (secrétaire parlementaire de la ministre du Commerce international, Lib.):** Monsieur le Président, tous les déplacements de la ministre se font conformément aux règles d'éthique et aux lignes directrices que nous devons respecter en tant que membres du gouvernement. Nous allons continuer de nous y conformer à l'avenir.

[Français]

**M. Jacques Gourde (Lévis—Lotbinière, PCC):** Monsieur le Président, les enjeux d'éthique discutables de ce gouvernement libéral s'accumulent aussi rapidement que le déficit augmente. On apprend que la ministre du Commerce international a dépensé près de 20 000 \$ pour une apparition dans un *talk show* hollywoodien. C'est n'importe quoi!

Comme elle n'était pas à Los Angeles pour négocier un traité de libre-échange avec les stars de Hollywood, peut-elle expliquer pourquoi les Canadiens devraient payer la facture pour sa virée coûteuse en Californie?

**M. David Lametti (secrétaire parlementaire de la ministre du Commerce international, Lib.):** Monsieur le Président, les dépenses de la ministre sont publiques, sont publiées et sont transparentes. Nous suivons les règlements et nous allons continuer de le faire.

\* \* \*

● (1440)

[Traduction]

**LA DÉFENSE NATIONALE**

**M. Randall Garrison (Esquimalt—Saanich—Sooke, NPD):** Monsieur le Président, la semaine dernière, les Canadiens ont été alarmés d'apprendre que, dans le cadre de l'examen de la politique de défense, les libéraux envisagent la possibilité de privatiser les activités de recherche et de sauvetage. Nous apprenons maintenant que les libéraux reconsidèrent également la participation du Canada au programme de défense antimissile « guerre des étoiles ».

Cela me laisse une mauvaise impression. Les Canadiens pensaient qu'on avait clos le débat il y a plus de 10 ans. Le ministre dirait-il à la Chambre si, oui ou non, les libéraux reconsidèrent la participation du Canada à ce dangereux programme de défense antimissile américain?

**L'hon. Harjit S. Sajjan (ministre de la Défense nationale, Lib.):** Monsieur le Président, à l'heure actuelle, le Canada ne participe pas à la défense antimissile balistique. Aucune décision n'a été prise pour changer la politique à cet égard.

Dans le cadre de l'examen de la politique de défense, le gouvernement consulte la population de manière ouverte et transparente sur un vaste éventail de questions liées à la défense, y compris la défense antimissile balistique.

*Questions orales*

**M. Alexandre Boulerice (Rosemont—La Petite-Patrie, NPD):** Monsieur le Président, c'est un piège.

[Français]

Les libéraux sont un vrai sac à surprises. Un jour, ils veulent privatiser les missions de recherche et de sauvetage et, le lendemain, ils nous annoncent qu'ils veulent revoir notre participation au bouclier antimissile. Oui, monsieur le Président, vous avez bien entendu. Ils veulent revoir notre rôle dans le système de *Star Wars* qu'on a rejeté, il y a maintenant 10 ans. Est-ce que le premier ministre ne pourrait pas se contenter d'aller voir la *Guerre des étoiles* au cinéma? Pourquoi veut-il embarquer la population dans une gamique inutile qui va nous coûter des milliards de dollars?

[Traduction]

**L'hon. Harjit S. Sajjan (ministre de la Défense nationale, Lib.):** Monsieur le Président, le gouvernement veut s'assurer que le Canada et l'Amérique du Nord sont bien protégés contre toutes les menaces.

Nous voulons que l'examen de la politique de défense soit ouvert et complet. Si nous n'abordions pas la question de la défense antimissile balistique et ne permettions pas aux Canadiens d'avoir leur mot à dire à ce sujet, ce ne serait pas un examen de la politique de défense ouvert.

\* \* \*

[Français]

**L'ÉQUATEUR**

**Mme Alexandra Mendès (Brossard—Saint-Lambert, Lib.):** Monsieur le Président, c'est avec une grande tristesse que nous avons appris et suivi les événements tragiques qui ont suivi le tremblement de terre qui a eu lieu samedi dernier, en Équateur. Le gouvernement peut-il informer la Chambre des derniers développements, ainsi que des services offerts aux Canadiens et aux Canadiennes qui se retrouvent dans la région touchée?

**Mme Pam Goldsmith-Jones (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires étrangères, Lib.):** Monsieur le Président, nos pensées et nos plus profondes condoléances vont à tous ceux qui sont touchés par ce tremblement de terre.

[Traduction]

Nous travaillons avec les familles des deux citoyens canadiens qui ont connu une mort tragique durant le tremblement de terre. Nous avons transmis, au nom du pays, nos plus sincères condoléances à leur famille, leurs amis et leurs proches.

Les agents consulaires à Ottawa ont communiqué avec la famille pour lui offrir du soutien et de l'aide. Les représentants du Canada à notre ambassade à Quito essaient de joindre les citoyens canadiens qui se trouvent là-bas pour leur venir en aide.

Nous continuerons de travailler avec les autorités locales à l'évaluation des répercussions de ce tremblement de terre dévastateur et des besoins sur le terrain.

\* \* \*

**L'ENVIRONNEMENT**

**M. Todd Doherty (Cariboo—Prince George, PCC):** Monsieur le Président, le député de Steveston—Richmond-Est veut qu'on ferme le port de Vancouver pour y faire une évaluation environnementale, le même type d'évaluation environnementale qui entrave le projet de gaz naturel liquéfié Pacific Northwest en multipliant les

tracasseries administratives et qui retarde la création de milliers d'emplois bien rémunérés.

Combien d'emplois de plus les libéraux sont-ils prêts à sacrifier avant de commencer à approuver les projets dont dépendent les Canadiens pour leur subsistance?

**M. Jonathan Wilkinson (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Environnement et du Changement climatique, Lib.):** Monsieur le Président, je ne sais pas si le député est au courant, mais les ports sont déjà soumis à un processus d'évaluations environnementales pour les projets en cours. Lorsqu'ils atteignent un certain seuil, les projets sont examinés par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale.

Lorsque nous entamerons l'examen des processus d'évaluations environnementales en général au Canada, nous regarderons comment ces évaluations se font en général et il en sera question dans les discussions.

**M. Todd Doherty (Cariboo—Prince George, PCC):** Monsieur le Président, les députés d'en face font de plus en plus de gymnastique verbale.

Le président de l'Administration portuaire de Vancouver a déclaré qu'il noue régulièrement le dialogue avec la collectivité, mais qu'il est difficile de définir l'approbation sociale. Il fait référence à l'approbation sociale qui retarde le projet de Pacific Northwest LNG, qui constituerait le plus gros investissement du secteur privé de l'histoire de la Colombie-Britannique.

Quand les libéraux cesseront-ils d'utiliser les mots à la mode liés à l'environnement pour faire disparaître des emplois au Canada? Quand deviendront-ils un symbole d'espoir et commenceront-ils à approuver les projets créateurs d'emplois?

**M. Jonathan Wilkinson (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Environnement et du Changement climatique, Lib.):** Monsieur le Président, en cette ère moderne, les Canadiens s'attendent à ce que l'environnement et l'économie aillent de pair. Ils s'attendent à des évaluations environnementales rigoureuses afin d'avoir la certitude que, lorsque les projets sont réalisés, ils le sont dans le respect de l'environnement. En ce qui concerne Pacific Northwest, le promoteur a fourni des renseignements additionnels, que nous sommes en train d'examiner. Une décision sera rendue d'ici quelques mois; elle sera fondée sur des données scientifiques probantes et non sur des considérations politiques.

● (1445)

**M. Bob Zimmer (Prince George—Peace River—Northern Rockies, PCC):** Monsieur le Président, aujourd'hui et demain, des maires de ma circonscription et moi-même rencontrerons des libéraux fédéraux afin de discuter des avantages associés à l'industrie du gaz naturel liquéfié. Nous convenons avec la ministre qu'il faut stimuler notre économie. Bon nombre de résidents et de petites entreprises ont été durement touchés par la faiblesse des prix de l'énergie, mais nous n'avons pas à en rester là. Les projets de la Colombie-Britannique créeront des milliers d'emplois et généreront des milliards de dollars en recettes fiscales tout en réduisant les émissions à l'échelle mondiale. Quand le Cabinet libéral écouterait-il ceux qui appuient sans réserve le secteur britanno-colombien du gaz naturel liquéfié et les projets approuvés comme celui de Pacific Northwest LNG?

*Questions orales*

**M. Jonathan Wilkinson (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Environnement et du Changement climatique, Lib.):** Monsieur le Président, je ne sais pas si le député était présent, mais le projet de Woodfibre a été approuvé. Il a été soumis à un rigoureux processus d'évaluation environnementale qui a permis de conclure que les effets sur l'environnement pourraient être gérés de façon durable. Ce projet va se réaliser.

Le même processus sera appliqué au projet de Pacific Northwest et à tous les autres projets du secteur du gaz naturel liquéfié afin de déterminer si les effets sur l'environnement pourraient être gérés si les projets devaient se concrétiser.

**M. Bob Zimmer (Prince George—Peace River—Northern Rockies, PCC):** Monsieur le Président, je le répète encore une fois, pendant que nous attendons que le gouvernement libéral prenne une décision définitive en ce qui concerne Pacific Northwest LNG, Progress Energy réduit en ce moment même ses investissements. C'est un autre coup dur pour les familles du Nord-Est de la Colombie-Britannique, car c'est dans cette région que le taux de chômage est le plus élevé de la province. Les gens craignent de plus en plus qu'il y ait d'autres retards. Quelles seront les conséquences pour nos collectivités? Quand le gouvernement fédéral va-t-il enfin intervenir, appuyer nos familles, approuver le projet de gaz naturel liquéfié pour la Colombie-Britannique et stimuler notre économie?

**M. Jonathan Wilkinson (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Environnement et du Changement climatique, Lib.):** Monsieur le Président, nous comprenons très bien que les projets d'envergure liés aux ressources jouent un rôle clé dans l'économie. Cependant, ils doivent se faire de façon à garantir l'équilibre entre l'environnement et l'économie. Si mon groupe est assis de ce côté-ci de la Chambre et que ce groupe est assis de l'autre côté, c'est parce que les Canadiens ne faisaient plus confiance à l'ancien gouvernement pour ce qui est de la gestion de l'environnement.

\* \* \*

**LE COMMERCE INTERNATIONAL**

**M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD):** Monsieur le Président, des Canadiens sont rassemblés aujourd'hui autour de l'endroit où se tiennent les réunions du comité du commerce international à Vancouver. Ils demandent au gouvernement de rejeter le Partenariat transpacifique. Ils ne sont pas seuls. Des dirigeants de divers secteurs de l'industrie, de la fabrication aux hautes technologies, nous préviennent que cet accord commercial serait mauvais pour les entreprises canadiennes. Le prix Nobel Joseph Stiglitz l'a qualifié de pire accord commercial jamais conclu. Le Partenariat transpacifique nous coûterait 60 000 emplois et accentuerait l'augmentation des inégalités.

Les libéraux foncent droit devant vers la ratification de cet accord destructeur d'emplois. Pourquoi la ministre veut-elle achever le mauvais travail entrepris par les conservateurs?

**M. David Lametti (secrétaire parlementaire de la ministre du Commerce international, Lib.):** Monsieur le Président, le Partenariat transpacifique a été négocié en secret par le gouvernement précédent. Le parti du député l'a rejeté sans même l'avoir lu. Nous avons indiqué que nous procéderions à des consultations. Nous sommes en train d'examiner l'accord sous toutes ses coutures. Certaines personnes, comme celles auxquelles le député a fait allusion, sont contre cet accord, mais beaucoup d'autres y sont favorables et invoquent des retombées bénéfiques pour l'économie canadienne. Nous prévoyons étudier l'accord et le soumettre au Parlement, ce qui veut dire le soumettre au peuple canadien.

[Français]

**Mme Ruth Ellen Brosseau (Berthier—Maskinongé, NPD):** Monsieur le Président, les libéraux s'étaient engagés à défendre la gestion de l'offre et les producteurs laitiers. Six mois plus tard, leur bilan est plutôt désolant. Le problème du lait diafiltré n'est pas réglé. Il n'y a pas un sou dans le budget pour les compensations liées à l'Accord économique et commercial global Canada-UE et le gouvernement va mettre en avant le Partenariat transpacifique.

Quand les libéraux vont-ils tenir leurs promesses et se tenir debout pour les producteurs laitiers canadiens?

[Traduction]

**L'hon. Lawrence MacAulay (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.):** Monsieur le Président, je remercie ma collègue de me poser cette question et d'exprimer ses inquiétudes. Évidemment, nous sommes pour la gestion de l'offre et, comme nous l'avons indiqué, nous comprenons l'importance de dédommager les secteurs soumis à la gestion de l'offre. Mon collègue a indiqué ce qui va se dérouler. Nous avons pleinement consulté les parties intéressées dans l'ensemble du pays. Un débat ouvert aura lieu aux Communes, puis nous voterons pour déterminer si l'accord sera ratifié.

\* \* \*

**L'IMMIGRATION, LES RÉFUGIÉS ET LA CITOYENNETÉ**

**M. Bob Saroya (Markham—Unionville, PCC):** Monsieur le Président, la très détaillée plateforme électorale libérale évaluait le coût du programme d'accueil des réfugiés syriens à 250 millions de dollars, mais nous savons aujourd'hui que le total réel sera plusieurs fois supérieur à ce montant. Le manque de planification des libéraux aura finalement coûté des millions de dollars à l'État en frais d'hôtel et de transport et en heures supplémentaires. Les libéraux ont-ils la moindre idée de ce que coûtera le programme d'accueil des réfugiés syriens?

**L'hon. John McCallum (ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté, Lib.):** Monsieur le Président, non seulement je peux assurer au député que nous n'avons pas dépassé le budget initial, mais je peux aussi lui dire que je suis extrêmement fier de ce programme, qui a permis à 26 000 personnes de venir s'installer au Canada. Oui, nous avons dû louer des chambres d'hôtel, mais il s'agissait d'une solution temporaire, et 87 % des réfugiés ont maintenant emménagé dans leur logement permanent.

Le député devrait donc se réjouir du succès remporté par nos efforts auprès des réfugiés.

● (1450)

**L'hon. Michelle Rempel (Calgary Nose Hill, PCC):** Monsieur le Président, c'est facile de ne pas dépasser le budget quand on n'en a pas.

Si le ministre est incapable de dire à la Chambre combien cette initiative coûtera au final, pourrait-il lui expliquer pourquoi, après avoir dépensé tout cet argent, certains réfugiés syriens habitent encore à l'hôtel? Ils n'ont accès à aucune formation linguistique et doivent se tourner vers les banques alimentaires pour leur alimentation quotidienne.

Bref, si les réfugiés n'obtiennent pas le soutien dont ils ont besoin, où va tout cet argent?

*Questions orales*

## LES AFFAIRES AUTOCHTONES

**L'hon. John McCallum (ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté, Lib.):** On dirait que la députée n'a pas entendu la réponse que j'ai donnée à la question précédente, monsieur le Président. Elle aurait peut-être avantage à réviser ses questions en fonction de ce qui se dit avant qu'elle ne prenne la parole. Mais bon, la plupart des réfugiés ont déjà quitté leurs chambres d'hôtel; 87 % d'entre eux ont d'ailleurs déjà emménagé dans leur logement permanent.

J'ai aussi dit que nous n'avions pas dépassé le budget. Nous avons respecté les échéanciers et le budget que nous avons fixés. C'est une bonne nouvelle, non?

**L'hon. Michelle Rempel (Calgary Nose Hill, PCC):** Monsieur le Président, il sera intéressant de voir comment on définit « la plupart » maintenant que les libéraux ont augmenté de plus de 250 % l'aide humanitaire aux réfugiés.

Si les libéraux avaient un plan pour s'occuper du problème, ils comprendraient qu'ils devraient prendre les mesures nécessaires pour sortir les réfugiés parrainés par le gouvernement des chambres d'hôtel. Pourquoi les libéraux ne jumellent-ils pas les réfugiés syriens dans des chambres d'hôtel avec des groupes de réfugiés parrainés par le secteur privé?

**L'hon. John McCallum (ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté, Lib.):** Monsieur le Président, les réfugiés passent toujours quelque temps dans des hôtels. Je tiens à répéter pour la troisième fois que 87 % des réfugiés ont maintenant emménagé dans leur logement permanent.

Je suis probablement le seul ministre de l'Immigration au monde dont le principal problème est son incapacité à faire venir des réfugiés au pays assez rapidement pour satisfaire l'extraordinaire générosité des Canadiens, mais j'y travaille.

\* \* \*

## LES SCIENCES

**M. Darshan Singh Kang (Calgary Skyview, Lib.):** Monsieur le Président, le budget de 2016 prévoit consacrer 2 milliards de dollars au fonds d'investissement stratégique pour les établissements postsecondaires afin d'améliorer les infrastructures de recherche et d'innovation dans les établissements postsecondaires canadiens. Je sais que les établissements postsecondaires en Alberta considèrent que cet investissement est non seulement positif pour les sciences, mais aussi pour l'économie nationale.

La ministre des Sciences pourrait-elle dire aux Canadiens pourquoi le gouvernement actuel fait un investissement aussi important?

**L'hon. Kirsty Duncan (ministre des Sciences, Lib.):** Monsieur le Président, les établissements postsecondaires sont les premiers agents de promotion de l'excellence en sciences et en recherche. C'est pourquoi nous avons annoncé vendredi dernier le versement de près de 20 millions de dollars à 33 universités canadiennes. Le nouveau fonds d'investissement stratégique améliorera les infrastructures de recherche et d'innovation dans les établissements postsecondaires canadiens.

Comme la présidente de l'Université de Calgary, Elizabeth Cannon, l'a dit, cet investissement « [...] permettra aux étudiants et aux chercheurs d'avoir accès à des laboratoires modernes, aux technologies vertes et à une capacité de commercialisation accrue ».

Nous sommes fiers de dire à la Chambre que le processus de demande est en cours.

**Mme Cathy McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo, PCC):** Monsieur le Président, en réponse à la décision rendue dans l'affaire Daniels, le chef national Dorey a fait valoir que les 600 000 Métis et Autochtones non inscrits devaient avoir accès aux ressources qui sont offertes depuis des décennies aux Autochtones inscrits. Il a également souligné que le gouvernement avait toujours des réserves d'argent pour les imprévus.

Un gouvernement prudent aurait analysé toutes les répercussions possibles de cette décision. Est-ce que la ministre pourrait enfin dire aux Canadiens quels sont les coûts prévus?

**Mme Yvonne Jones (secrétaire parlementaire de la ministre des Affaires autochtones et du Nord, Lib.):** Monsieur le Président, tout d'abord, nous accueillons favorablement la décision de la Cour suprême du Canada et nous la respectons. Nous avons la ferme intention de maintenir notre partenariat avec les Métis et les Autochtones non inscrits du pays afin qu'ils puissent aller de l'avant.

En fait, le président du Ralliement national des Métis a dit que le gouvernement Trudeau avait déjà reconnu la nation métisse et qu'il était prêt à discuter...

**Des voix:** Oh, oh!

**Le Président:** À l'ordre, s'il vous plaît. Sauf si la députée faisait référence à un gouvernement précédent, je tiens à lui rappeler que nous n'appelons pas les députés par leur nom, mais bien par leur titre. Elle aurait pu dire: « le gouvernement du premier ministre », par exemple.

La députée de Jonquière a la parole.

\* \* \*

● (1455)

[Français]

## L'ASSURANCE-EMPLOI

**Mme Karine Trudel (Jonquière, NPD):** Monsieur le Président, hier, une coalition d'associations représentant les travailleurs et travailleuses du Québec a lancé une campagne pour une vraie réforme de l'assurance-emploi.

Après que le régime a été saccagé pendant des années par les libéraux et les conservateurs, trop de travailleurs continuent d'en être exclus. Le budget ne contenait aucun engagement afin d'aider les travailleurs saisonniers, et le gouvernement continue de piger allègrement dans la caisse, en y retirant près de 7 milliards de dollars sur les trois prochaines années.

Qu'attendent les libéraux pour corriger leurs propres erreurs du passé et réellement aider les travailleurs?

[Traduction]

**L'hon. MaryAnn Mihychuk (ministre de l'Emploi, du Développement de la main-d'œuvre et du Travail, Lib.):** Monsieur le Président, je suis heureuse de dire que nous avons octroyé 2,5 milliards de dollars aux Canadiens d'un océan à l'autre. Nous avons notamment réduit la franchise, amélioré les services, annulé les changements négatifs apportés en 2012, éliminé les mesures punitives qui ciblaient les femmes, les jeunes et les immigrants, doublé le programme de travail partagé et réduit les cotisations des petites entreprises.

*Questions orales***L'IMMIGRATION, LES RÉFUGIÉS ET LA CITOYENNETÉ**

**M. Raj Grewal (Brampton-Est, Lib.):** Monsieur le Président, depuis que les excellentes gens de Brampton-Est m'ont élu pour les représenter à la Chambre, mon bureau a reçu plus de 500 dossiers d'immigration. Manifestement, le système ne fonctionnait pas sous l'ancien gouvernement.

Le ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté pourrait-il faire le point sur les mesures que nous prendrons afin d'améliorer, dans l'intérêt de tous les Canadiens, le processus d'immigration sur le plan de la reddition de comptes et de la transparence?

**L'hon. John McCallum (ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté, Lib.):** Monsieur le Président, nous ferons en sorte prochainement qu'il soit plus facile aux étudiants étrangers de devenir résidents permanents. Par ailleurs, nous réduirons considérablement les délais de traitement pour les familles.

Nous avons déjà accueilli plus de 26 000 réfugiés syriens et réinstauré le programme de soins de santé pour les réfugiés. Nous avons aussi rétabli le principe selon lequel il n'existe qu'une seule classe de citoyens canadiens et non deux.

\* \* \*

**LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES**

**M. Garnett Genuis (Sherwood Park—Fort Saskatchewan, PCC):** Monsieur le Président, voici ce que Katrina Lantos Swett, de la commission américaine des libertés religieuses dans le monde, a déclaré au sujet de la décision des libéraux d'abolir le Bureau de la liberté de religion: « En ce qui concerne la liberté de religion, le monde est en quelque sorte à feu et à sang. Le moment [...] pourrait difficilement être plus mal choisi. »

Les libéraux ont affirmé que le Bureau serait remplacé par autre chose, mais il a maintenant été aboli et rien n'est prévu pour prendre sa place.

Serait-il possible d'obtenir un échecancier? Quand les libéraux comptent-ils agir sur le plan de la défense des droits de la personne dans le monde?

**Mme Pam Goldsmith-Jones (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires étrangères, Lib.):** Monsieur le Président, la promotion et la protection des droits de la personne, y compris la liberté de religion, de croyance et de conscience, font partie intégrante de l'engagement constructif du Canada dans le monde. Je sais que vous connaissez cette phrase.

Lors de sa récente visite en Birmanie, le ministre a annoncé que le Canada investirait 44 millions de dollars dans un programme bilatéral d'aide au développement axé sur le renforcement et la promotion de la démocratie et des libertés fondamentales, y compris celles des minorités religieuses, comme les Rohingyas, par exemple.

Nous poursuivons notre important travail visant à établir une vision globale des droits de la personne. M. Bennett et son personnel demeurent avec nous durant cette transition.

**Le Président:** Lorsque la secrétaire parlementaire a dit « Je sais que vous connaissez cette phrase », je suppose qu'elle s'adressait à moi. Autrement, je sais qu'elle n'emploierait pas le mot « vous ». Je l'inviterais à ne pas utiliser le mot « vous » à moins qu'elle s'adresse à moi.

Le député de Rivière-du-Nord a la parole.

[Français]

**L'AGENCE DU REVENU DU CANADA**

**M. Rhéal Fortin (Rivière-du-Nord, BQ):** Monsieur le Président, on apprenait ce matin que les comptables de la firme KPMG et les hauts fonctionnaires de l'Agence du revenu du Canada trinquaient ensemble à la santé des contribuables.

KPMG et l'Agence s'entendent comme larrons en foire, la firme ayant même recruté un conseiller principal parmi les fonctionnaires d'expérience. KPMG et l'Agence en sont même arrivés à une entente pour amnistier des profiteurs qui ont caché 130 millions de dollars dans des paradis fiscaux.

La ministre du Revenu trouve-t-elle normale cette proximité entre ses fonctionnaires et les *dealers* de paradis fiscaux?

**L'hon. Diane Lebouthillier (ministre du Revenu national, Lib.):** Monsieur le Président, je suis très contente de répéter à mon collègue que l'événement était organisé par Comptables professionnels agréés du Canada, un ordre professionnel dont font partie la plupart des employés de l'Agence, dont les comptables et les employés qui font de la vérification.

**M. Rhéal Fortin (Rivière-du-Nord, BQ):** Monsieur le Président, des professionnels qui fêtent avec les enquêteurs qui enquêtent à leur sujet, ça laisse perplexé.

Cela fait des semaines que la ministre nous lit le même carton rose: elle a mis à jour le stratagème, elle a vérifié les contribuables, elle a lancé des actions en justice et elle a investi dans la lutte contre l'évasion fiscale. Le problème, c'est que dans la majorité des cas, l'évasion fiscale est institutionnalisée. Quand ce n'est pas carrément légal, comme dans le cas de la Barbade, on peut toujours s'arranger avec le ministère, comme le démontre l'amnistie dans le scandale KPMG.

La ministre mettra-t-elle enfin un terme à la saison des cocktails et du copinage dans son ministère?

• (1500)

**L'hon. Diane Lebouthillier (ministre du Revenu national, Lib.):** Monsieur le Président, si je réponds toujours à la même question, c'est que mon collègue d'en face ne semble pas être capable de comprendre les bonnes réponses.

L'Agence du revenu du Canada a eu un budget de 444 millions de dollars — c'est historique pour l'Agence — pour travailler contre l'évasion et l'évitement fiscal. C'est ce que nous avons promis aux Canadiens et c'est ce que nous allons faire au cours de l'année.

\* \* \*

**L'AIDE MÉDICALE À MOURIR**

**M. Luc Thériault (Montcalm, BQ):** Monsieur le Président, questionné sur le projet de loi C-14, vendredi dernier, le secrétaire parlementaire de la ministre de la Justice a affirmé que le projet de loi sur l'aide médicale à mourir aurait permis à Kay Carter d'être admissible malgré le flou conceptuel du critère de « mort naturelle vraisemblablement prévisible ».

La ministre de la Justice peut-elle nous dire si elle partage l'avis de son collègue, et si oui, en quoi le fait d'être atteint d'une sténose spinale permet-il de remplir le critère d'une « mort naturelle vraisemblablement prévisible? »

*Privilège*

[Traduction]

**L'hon. Jody Wilson-Raybould (ministre de la Justice et procureure générale du Canada, Lib.):** Monsieur le Président, nous sommes impatients de tenir un débat énergique sur le projet de loi C-14. En tant que procureure générale, j'ai lu l'arrêt Carter très attentivement. Je suis convaincue que nous répondons aux questions de fond soulevées dans l'arrêt dans l'affaire Carter tout en respectant la Charte des droits et libertés. Nous présentons ce que nous croyons être la meilleure solution dans l'immédiat, une solution qui crée un équilibre entre l'autonomie personnelle et la protection des personnes vulnérables. J'attends avec impatience ce débat.

[Français]

**Le Président:** Voilà qui met fin à la période des questions orales, et en un temps record.

\* \* \*

[Traduction]

**LES VOIES ET MOYENS**

## AVIS DE MOTION

**L'hon. Bill Morneau (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, conformément au paragraphe 83(1) du Règlement, j'ai l'honneur de déposer un avis d'une motion des voies et moyens portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 22 mars 2016 et mettant en œuvre d'autres mesures.

Conformément au paragraphe 83(2) du Règlement, je demande qu'un ordre du jour soit désigné pour l'étude de cette motion.

**M. David de Burgh Graham (Laurentides—Labelle, Lib.):** Monsieur le Président, il y a eu consultations entre les partis et vous constaterez qu'il y a consentement unanime à l'égard de la motion suivante. Je propose:

Que, nonobstant tout article du Règlement ou usage habituel de la Chambre, à la fin de la période prévue pour les questions orales le 19 avril 2016, la Chambre étudie la motion de voies et moyens n° 6 immédiatement après le vote par appel nominal différé sur la motion de voies et moyens n° 2.

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

**Des voix:** D'accord.

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

**Des voix:** D'accord.

(La motion est adoptée.)

\* \* \*

● (1505)

**PRIVILÈGE**

## LA PRÉSUMÉE DIVULGATION PRÉMATURÉE DU CONTENU DU PROJET DE LOI C-14

**M. Andrew Scheer (Regina—Qu'Appelle, PCC):** Monsieur le Président, je serai très bref. Je veux faire un commentaire à la suite de la question de privilège que j'ai soulevée la semaine dernière au sujet de la divulgation prématurée du projet de loi C-14, Loi modifiant le Code criminel et apportant des modifications connexes à d'autres lois. Le whip en chef du gouvernement avait alors pris la parole pour présenter ses plus sincères excuses au nom du gouvernement et, bien entendu, je l'en remercie. Toutefois, je pense que cela ne suffit pas.

J'espère, monsieur le Président, que vous permettrez à la Chambre de trancher cette question et j'espère que la Chambre, dans son

infinie sagesse, saisira de cette question le Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre.

Dans ma question de privilège, j'ai évoqué l'affaire survenue en 2001, lorsque le leader du gouvernement à la Chambre de l'époque, Don Boudria, s'était aussi excusé d'avoir prématurément divulgué le contenu d'un projet de loi d'initiative ministérielle. Dans ce cas, le Président avait permis la présentation d'une motion demandant que l'affaire soit renvoyée au comité.

Aujourd'hui — comme à ce moment-là —, il semble que les députés de tous les partis estiment qu'il s'agit d'une question grave, qui mérite une étude plus approfondie. Nous ne connaissons pas les circonstances de l'affaire. Le whip en chef du gouvernement lui-même a admis qu'il ignorait les circonstances de l'affaire. Voici ce qu'il a déclaré jeudi dernier:

Je ne connais pas les détails de l'article auquel le député fait référence, mais je peux vous assurer que le gouvernement traite avec le plus grand sérieux toute atteinte au privilège des députés et de la Chambre.

Je tiens à dire à la Chambre qu'en aucun cas l'autorisation de discuter publiquement des détails du projet de loi avant sa présentation n'a été donnée à qui que ce soit.

Si personne n'a été autorisé à discuter publiquement du projet de loi, nous devons déterminer ce qui s'est passé au juste. Le whip en chef du gouvernement a ajouté ce qui suit: « Le gouvernement compte prendre des mesures afin qu'une telle chose ne se reproduise pas. » Je pense que tous les députés sont reconnaissants de cet engagement. Toutefois, cette affaire ne touche pas uniquement le gouvernement; elle met en cause les privilèges de la Chambre.

Cette affaire devrait être examinée par un comité parlementaire. Si le gouvernement souhaite aller au fond des choses sur le plan interne ou proposer de nouvelles politiques concernant le caractère confidentiel des projets de loi, je m'attends à ce qu'il explique tout cela à comité permanent de la Chambre.

Bref, les excuses, bien qu'elles soient appréciées, témoignent du sérieux avec lequel le gouvernement considère cette question. Il va sans dire que l'opposition aussi prend cette question au sérieux. Les excuses ne font pas oublier l'outrage, d'autant plus que nous ne savons pas qui est à l'origine de la fuite. Je ne crois pas que le whip en chef du gouvernement entendait assumer personnellement la moindre part de responsabilité. La fuite semble manifestement venir de quelqu'un d'autre, et on ne peut pas présenter des excuses au nom d'une personne dont on ne connaît pas l'identité. Il faut voir s'il est possible de trouver l'auteur de la fuite, d'établir les circonstances en cause et de demander au Comité de faire rapport à la Chambre.

Lorsque vous aurez fini de délibérer et après avoir entendu tous les arguments, si vous nous donnez gain de cause, monsieur le Président, je serai prêt à présenter la motion qui s'impose pour renvoyer la question au Comité.

**Le Président:** Je remercie le député de Regina—Qu'Appelle de sa nouvelle intervention à propos de cette question de privilège. Je ferai part de ma décision à la Chambre très bientôt.

*Affaires courantes***AFFAIRES COURANTES**

[Traduction]

**RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À DES PÉTITIONS**

**Mme Celina Caesar-Chavannes (secrétaire parlementaire du premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, conformément au paragraphe 36(8) du Règlement, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, la réponse du gouvernement à une pétition

\* \* \*

[Français]

**LES DÉLÉGATIONS INTERPARLEMENTAIRES**

**M. Joël Lightbound (Louis-Hébert, Lib.):** Monsieur le Président, conformément au paragraphe 34(1) du Règlement, j'ai l'honneur de présenter à la Chambre, dans les deux langues officielles, trois rapports de la délégation parlementaire canadienne de la Section canadienne de l'Assemblée parlementaire de la Francophonie.

Le premier concerne la 31<sup>e</sup> session de l'Assemblée régionale de l'Amérique de l'APF, tenue à Lafayette et à Lake Charles, aux États-Unis d'Amérique, du 27 au 31 juillet 2015. Le second concerne la réunion du Bureau de l'APF tenue à Siem Reap, au Cambodge, du 28 au 30 janvier 2016. Finalement, le troisième concerne la réunion du comité directeur et la réunion intersessionnelle du Réseau des femmes parlementaires de l'APF, tenue à Tanger, au Maroc, du 24 au 26 février 2016.

● (1510)

[Traduction]

**M. Nathaniel Erskine-Smith (Beaches—East York, Lib.):** Monsieur le Président, conformément au paragraphe 34(1) du Règlement, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, deux rapports du Groupe canadien de l'Union interparlementaire concernant sa participation à l'audition parlementaire annuelle aux Nations unies, à New York, les 8 et 9 février, et au comité de coordination du Groupe des 12+, à Bruxelles, en Belgique, le 2 février.

\* \* \*

**LES COMITÉS DE LA CHAMBRE**

## ANCIENS COMBATTANTS

**M. Neil Ellis (Baie de Quinte, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le deuxième rapport du Comité permanent des anciens combattants, intitulé « Budget principal des dépenses 2016-2017 — crédits 1 et 5 sous la rubrique Anciens Combattants et crédit 1 sous la rubrique Tribunal des anciens combattants (Révision et Appel) ».

## RESSOURCES NATURELLES

**M. James Maloney (Etobicoke—Lakeshore, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le premier rapport du Comité permanent des ressources naturelles, intitulé « Budget principal des dépenses 2016-2017 ».

[Français]

## PROCÉDURE ET AFFAIRES DE LA CHAMBRE

**L'hon. Larry Bagnell (Yukon, Lib.):** Monsieur le Président, conformément aux articles 104 et 114 du Règlement, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le septième rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre au sujet de la liste des membres des comités de la Chambre.

Si la Chambre donne son consentement, j'ai l'intention de proposer l'adoption du septième rapport plus tard aujourd'hui.

Monsieur le Président, si la Chambre donne son consentement, je propose que le septième rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, présenté à la Chambre aujourd'hui, soit adopté.

**Le Président:** L'honorable député a-t-il le consentement unanime de la Chambre afin de proposer la motion?

**Des voix:** D'accord.

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

**Des voix:** D'accord.

(La motion est adoptée.)

\* \* \*

**INSTRUCTION AU COMITÉ CHARGÉ DE L'EXAMEN DU PROJET DE LOI C-2**

**M. Guy Caron (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, NPD)** propose:

Qu'une instruction soit donnée au Comité permanent des finances portant qu'il soit habilité, dans le cadre de son étude du projet de loi C-2, Loi modifiant la Loi de l'impôt sur le revenu, à diviser le projet de loi afin que toutes les dispositions se rapportant à l'augmentation du plafond des contributions à un compte d'épargne libre d'impôt soient regroupées dans un seul projet de loi.

— Monsieur le Président, comme on le sait, nous étudions présentement au Comité permanent des finances le projet de loi C-2. Il s'agit du premier projet de loi déposé par le gouvernement. Il vise à modifier la Loi de l'impôt sur le revenu. Lorsqu'on étudie de façon plus attentive le contenu du projet de loi, on y constate deux mesures distinctes. La première mesure touche la modification des taux d'imposition. Cette modification, proposée par le gouvernement, vise le deuxième palier d'imposition dont le taux passerait de 22,5 à 20 %. La deuxième mesure touche la question du plafond du compte d'épargne libre d'impôt qui avait été augmenté à 10 000 \$ par année sous les conservateurs, et que ce projet de loi vise à ramener à 5 500 \$.

La raison pour laquelle je désire que la Chambre donne, au Comité permanent des finances, cette instruction de séparer le projet de loi, afin de pouvoir séparer ces deux enjeux, c'est qu'ils sont fondamentalement différents.

[Traduction]

Examinons le CELI, le compte d'épargne libre d'impôt. Bien des gens ont l'impression, étant donné la façon dont ce compte a été présenté à la population canadienne, qu'il s'agit essentiellement d'un compte d'épargne pour la retraite dans lequel ils pourront mettre de côté de l'argent sur lequel ils ont déjà payé de l'impôt et accumuler des intérêts, et qu'à un moment donné, ils pourront retirer cet argent sans payer d'impôt parce qu'ils en ont déjà payé.

Si nous examinons le CELI de plus près, nous constatons que c'est un peu plus compliqué que cela, car on peut placer autre chose que de l'argent dans ce compte. On peut y placer toutes sortes de choses: des actions, des obligations, des produits dérivés et divers outils financiers.

*Affaires courantes*

Le relèvement du plafond, qui passait à 10 000 \$, nous préoccupait parce qu'alors il ne s'agissait plus d'un mécanisme d'épargne-retraite. Cela devenait, essentiellement, un instrument pour protéger des revenus d'investissement. Si j'achète des actions et que j'obtiens un rendement important, je ne paierai pas autant d'impôts que ce que paieraient la majorité des Canadiens. Je ne serai imposé que pour la moitié de mes gains en capital et je ne paierai d'impôts que sur une partie de cette moitié, tandis que les personnes dont le revenu provient d'un emploi seront imposées sur l'ensemble de leurs revenus. Dans ce contexte, à l'heure actuelle, le traitement fiscal réservé aux gains en capital diffère de l'impôt sur le revenu, essentiellement.

Lorsque le plafond a été relevé, il devenait possible d'utiliser ces comptes non plus comme instrument d'épargne, mais comme une sorte de caisse noire où l'on pouvait déposer de l'argent pour l'investir grâce à divers instruments financiers et éviter entièrement, au bout du compte, l'impôt sur les gains en capital. Cette possibilité, selon moi, n'est pas offerte à la grande majorité des Canadiens. Ceux qui ont les moyens d'investir à la bourse ou sur le marché des instruments dérivés sont, de fait, très peu nombreux.

•(1515)

[Français]

C'est en fait ce qui préoccupe beaucoup d'analystes qui étudient le compte d'épargne libre d'impôt et les répercussions de cette hausse du plafond. Le directeur parlementaire du budget, entre autres, a estimé que la hausse du plafond aurait des effets pervers assez significatifs. En fait, dans la mise à jour de son rapport où il faisait l'analyse de l'impact de cette hausse du plafond, il estimait, entre autres, que d'ici 2080, les répercussions fiscales du compte d'épargne libre d'impôt atteindraient l'équivalent de 0,65 % du PIB. C'est presque 0,7 %. On nous dit à la Chambre, de façon constante, qu'il est impossible que le Canada puisse respecter ses engagements internationaux en matière d'aide internationale, qui sont de 0,7 %, parce qu'on ne peut pas dégager les fonds suffisants pour le faire. Pourtant, cette mesure de hausse du plafond atteindrait pratiquement cet objectif, mais les avantages seraient distribués à une très faible partie de la population. Cela aussi a été noté par le directeur parlementaire du budget. Il mentionnait la distribution des avantages d'un compte d'épargne libre d'impôt par tranche de richesse.

Ainsi, si on divise l'ensemble de la population par tranches de 20 % de la richesse, on s'aperçoit que les 20 % des foyers les plus riches auraient un avantage fiscal supérieur aux 80 % des familles qui ne font pas partie des plus riches.

On voit donc que la proposition que les conservateurs avaient mise en avant était extrêmement dommageable pour la situation fiscale du pays. En fait, elle ouvrait la porte à l'utilisation de ce mécanisme comme un outil, non seulement d'épargne pour la retraite, mais davantage de protection contre la taxe sur les gains en capital. Cette taxe est déjà beaucoup plus faible que celle sur le revenu des citoyens, comme le revenu du travail par exemple. En ce sens, au lieu d'être un mécanisme d'épargne — et c'est la préoccupation qui est soulevée par plusieurs —, il devient quasiment un outil d'évitement fiscal assez important pour d'autres fins que ce pour quoi cette mesure a été présentée et adoptée à la Chambre.

Voici donc une mesure que le gouvernement veut renverser, finalement. Au lieu de conserver ce plafond à 10 000 \$, comme il l'a été pendant 2015-2016, il veut le faire redescendre à 5 500 \$. C'est une mesure avec laquelle nous sommes d'accord. Nous l'avions présentée durant la campagne électorale. Nous jugions que 5 500 \$

était un niveau suffisant pour atteindre ses fins d'épargne pour la retraite.

En fait, si on peut mettre 5 500 \$ par année pendant 10 ans, par exemple, on atteint 55 000 \$, plus l'intérêt qui n'est pas imposable. Cela s'ajoute également aux autres outils qui existent déjà et qui sont utilisés, comme les REER, par exemple, et ce à quoi les gens auront évidemment accès à l'âge de 65 ans, soit la Sécurité de la vieillesse et l'épargne qui vient soit du Régime de pensions du Canada soit du Régime des rentes du Québec.

Le CELI est un mécanisme supplémentaire qui peut être utilisé, un outil parmi tant d'autres. Nous jugeons donc que le plafond de 5 500 \$ était adéquat.

•(1520)

[Traduction]

Le projet de loi C-2 contient une deuxième mesure très différente des plafonds fixés pour le CELI, et c'est la modification des tranches d'imposition. Le projet de loi proposait de modifier la deuxième tranche d'imposition.

Pour ceux qui nous écoutent peut-être à la maison, disons qu'à l'heure actuelle nous avons quatre tranches d'imposition au Canada. La première vise les revenus allant de 11 000 \$ à environ 45 000 \$, dont le taux est présentement fixé à 15 %. Puis les revenus se situant entre 45 000 \$ et environ 90 000 \$ sont imposés au taux de 22 %. Viennent ensuite les tranches de revenu allant de 90 000 \$ à environ 135 000 \$, auxquels un taux d'imposition de 26 % s'applique. Au-delà de ce montant, le taux d'imposition est de 29 %.

Le projet de loi prévoit deux changements. Il réduit le taux d'imposition de la seconde tranche, de sorte que tout revenu se situant entre 45 000 \$ et 90 000 \$ est assujéti à un taux qui passe de 22 % à 20,5 %, et il ajoute une nouvelle tranche pour les personnes qui font plus de 200 000 \$, qui seront imposées au taux de 33 %.

Pendant le présent débat et pendant la campagne électorale, j'ai été un peu étonné de constater à quel point on comprend mal notre régime fiscal. Cette réduction pour les tranches de revenu s'établissant entre 45 000 \$ et 90 000 \$ s'appliquera non seulement à ceux qui gagnent au total entre 45 000 \$ et 90 000 \$, mais aussi à tous ceux dont le revenu est supérieur à 45 000 \$.

À l'heure actuelle, une personne qui gagne 150 000 \$, un simple député par exemple, qui touche environ 135 000 \$, verra de fait ses impôts diminuer de 1,5 % pour tout le revenu se situant entre 45 000 \$ et 90 000 \$. Le revenu sous le seuil des 45 000 \$ sera imposé à un taux qui sera de 1,5 % inférieur.

Bien des gens ont l'impression que les personnes qui font plus de 90 000 \$ n'en tireront aucun avantage. Au contraire, elles profiteront elles aussi de la réduction d'impôt à ce niveau.

Nous procédons à l'analyse. Une bonne partie de la réflexion a déjà été menée, y compris par le directeur parlementaire du budget. En réalité, même si les libéraux, pendant la campagne électorale, ont promis de réduire les impôts de la classe moyenne, il est évident que cette réduction d'impôt ne donnera pas un sou de plus aux personnes qui gagnent moins de 45 000 \$. Cela est évident. Seules les personnes qui font plus de 45 000 \$ en profiteront.

*Affaires courantes*

On m'a dit très clairement que les personnes dont le revenu annuel se situe entre 35 000 \$ et 45 000 \$ peuvent à juste titre se considérer comme des membres de la classe moyenne, un groupe très difficile à définir. Une façon de le définir consiste à examiner toutes les catégories de revenu au Canada et à exclure les 20 % qui gagnent le plus et les 20 % qui gagnent le moins, ce qui donne une classe moyenne dont le revenu se situe entre 20 000 \$ et 60 000 \$. Cela correspond plus ou moins à la classe moyenne sur le plan du revenu annuel. Une grande partie de ce groupe ne toucherait pas un sou de la réduction d'impôt. Il est donc, à mes yeux, trompeur de prétendre qu'il s'agit d'une réduction des impôts de la classe moyenne.

La mesure comprend un deuxième élément, qui devait compenser la perte de recettes. C'est la nouvelle tranche d'imposition au taux de 33 % applicable aux revenus supérieurs à 200 000 \$. Nous savons, et le gouvernement a été obligé de l'admettre, que cela ne compensera pas les réductions d'impôt. Les personnes dont le revenu est supérieur à 200 000 \$ bénéficieront elles aussi d'une réduction d'impôt, même si les changements devaient accroître leurs impôts, parce qu'elles vont toucher toute la réduction sur la deuxième tranche d'imposition. Autrement dit, une personne qui gagne 210 000 \$ aura elle aussi droit à une réduction globale d'impôt. Une personne qui gagne 215 000 \$ profitera d'une réduction globale d'impôt. Est-ce bien ce qui était envisagé quand on nous parlait d'une réduction d'impôt pour la classe moyenne?

Pour ceux d'entre nous qui sont de ce côté-ci de la Chambre, c'est un problème. Nous sommes pour une importante mesure qui aura, si l'on n'y voit pas dès maintenant, une incidence financière considérable pour le gouvernement du Canada. Par contre, nous sommes contre une mesure qui nous paraît trompeuse et qui n'atteint pas les buts qui ont été présentés à la population canadienne, en particulier pendant la campagne électorale.

• (1525)

[Français]

Au-delà de cela, nous avons quand même voulu être constructifs, puisque les Canadiens et les Canadiennes ont élu ce gouvernement, en partie en raison de sa promesse de réduction d'impôt pour la classe moyenne. Nous avons respecté le constat et nous avons fait une proposition au gouvernement. Plutôt que d'exclure une bonne partie de la classe moyenne, plutôt que de simplement réduire le deuxième palier d'imposition, réduisons le premier palier d'imposition, le palier à partir duquel les gens sont imposés, c'est-à-dire à partir d'environ 11 000 \$, puisque les gens ont l'exemption de base qui n'est pas imposée. Nous avons proposé de réduire ce palier d'imposition de 15 % à 14 %, ce qui équivaut à 1 % de réduction. Qu'est-ce que cela fait? Cela permet aux gens qui font réellement partie de la classe moyenne de bénéficier de cette réduction d'impôt. Cela permet aux gens qui ont présentement une réduction de 1,5 % au-dessus de 45 000 \$ d'avoir une réduction de 1 % sur un revenu à peu près similaire. Cela permet, en fait, de s'assurer que les gens qui gagnent 210 000 \$ par année n'auront pas de réduction d'impôt. Cela constitue une série de mesures avec laquelle, je suis persuadé, l'ensemble des Canadiens est d'accord.

De façon inexplicable, le gouvernement s'oppose à cette mesure. Soit! Je pense que le gouvernement ne pourra pas s'opposer au fait que ces deux mesures sont tout à fait distinctes. Je pense qu'elles devraient être étudiées selon leur mérite propre. Le Comité permanent des finances a fait une partie du travail. Je crois également qu'il est dans l'intérêt du gouvernement d'aller en ce sens. En fait, c'est un avantage que nous lui offrons sur un plateau d'argent. Les médias ont fait leurs choux gras de ces mesures

lorsqu'est venu le temps de les présenter à la population canadienne. Nous lui offrons la possibilité de tenir deux débats distincts et deux votes distincts sur des mesures qu'il présente et dont il est fier. Ce serait réellement intéressant que la Chambre puisse se prononcer sur la légitimité de séparer le projet de loi en deux. Je sais que j'ai présenté des éléments extrêmement techniques, mais lorsqu'on parle de l'impôt sur le revenu, c'est difficile de ne pas être technique. Finalement, les deux mesures ont des effets diamétralement opposés.

[Traduction]

Par souci de transparence et par esprit de responsabilité, la Chambre pourrait se prononcer sur ces mesures séparément.

Nous en aurons la chance au sein du comité des finances. Le projet de loi C-2 ne contient que 10 articles, et nous les étudierons un à un. Le comité des finances votera sur chaque article, alors nous aurons la possibilité de montrer au comité quels articles nous appuyons et lesquels nous rejetons.

Puisque le projet de loi C-2 est le premier à avoir été présenté par le gouvernement libéral et puisque c'est l'une des mesures clés qu'il veut prendre pour la population canadienne, il est important que la Chambre ait l'occasion de faire de même et de voter séparément sur ces arguments. Cela rehausserait la confiance de la population envers le gouvernement libéral. C'est aussi une question de crédibilité. Nous trouverions en partie la réponse à la question que beaucoup de gens ont posée jusqu'ici.

Lorsque nous avons voté au sujet de la motion de voies et moyens sur laquelle nous n'avons pas pu afficher nos divergences comme telles, les gens ont eu l'impression qu'ils auraient une réduction d'impôt à compter du 1<sup>er</sup> janvier s'ils considéraient faire partie de la classe moyenne. Or, après le 1<sup>er</sup> janvier, ils ont peut-être été étonnés de ne voir aucune différence sur leurs chèques de paye. Ils ne comprennent toujours pas.

Je n'ai pas encore entendu le gouvernement nous parler publiquement, au cours du présent débat, des détails techniques du projet de loi. Tout ce que j'ai entendu, c'est la réponse donnée soit par le ministre, soit par le secrétaire parlementaire: le gouvernement allège le fardeau fiscal de la classe moyenne, point à la ligne.

• (1530)

[Français]

Or la question mérite d'être clarifiée. À la Chambre, nous sommes 338 députés qui représentons l'ensemble de la population canadienne. Le gouvernement aurait avantage à clarifier cette question. Nous lui offrons la chance de le faire présentement et de pouvoir débattre éventuellement de chacun de ces deux éléments selon ses propres mérites.

Pour ces raisons, nous avons présenté cette motion afin de diviser le projet de loi dans ces deux composantes principales. Les autres éléments, en fait, sont liés à l'un ou l'autre des éléments, notamment la modification des statuts ou de la formule de crédit d'impôt pour les dons de charité. Comme celle-ci généralement le palier d'imposition supérieur, qui va être modifié, elle devra aussi être modifiée.

La question n'est donc pas très complexe. Peut-on diviser le projet de loi en deux sections, l'une traitant des modifications pour le compte d'épargne libre d'impôt et l'autre touchant la modification du palier d'imposition? C'est l'offre que nous faisons au gouvernement.

J'espère que les députés de la Chambre accèderont favorablement à cette demande, afin que nous puissions clarifier le travail que nous faisons présentement au Comité permanent des finances et ainsi nous assurer que nous soyons redevables et transparents à la population canadienne.

*Affaires courantes*

[Traduction]

**M. David de Burgh Graham (Laurentides—Labelle, Lib.):** Monsieur le Président, j'aimerais seulement savoir pourquoi le député de Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques tient à débattre d'une motion sur un projet de loi dont il a déjà approuvé le renvoi à un comité. Le 21 mars, il a voté en faveur du projet de loi C-2 à l'étape de la deuxième lecture. Pourquoi veut-il maintenant changer un projet de loi après avoir voté récemment en sa faveur? Le député a déjà eu l'occasion de voter pour ou contre les dispositions du projet de loi. Il y a au comité tout un processus qu'on appelle justement l'étude article par article qui est conçu expressément à cette fin. Le projet de loi a déjà été renvoyé au comité. Je ne comprends pas pourquoi il pose maintenant de nouvelles conditions à son appui.

Pourquoi le député ne veut-il pas laisser le comité faire son travail et mener sa propre étude au lieu de réclamer un report indu?

[Français]

**M. Guy Caron:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question.

Je tiens à clarifier une chose: il ne s'agit pas d'une motion de concurrence, mais bien d'une motion d'instruction. La Chambre a le pouvoir de donner des instructions au comité pour la rédaction de son rapport, afin que ce rapport soit présenté ici, au Parlement.

Effectivement, je ne fais pas partie du Comité permanent des finances, mais j'en ai tout de même entendu des échos. En effet, le comité étudiera chacun des articles, mais c'est un comité. Il est composé d'un député néo-démocrate, de trois députés conservateurs, de cinq députés libéraux et du président. Ici, nous sommes 338 députés. Or il s'agit d'une question aussi fondamentale qu'une modification d'impôt substantielle. Il s'agit de plusieurs milliards de dollars. Le directeur parlementaire du budget a estimé que, sur une période de six ans, cette réduction d'impôt coûtera 9 milliards de dollars.

Sur une autre question tout à fait différente qui, elle, porte sur le changement du plafond des cotisations pour le compte d'épargne libre d'impôt, il est possible que, d'ici 2080, cette mesure coûte jusqu'à 132 milliards de dollars au Trésor canadien. Ces deux mesures ont donc une incidence significative.

C'est la raison pour laquelle la Chambre, si les députés sont réellement intéressés à faire ce travail, devrait prendre acte du rapport qui sera fait par le Comité permanent des finances et devrait aussi, pour avoir toute l'information, donner instruction au comité de diviser le projet de loi en deux.

**Mme Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton, PCC):** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de son discours.

[Traduction]

Je suis d'accord avec mon collègue; il n'y a pas beaucoup d'ouverture et de transparence de la part du gouvernement. Il propose une baisse d'impôt pour la classe moyenne, mais, comme le député l'a souligné, certaines personnes appartenant à la classe moyenne ne peuvent en bénéficier, alors qu'elle profite aux autres, soit aux plus riches. Je ne pense pas que c'est faire preuve d'ouverture, de transparence et de clarté envers les Canadiens.

Je pense également que les calculs sont inexacts, car cette mesure était censée n'avoir aucune incidence sur les recettes. Lorsque le gouvernement a calculé le nombre de personnes qui allaient obtenir la baisse d'impôt, il aurait dû être capable de déterminer la somme à récupérer pour éviter que la mesure ait une incidence sur les recettes.

Or, le gouvernement accusera un manque à gagner de 1,7 milliard de dollars par année.

En ce qui concerne le compte d'épargne libre d'impôt, ou CELI, j'ai trouvé intéressant d'entendre le député dire qu'il s'agit d'un bon instrument d'épargne. Je crois qu'il a raison. Je sais que bien des personnes âgées dans ma circonscription doivent verser l'argent de leurs REER dans un CELI afin de protéger leur épargne.

Je me demande donc si le député serait favorable à une hausse du plafond de cotisation à un CELI si on éliminait la possibilité d'investir dans un CELI les revenus provenant d'actions et d'autres sources qui préoccupent le député.

● (1535)

[Français]

**M. Guy Caron:** Monsieur le Président, honnêtement, je pense que la question vaudrait la peine d'être étudiée. Je ne peux pas vraiment donner de réponse ici sans pouvoir considérer les conséquences fiscales d'une telle mesure. Toutefois, je serais tout à fait disposé, à tout le moins, à la considérer ou à l'étudier.

[Traduction]

Pour ce qui est de la première partie de la question, j'aimerais revenir à ceux qui sont avantagés ou désavantagés par cette mesure, même les personnes qui gagnent plus de 45 000 \$, car c'est à partir de ce montant que la réduction d'impôt commence à s'appliquer. Ces chiffres ont été fournis par David Macdonald et ils ont été confirmés par d'autres économistes. Ils viennent du Centre canadien de politiques alternatives.

M. Macdonald a dit que les familles qui gagnent entre 48 000 \$ et 62 000 \$ par année recevraient en moyenne 51 \$. C'est le reste de la classe moyenne, telle qu'elle est définie par les tranches de revenu. Les familles qui gagnent entre 166 000 \$ et 210 000 \$ par année ne recevront pas une réduction de 51 \$ en moyenne; elles recevront plutôt une réduction de 813 \$ en moyenne.

C'est pour cette raison que nous devons nous prononcer sur cette mesure séparément.

**M. Gord Johns (Courtenay—Alberni, NPD):** Monsieur le Président, je tiens à remercier mon collègue de son travail approfondi et d'avoir soulevé cette question.

J'ai moi aussi discuté avec des gens dans ma circonscription. La majorité des gens souhaitent que l'on maintienne les comptes d'épargne libre d'impôt, mais ils veulent qu'on les ramène à un montant raisonnable pour les prochaines générations.

Cela dit, lorsque je discute avec des gens, quel que soit leur revenu, je me rends compte qu'ils pensent qu'il n'est pas approprié qu'un gouvernement qui a fait campagne en promettant l'équité et l'inclusion décide d'ignorer les contribuables qui gagnent jusqu'à 45 000 \$ et estime qu'il est juste que ces gens ne profitent pas d'un allègement fiscal. J'ai parlé à des gens de tous les niveaux de revenu, y compris à des gens qui gagnent plus de 90 000 \$ par année, et ils pensent que c'est inacceptable.

Le premier ministre parcourt le pays et affirme qu'il veut aider les gens et que le gouvernement veut aider ceux qui ne font pas partie de la classe moyenne à joindre ses rangs, mais de toute évidence, ce projet de loi ne prévoit rien en ce sens.

*Affaires courantes*

Il faut une mesure équitable. Une partie du projet de loi a reçu l'appui de nombreux Canadiens, c'est-à-dire le compte d'épargne libre d'impôt. Cependant, pour ce qui est de l'équité fiscale, les députés d'en face doivent se rendre dans leur circonscription respective et demander aux résidents s'ils croient qu'il s'agit d'une mesure équitable. Ils obtiendront rapidement une réponse s'ils écoutent et font ce qu'ils ont promis de faire, c'est-à-dire consulter les résidents. Ce que j'entends un peu partout au pays, c'est que le temps est venu pour les libéraux d'examiner de nouveau cette mesure.

Je remercie le député d'avoir fait cette proposition et j'aimerais qu'il me dise combien de Canadiens, selon lui, ne profiteront pas de la proposition fiscale contenue dans le projet de loi. Le député peut-il dire combien de Canadiens ne profiteront pas de cette proposition?

**M. Guy Caron:** Monsieur le Président, il s'agit d'une question très importante.

Nous entendons à maintes reprises le secrétaire parlementaire, et parfois le ministre des Finances, se vanter du fait que 9 millions de Canadiens obtiendront une réduction d'impôt dans le cadre de ce plan. Ce qu'ils ne disent pas, toutefois, c'est que 14 millions de Canadiens n'obtiendront aucune réduction d'impôt, et la plupart d'entre eux gagnent moins de 45 000 \$ par année.

Parmi les 9 millions, il y a de nombreuses personnes qui gagnent au-delà de 90 000 \$ par année et qui, on pourrait dire, font partie de la classe moyenne supérieure, et il y en a un grand nombre qui gagnent jusqu'à 217 000 \$ par année, montant au-delà duquel on commence à payer plus d'impôts plutôt que d'obtenir une réduction. Ces derniers ne font pas partie de la classe moyenne, mais ils font partie des 9 millions de personnes.

Retenons ce chiffre. J'ai parlé de 14 millions de personnes, mais ce nombre est en fait plus élevé. Il s'agit de 15 à 16 millions de personnes, puisqu'il y a 24 millions de contribuables au Canada. Si l'on soustrait 9 millions de 24 millions, il reste 15 millions. Par conséquent, 15 millions de personnes n'obtiendront pas de réduction d'impôt.

[Français]

**M. Alexandre Boulerice (Rosemont—La Petite-Patrie, NPD):** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de cette proposition qui est pleine de bon sens et qui est la preuve que le NPD est une opposition progressiste mais non dogmatique. Nous sommes capables de faire la différence — vous me pardonnerez l'expression — entre le bon grain et l'ivraie et nous sommes capables d'avoir un débat sain et serein sur chacun d'entre eux, de garder ce qui est bon et d'écartier ce qui est moins avantageux pour les contribuables.

Avec le gouvernement libéral, nous ne sommes pas encore rendus à une situation où des projets de loi omnibus changent un paquet de lois en même temps, comme les conservateurs l'ont fait précédemment. Par contre, pourquoi le nouveau gouvernement libéral ne pourrait-il pas adopter cette proposition pour justement avoir un débat éclairé et particulier sur différents enjeux? J'aimerais demander à mon collègue pourquoi, à son avis, le gouvernement libéral s'entêterait à refuser de tenir deux débats distincts sur des enjeux différents.

• (1540)

**M. Guy Caron:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Rosemont—La Petite-Patrie de son excellente question.

Je ne peux pas nécessairement lire dans la pensée de nos collègues libéraux, mais je vais essayer. D'un point de vue logique, d'un point de vue fiscal, il n'y a aucune justification. Il est clair que ce sont deux

mesures différentes et qu'elles devraient être analysées et votées selon leur propre mérite. Les seuls avantages qu'il y a à combiner ces deux éléments dans un seul projet de loi et d'avoir au bout du compte un seul vote à la Chambre sont uniquement d'ordre politique et de relations publiques.

Le gouvernement ne fait que parler de ce qu'il veut faire pour la classe moyenne. Il inclut ces mesures dans ce qu'il fait pour la classe moyenne, même si une bonne partie de la classe moyenne n'en bénéficie pas. Si je me mets à la place d'un gouvernement qui désire que la vérité ne soit pas connue au complet, à ce moment, j'aimerais pouvoir continuer de parler de la classe moyenne et d'éviter le débat pour savoir où se situe la classe moyenne et qui de la classe moyenne ne recevra rien de cette réduction d'impôt.

Vous savez, nous avons demandé plusieurs fois à la Chambre quelle est la définition de la classe moyenne selon le premier ministre et quelle est la définition de la classe moyenne selon le ministre des Finances. À ce jour, nous n'avons obtenu aucune réponse. Cela m'indique effectivement que si le gouvernement veut continuer à combiner ces deux éléments c'est uniquement pour une question de politique et de relations publiques.

[Traduction]

**M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC):** Monsieur le Président, j'ai certaines choses à dire au sujet de cette motion. Je siège moi aussi au comité des finances, avec le député qui l'a proposée, et même si je le côtoie depuis peu de temps, j'ai pu constater que c'est un orateur très efficace et extrêmement convaincant. J'ai appris aujourd'hui qu'il pouvait aussi être créatif, car il a trouvé une façon ingénieuse de débattre du budget une trentaine de minutes de plus que ce qui était prévu au calendrier officiel. Mon temps de parole a été passablement écourté, alors je profite de l'occasion qui m'est offerte aujourd'hui pour commenter la motion.

J'appuie les propositions du député, même si c'est probablement pour des raisons diamétralement opposées aux siennes. Je suis tout à fait favorable à ce que le comité des finances ait toutes sortes de moyens à sa disposition pour étudier et examiner les différentes mesures législatives, et si l'initiative du député nous permet d'étudier plus attentivement certaines parties de cette loi-là, je ne m'y opposerai certainement pas.

Comme le gouvernement n'a pas répondu à toutes nos questions, j'avoue aussi que j'aimerais les poser aux témoins que nous pourrions entendre. Voici quelques exemples.

J'ai pu, lors des brefs moments qui m'ont été accordés pendant le débat sur le budget, parler rapidement de la baisse d'impôt pour la classe moyenne que nous propose le gouvernement. De la poudre aux yeux, voilà le qualificatif que je réserve habituellement à ce genre de tactique.

Les ministériels n'arrêtent pas de parler de leur fameuse baisse d'impôt pour la classe moyenne. Or, mon collègue a démontré qu'elle ne s'adressait pas nécessairement à la portion de contribuables qui en a le plus besoin, et c'est un point qui, à mon avis, mériterait de retenir l'attention du comité.

Par ailleurs, en calculant les économies que réalisera le Canadien de la classe prétendument moyenne grâce à cet allègement fiscal, on arrive à un montant d'environ 540 \$ par année, selon les chiffres fournis par le ministère des Finances. Divisons 540 \$ par 365 jours et nous avons 1,25 \$ par jour.

*Affaires courantes*

Nous savons tous ce que ce montant permet d'acheter. Comme j'ai commencé à le dire avant qu'on interrompe mon exposé sur le budget, un montant de 540 \$ par an ou de 1,25 \$ par jour permettrait à un couple ordinaire d'aller s'acheter un café chez Tim Hortons un samedi matin. Voilà ce que représente réellement la prétendue baisse d'impôt pour la classe moyenne.

Le gouvernement ne cesse de parler de ce qu'il met en place pour la soi-disant classe moyenne, mais, pour dire vrai, ses mesures manquent de substance. S'il était possible de mettre cela de côté pour que les ministériels siégeant au comité des finances traitent d'autre chose que la prétendue baisse d'impôt pour la classe moyenne, les délibérations du comité s'amélioreraient considérablement. Nous aurions alors le temps, bien sûr, de discuter des bienfaits du compte d'épargne libre d'impôt.

J'ai écouté attentivement les observations du député tandis qu'il présentait la motion. Il a parlé des comptes d'épargne libre d'impôt et les a critiqués parce qu'on peut y placer des actions ou des investissements réels susceptibles de rapporter de l'argent, comme s'il s'agissait d'une chose illégale ou malséante.

• (1545)

Le but même du compte d'épargne libre d'impôt est de faire fructifier notre argent de manière à ce que nous puissions prendre notre retraite. Si nous ne pouvions pas mettre des choses telles que des actions dans le compte d'épargne libre d'impôt, à quoi servirait-il? Nous savons tous que si nous y plaçons de l'argent, il ne fructifiera pas. Or, le but, c'est justement de le faire fructifier.

Je serais heureux et même ravi de débattre de ce point avec le député au comité des finances. Si nous avons l'occasion de convoquer des témoins, je serai plus que ravi d'avoir cette discussion avec eux également.

En résumé, je suis bien content d'appuyer la motion proposée par mon collègue. Toutefois, je tiens à clarifier que je l'appuie pour des raisons tout autres que celles qu'il a données.

**M. Alistair MacGregor (Cowichan—Malahat—Langford, NDP):** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de ses observations. Je suis conscient que les conservateurs et les néo-démocrates ont un point de vue différent à l'égard du compte d'épargne libre d'impôt, et c'est bien correct. Les néo-démocrates n'ont jamais voulu l'éliminer; nous souhaitons plutôt ramener la limite de cotisation à un niveau raisonnable.

Je suis convaincu que chacun de nous s'est lancé en politique pour des raisons différentes. Je sais que, quand j'ai décidé de me porter candidat, ce n'était pas pour m'accorder un allègement fiscal de 679 \$. Or, c'est exactement ce que la baisse d'impôt fera. Tous les Canadiens dont le revenu est comparable à celui d'un député bénéficieront de la baisse maximale. Par contre, les vaillants citoyens de Cowichan—Malahat—Langford qui m'ont élu et qui gagnent 45 000 \$ ou moins — et ils sont nombreux — n'auront aucune baisse d'impôt.

Je crois que mon collègue serait d'accord pour dire que, malgré nos divergences d'opinions au sujet du compte d'épargne libre d'impôt, nous avons beaucoup de points de vue similaires en ce qui concerne les mesures fiscales. Convient-il que, au nom de la reddition de comptes, il vaut mieux scinder le projet de loi pour demander des comptes au gouvernement libéral à l'égard de deux mesures distinctes? J'aimerais savoir ce qu'il en pense.

• (1550)

**M. Ron Liepert:** Monsieur le Président, il est difficile de trouver quelque chose à redire à cela parce que je pense que le député et moi

tenons à peu près le même discours. Il y a toute une liste de questions dont nous pourrions débattre ce soir sans jamais parvenir à nous entendre. Toutefois, dans ce cas particulier, je crois que c'est l'occasion de demander des comptes au gouvernement.

Le CELI est un moyen relativement nouveau d'épargner pour l'avenir. Il y a eu quelques critiques à l'égard du fait que seul un certain pourcentage s'est prévalu du CELI. Le troisième parti à la Chambre et le gouvernement ont soutenu que peu de gens ont versé la contribution maximale depuis que le gouvernement précédent a haussé le plafond de cotisation. Toutefois, lorsqu'un programme est dans sa première année, nous devons lui donner le temps de fonctionner. Je pense que nous devons donner un peu plus de temps à cette initiative, et je serai heureux de le dire au comité des finances.

**L'hon. Erin O'Toole (Durham, PCC):** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de ses observations et surtout d'avoir abordé deux sujets. D'abord, l'outil relativement nouveau qu'est le compte d'épargne libre d'impôt, un outil qui encourage l'épargne — en déclin au Canada depuis quelques années — et qui aide les aînés à se préparer avant et pendant la retraite. Il l'a très bien présenté à la Chambre.

Le député a également montré que la soi-disant grande baisse d'impôt pour la classe moyenne relève en quelque sorte du mythe lorsque l'on pense à toutes les mesures du gouvernement précédent pour aider les familles qui ont été annulées, comme le fractionnement du revenu, la Prestation universelle pour la garde d'enfants et divers crédits d'impôt pour les enfants et les familles. Si l'on compare l'ancien régime au régime actuel, on constate par exemple que les familles de la classe moyenne de Calgary ou de Toronto qui ont deux revenus seront désavantagées par la nouvelle allocation pour enfants des libéraux.

Je demande au député d'expliquer cela plus en détail, de montrer qu'au lieu d'offrir une prestation universelle, les libéraux ont choisi de refuser l'accès aux programmes à de nombreuses familles, des familles qui en ont besoin, ce qui va leur nuire.

**M. Ron Liepert:** Monsieur le Président, c'est indéniable, et je pense que mon honorable collègue, le député de Durham, l'a bien démontré.

Le gouvernement conservateur précédent avait créé un certain nombre d'incitatifs fiscaux axés sur la famille pour permettre aux familles de choisir, si je peux m'exprimer ainsi, la vie qu'elles voulaient vivre, la façon dont le régime fiscal pouvait s'appliquer à elles, que ce soit grâce à la Prestation universelle pour la garde d'enfants ou, comme l'a mentionné mon collègue, au crédit d'impôt pour la condition physique, au crédit d'impôt pour les activités artistiques ou au partage du revenu.

En outre, j'ai reçu il y a quelque temps la visite d'un électeur fort mécontent de l'initiative du nouveau gouvernement, qui veut réduire la cotisation admissible au CELI. Cet homme m'a dit qu'il avait un fils qui répond à la définition des personnes à faible revenu, un groupe auquel nos amis du troisième parti ont fait allusion. Pour lui, le CELI était un instrument qui permettait de mettre de l'argent de côté pour son fils, afin que celui-ci puisse avoir une retraite relativement confortable, car il n'a pas de régime de retraite. C'était une façon d'aider son fils, qui aurait ensuite pu gérer cet argent et toucher un rendement sur l'investissement.

Je pense qu'une grande partie de cette capacité d'être maître de son propre destin a été éliminée.

*Affaires courantes*

**M. Daniel Blaikie (Elmwood—Transcona, NP):** Monsieur le Président, demain, il y aura six mois que le nouveau gouvernement a été élu. Le dernier projet de loi déposé à la Chambre était le projet de loi C-14.

Un petit nombre de projets de loi à l'étude au Parlement sont des projets sans histoire. Ils se rapportent au Budget des dépenses. Je pense que 3 de ces 14 projets de loi abrogent tout simplement des lois adoptées par le gouvernement précédent. Deux d'entre eux répondent à des arrêts de la Cour suprême, et c'est pour cette raison qu'ils nous ont été présentés. De fait, le seul projet de loi exceptionnel que le gouvernement a présenté de son propre chef est un projet de loi qui trahit les travailleurs d'Air Canada. C'est la seule initiative législative originale que nous propose le gouvernement, et j'y reviendrai dans un instant.

Je me demande, vu l'extrême minceur du programme législatif jusqu'à maintenant, s'il existe une raison pour que nous ne puissions pas examiner ces deux questions séparément. On ne peut pas dire que nous n'avons pas assez de temps!

• (1555)

**M. Ron Liepert:** Monsieur le Président, comme le fait remarquer le député, je ne sais pas ce que le leader du gouvernement à la Chambre a l'intention de nous présenter. Nous savons tous que le printemps est à nos portes, alors je me demande avec quelle ardeur et pendant combien de temps il veut que nous restions au poste pour travailler. Je peux seulement dire au député que ce serait une question plus pertinente à poser à l'un des représentants du gouvernement, s'ils veulent bien prendre quelques minutes du temps qui nous reste pour traiter de cette motion.

**M. Garnett Genuis (Sherwood Park—Fort Saskatchewan, PCC):** Monsieur le Président, je remercie le député, plus particulièrement pour ses observations sur les comptes d'épargne libre d'impôt, que bien des familles et des particuliers de ma circonscription jugent très importants.

Une chose semble avoir échappé aux autres partis, à savoir que plus de la moitié des gens qui versent la somme maximale à leur compte d'épargne libre d'impôt gagnent moins de 60 000 \$. Le gouvernement a réagi en se disant qu'il n'était pas nécessaire d'en augmenter la limite.

Or, si les gens y versent les 5 000 \$ auxquels ils ont déjà droit, ils pourraient de toute évidence épargner encore plus. Ces gens souhaitent y verser davantage d'argent et ils verseront toujours le maximum. Il faut donc en conclure que bien des gens qui gagnent moins de 60 000 \$ se servent de cet instrument d'épargne. Ils y versent la somme maximale et voudraient pouvoir épargner davantage.

Le député pourrait-il nous parler de l'utilité des comptes d'épargne libre d'impôt et des avantages que peuvent en retirer les gens à faible revenu?

**M. Ron Liepert:** Monsieur le Président, comme je l'ai mentionné plus tôt, je pense que le gouvernement a pris une décision beaucoup trop rapidement dans ce dossier. Dans le cas de la plupart des nouveaux programmes, il peut falloir pas moins d'une génération avant qu'on puisse déterminer si la population y adhère et y trouve son compte. Par conséquent, comme je l'ai dit plus tôt, on aurait dû attendre beaucoup plus longtemps pour constater si le programme était efficace ou non.

Il a été dit à de nombreuses reprises que le CELI est un programme relativement nouveau. En fait, il existe depuis moins de

10 ans. Si je me souviens bien, environ 20 % des Canadiens ont placé de l'argent dans un CELI.

Comme je l'ai dit plus tôt, un parent peut, s'il le souhaite, mettre une partie de son revenu dans un CELI pour un de ses enfants. Un de mes collègues a déclaré plus tôt que c'est ainsi qu'il avait pu s'acheter une maison. En effet, avec l'aide de sa famille, il avait pu investir dans un CELI, ce qui leur a permis, à sa femme et à lui, de faire l'achat de leur première maison.

Je pense que nous devrions réfléchir un peu plus longtemps à tout cela avant de prendre une décision.

**Le vice-président:** La Chambre est-elle prête à sa prononcer?

**Des voix:** Le vote.

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

**Des voix:** Oui

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

**Des voix:** Non.

**Le vice-président:** À mon avis, les non l'emportent.

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

• (1600)

**L'hon. Andrew Leslie:** Monsieur le Président, je demande que le vote soit reporté à demain, soit le mardi 19 avril 2016, après la période réservée aux questions orales.

**Le vice-président:** Par conséquent, le vote par appel nominal est reporté à demain, après la période réservée aux questions orales.

\* \* \*

**PÉTITIONS**

## LES ALIMENTS GÉNÉTIQUEMENT MODIFIÉS

**Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV):** Monsieur le Président, je suis enchantée de prendre la parole aujourd'hui pour présenter deux pétitions.

La première est signée par de nombreux résidents de Saanich—Gulf Islands et, à ce que je vois, par des gens d'aussi loin que le Nouveau-Brunswick et l'Ontario. Les pétitionnaires demandent au gouvernement de prendre des mesures pour que les consommateurs sachent ce qu'ils achètent en rendant obligatoire l'étiquetage des produits contenant des éléments génétiquement modifiés.

## LA RÉFORME DÉMOCRATIQUE

**Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV):** Monsieur le Président, la seconde pétition porte des centaines de signatures, et nous sommes justement en train d'y répondre. Les pétitionnaires réclament des consultations exhaustives pour qu'on se débarrasse du système électoral fondé sur le scrutin uninominal majoritaire à un tour, avec ses effets pervers, et qu'on adopte un système où chaque vote compte pour l'élection des députés, c'est-à-dire un système de représentation proportionnelle.

## QUESTIONS AU FEUILLETON

**Mme Celina Caesar-Chavannes (secrétaire parlementaire du premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, je demande que toutes les questions restent au *Feuilleton*.

**Le vice-président:** D'accord?

**Des voix:** D'accord.

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Français]

### LA LOI SUR LA PARTICIPATION PUBLIQUE AU CAPITAL D'AIR CANADA

La Chambre reprend l'étude de la motion portant que le projet de loi C-10, Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et comportant d'autres mesures, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité, ainsi que de l'amendement.

**M. Alexandre Boulerice (Rosemont—La Petite-Patrie, NPD):** Monsieur le Président, j'aimerais tout d'abord indiquer que je vais partager mon temps de parole avec mon honorable collègue d'Elmwood—Transcona. Il aura la chance de s'exprimer sur ce projet de loi très important qui a des répercussions concrètes sur la vie des gens.

Je commencerai mon discours en disant que la plupart du temps, je suis heureux de participer à des débats et de me lever à la Chambre, afin de pouvoir débattre avec mes collègues parlementaires. Aujourd'hui, c'est un peu différent. Si je me lève, c'est avec une certaine amertume et un certain découragement face à une décision importante du gouvernement libéral, mais qui est l'aboutissement d'une trahison, d'une tromperie, d'une absence de confiance et d'une rupture entre ce gouvernement libéral et 2 600 familles de partout au Canada, dont 1 700 dans la région de Montréal. En effet, ces familles se voient complètement abandonnées et rejetées du revers de la main par le projet de loi C-10 et ce gouvernement libéral.

Je vais essayer de faire une petite mise en contexte. En 1988, la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada a été mise sur pied, en vue d'une privatisation d'Air Canada qui a eu l'année suivante, en 1989. Dans cette loi, il est expressément dit à l'article 6 que l'entretien des aéronefs d'Air Canada doit se faire au pays et dans trois villes précises, soit Winnipeg, Mississauga et Montréal. Cela a fonctionné pendant des années. Air Canada s'est plié à la loi, notamment avec un contrat accordé, dans la région de Montréal, à une compagnie sous-traitante appelée Aveos qui a fait faillite en 2012. C'est là où les choses se compliquent: Aveos fait faillite et disparaît, mais Air Canada ne la remplace pas. Au contraire, Air Canada en profite pour relocaliser ces emplois dans divers pays dans le monde, comme aux États-Unis, en Europe ou en Asie. Ces 2 600 travailleurs perdent donc leur emploi qui est pourtant garanti par une loi fédérale dûment adoptée par la Chambre des communes et appliquée pendant des années.

À l'époque, on a vu un gouvernement conservateur qui s'est croisé les bras et qui n'a rien fait pour faire appliquer la loi. À ce moment-là, les libéraux ont voulu montrer leur appui aux travailleurs et travailleuses, ainsi que leur camaraderie et leur fraternité. On a même vu l'actuel premier ministre, le député de Papineau, manifester à l'époque sur la Colline du Parlement et scander « So-so-solidarité » avec les travailleurs syndiqués, en plus d'exiger que le gouvernement conservateur de l'époque fasse appliquer la loi. Il utilisait effectivement un bon argument selon lequel la moindre des

### Initiatives ministérielles

choses que pouvait faire un gouvernement de la loi et l'ordre, était de faire appliquer la loi, surtout quand il s'agissait de sauver de bons emplois bien payés dans un secteur de pointe.

Les libéraux prennent le pouvoir et soudainement le fusil change d'épaule. Ils chantent une autre chanson. Adieu, « So-so-solidarité », maintenant, la chanson, c'est « relocalisons, laissons faire nos bons emplois, abandonnons le secteur aérospatial ». On dit carrément à ces gens que leurs emplois sont perdus pour de bon.

En prenant le pouvoir, le truc que les libéraux ont trouvé, ce n'est pas de faire appliquer la loi, mais de changer la loi. Cela facilite les choses, évidemment. On n'a plus besoin de faire appliquer la loi quand on la change pour qu'Air Canada n'ait plus l'obligation de faire l'entretien de ses appareils au pays.

On se demande si c'est cela le plan de création d'emplois des libéraux, c'est-à-dire abandonner les bons emplois qu'on a ici au Québec, à Mississauga et à Winnipeg et faire de la création d'emplois aux États-Unis et en Europe, parce que c'est cela la conséquence du projet de loi C-10. Ce projet de loi, c'est l'abandon de ces travailleurs et travailleuses représentés par l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale, appuyée par la FTQ. Ils sont allés à la Cour supérieure du Québec qui leur a dit, en 2013, qu'ils avaient raison. Air Canada a porté l'affaire en appel. Cela a été à la Cour d'appel du Québec. En 2015, la Cour d'appel du Québec a dit aux travailleurs et travailleuses qu'ils avaient raison.

• (1605)

Je cite la juge Marie-France Bich, de la Cour d'appel du Québec:

À partir du moment où les affaires d'Air Canada la mènent à fermer ce centre [le centre d'Aveos de Montréal] ou à en réduire les activités de façon à ce qu'elles n'équivaillent plus à celles qui y avaient cours en 1988, elle enfreint la Loi.

Cela ne peut pas être plus clair. Le projet de loi C-10 menace de tirer le tapis sous les pieds des travailleurs et des travailleuses en rendant beaucoup plus difficile la poursuite de cette démarche légale. Lorsqu'ils plaideront en Cour suprême et que l'article 6 de la loi aura été modifié, il s'agira d'un tout nouveau cadre légal. Les modifications à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada prévues dans le projet de loi C-10 sont extrêmement faibles, pour ne pas dire inexistantes, en ce qui a trait aux obligations d'Air Canada.

Il n'y a plus aucune exigence concernant le maintien d'emplois au pays, un plancher d'emplois, un volume de travail ou un pourcentage de ces tâches qui devraient être effectuées au pays.

En somme, c'est un chèque en blanc donné à Air Canada. Le gouvernement veut lui donner de la flexibilité, mais ce ne sera pas long qu'Air Canada deviendra contorsionniste et délocalisera les bons emplois qui se trouvaient chez nous. Cela m'attriste d'avoir un tel gouvernement qui, sans aucune considération pour la vie de ces 2 600 familles, est prêt à les abandonner cyniquement, après les avoir appuyées sur la place publique. C'est triste.

[Traduction]

Je prends la parole à la Chambre des communes aujourd'hui pour raconter une triste histoire, celle des employés d'Air Canada qui ont perdu leur emploi en 2012. Nous parlons d'environ 2 600 familles au pays. Air Canada était tenue par la loi de faire l'entretien de ses avions au Canada, plus précisément à Winnipeg, Mississauga et Montréal. Maintenant, la compagnie peut faire ce qu'elle veut.

*Initiatives ministérielles*

Lorsque les libéraux étaient dans l'opposition, ils ont manifesté à l'extérieur du Parlement aux côtés des travailleurs, avec le syndicat, scandant « solidarité, frères et soeurs », disant qu'ils allaient appuyer les emplois syndiqués, car c'étaient de bons emplois. Ils demandaient au gouvernement conservateur d'appliquer la loi de 1988 concernant Air Canada.

Lorsqu'ils sont arrivés au pouvoir, comme par enchantement, les libéraux ont fait volte-face. Ils chantent une tout autre chanson maintenant. Ils n'appellent plus à la solidarité, mais à la création d'emplois aux États-Unis, en Europe ou en Asie. Avec le projet de loi C-10, Air Canada ne serait plus tenue par la loi de garder ces bons emplois au Canada. Air Canada aurait un chèque en blanc et pourrait faire ce qu'elle veut.

C'est triste parce que les travailleurs et leurs syndicats, les machinistes et la FTQ au Québec, se sont adressés aux tribunaux à deux reprises et ont gagné. Ils ont gagné devant la Cour supérieure et devant la Cour d'appel du Québec. La décision des juges était parfaitement claire: Air Canada ne respectait pas l'obligation qu'elle avait au sujet de l'entretien de ses aéronefs. Maintenant, les libéraux veulent changer la loi, ce qui pourrait avoir des incidences profondes et brutales sur les poursuites judiciaires intentées par ces centaines de travailleurs devant la Cour suprême du Canada.

Maintenant, les libéraux disent qu'ils ne veulent plus aider les travailleurs, qu'Air Canada peut faire ce qu'elle veut et que les travailleurs n'ont qu'à trouver un autre emploi. Toutefois, l'aérospatiale est un secteur très important de notre économie, surtout dans la région de Montréal.

● (1610)

[Français]

Nous ne souscrivons pas à l'argument du ministre des Transports selon lequel Air Canada va créer des emplois en achetant des C Series de Bombardier. Il compare des pommes avec des oranges. Si Air Canada achète des C Series, c'est parce que ce sont de bons appareils et qu'elle en a besoin.

Nous refusons de mettre le secteur de la fabrication d'aéronefs en compétition avec le secteur de l'entretien d'avions. Nous sommes capables de faire les deux, et nous devrions le faire. Les libéraux devraient comprendre cela. Ils devraient avoir honte de laisser tomber des centaines de bons emplois et de les envoyer à l'étranger. Nous leur demandons d'entendre finalement raison et de retirer le projet de loi C-10.

[Traduction]

**Mme Kate Young (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, je crois que le député et moi-même pouvons convenir que l'industrie aérospatiale est très importante, mais il a oublié quelques-uns des principaux aspects des changements apportés dans cette mesure législative.

Le Québec a estimé que la seule création du centre d'excellence à Montréal peut créer 1 000 emplois sur 15 ans, tandis que la construction des appareils C Series d'Air Canada créerait 300 emplois de plus.

Air Canada a également l'intention d'appuyer la création de 150 emplois au Manitoba, avec possibilité d'aller au-delà de ce chiffre.

Il est évident que l'opposition ne comprend pas les incidences positives qu'auraient les changements apportés à la loi.

**M. Alexandre Boulerice:** Monsieur le Président, ma collègue n'a pas bien saisi les faits. Premièrement, le centre d'excellence n'est pas

à Montréal. Il est censé se trouver à Trois-Rivières. Il faudrait tout d'abord qu'elle mentionne la bonne ville.

Soit dit en passant, le projet de loi C-10 n'a rien à voir avec le fait qu'Air Canada achètera des appareils C Series de Bombardier. C'est une bonne chose, et ce sont de bons avions. Toutefois, nous parlons d'un projet de loi qui modifiera les dispositions relatives à l'entretien des aéronefs. Ce sont deux choses distinctes. Nous ne devrions pas comparer des bananes et des oranges, ou encore des pommes et peu importe quels autres fruits.

Pour ce qui est du centre d'excellence de Trois-Rivières, il s'occupera peut-être de l'entretien des appareils C Series dans 15 ou 20 ans, mais nous n'avons absolument aucune garantie quant à la création d'emplois dans la région.

Nous parlons ici de familles et d'emplois réels que les libéraux abandonnent en ce moment. C'est une bien mauvaise chose.

**M. Garnett Genuis (Sherwood Park—Fort Saskatchewan, PCC):** Monsieur le Président, j'ai peine à croire aux arguments que le gouvernement avance, surtout en ce qui concerne les appareils C Series. Beaucoup des discours et des commentaires de la partie gouvernementale mentionnent les emplois liés à ces appareils, mais Bombardier est une société distincte.

Le gouvernement n'a pas précisé le lien entre la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et les investissements faits par Bombardier. Il est curieux de constater que le gouvernement semble établir ce lien, tout en refusant de répondre à des questions directes lui demandant si le dépôt de cette mesure dépendait de l'achat par Air Canada des appareils C Series. Je trouve étrange que le gouvernement ne veuille pas préciser ce lien.

Le député voudra peut-être avancer des hypothèses quant au lien qui existe entre ces deux choses et au fait que le gouvernement continue à parler de Bombardier dans ce débat alors que la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada ne mentionne pas directement Bombardier de quelque façon que ce soit.

● (1615)

**M. Alexandre Boulerice:** Monsieur le Président, mon collègue a tout à fait raison. Je ne partage pas son point de vue sur beaucoup de questions, mais, dans ce cas, il ne se trompe pas.

Je crois que les libéraux essaient de faire croire à la création d'emplois dans le contexte des appareils C Series afin d'amener les gens à oublier qu'ils abandonnent 2 600 familles et qu'ils manquent à une promesse qu'ils ont faite à plusieurs reprises aux travailleurs et à leurs familles.

Les libéraux devraient repenser le projet de loi C-10. Air Canada devrait continuer à garder ces bons emplois au Canada. Ce serait bon pour nos régions, nos villes et notre économie. Ce serait un bon plan de création d'emplois de la part des libéraux. Il est vraiment triste de les voir agir comme ils le font.

[Français]

**M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NP):** Monsieur le Président, je remercie mon cher collègue du Québec.

J'imagine qu'il y a maintenant deux versions du Parti libéral. L'une de ces versions correspond au Parti libéral pendant la campagne électorale. Il y a aussi deux versions du député de Papineau, qui est aussi le nouveau premier ministre. Il a dit des choses très fortes lorsqu'il était devant les travailleurs et leurs familles. Il a dit qu'il respecterait la loi.

L'autre version du Parti libéral, c'est lorsqu'il gouverne. Durant la campagne électorale, il a dit la même chose aux travailleurs que ce que nous disons aujourd'hui. Je le regrette, mais il va changer la loi et mettre en péril les emplois de 2 600 personnes et de leurs familles.

J'imagine qu'il y a une contrepartie: Air Canada veut quelque chose; elle demande donc au gouvernement de changer la loi et le projet de loi existant, en échange de quoi, elle achète quelques avions. Alors, c'est bon. Le député de Papineau, le nouveau premier ministre, dit oui, sans problème. C'est bon pour les patrons, mais cela nuit aux travailleurs.

Quelle version du Parti libéral et du député de Papineau a-t-on en ce moment?

**M. Alexandre Boulerice:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de son excellente question.

C'est un grand classique dans notre histoire. Les libéraux, dans l'opposition, sont les amis des travailleurs, des associations, des groupes et des syndicats. Soudainement, quand ils prennent le pouvoir, ils deviennent tout à coup les meilleurs amis de Bay Street et des patrons d'entreprises.

Effectivement, mon collègue a raison. S'ils avaient eu l'honnêteté, pendant la campagne électorale, de dire aux gens qu'ils allaient changer la loi d'Air Canada pour autoriser et légaliser ces pertes d'emploi, ils n'auraient pas obtenu les scores qu'ils ont eus dans plusieurs circonscriptions, parce que les gens auraient eu l'heure juste.

Aujourd'hui, ces travailleurs se sentent trahis et trompés. Ils sont déçus et enragés contre le gouvernement libéral. Nous, nous allons continuer à nous battre pour ces gens-là et leurs emplois.

[Traduction]

**M. Daniel Blaikie (Elmwood—Transcona, NPD):** Monsieur le Président, je commencerai par exprimer ma déception d'avoir à prendre la parole pour participer au débat sur ce projet de loi. Ce n'est pas le genre de mesure législative que je m'attendais à débattre. Si on m'avait dit, il y a un an, que les libéraux seraient au gouvernement et si j'avais eu à prévoir quel genre de projets de loi ils proposeraient en fonction de leurs déclarations d'alors, je n'aurais jamais imaginé que je prendrais la parole au sujet d'un tel projet de loi.

Au cours de la dernière législature, l'actuel premier ministre participait aux piquets de grève des travailleurs d'Air Canada, en scandant des slogans parlant de solidarité et probablement en prenant aussi quelques égoportraits. C'était remarquable parce qu'il essayait à ce moment de recueillir des votes. Beaucoup des travailleurs qui avaient pensé que le premier ministre était sérieux dans son expression de solidarité pourraient bien avoir effectivement voté pour les libéraux parce qu'ils n'auraient jamais soupçonné qu'un gouvernement libéral présenterait un projet de loi comme celui-ci.

Quelques-uns des députés du gouvernement, dont certains sont revenus, comme le député de Winnipeg-Nord, disaient alors: « La loi est claire. La société doit maintenir les centres d'opérations et de maintenance de Winnipeg, de Montréal et de Mississauga. C'est la loi. Le gouvernement conservateur dit qu'il veut combattre sévèrement la criminalité. Il est temps de se montrer sévère envers Air Canada. » Voilà le genre d'observations que nous entendions à l'époque de la part de députés libéraux tels que le député de Winnipeg-Nord.

Voyons ce qui se passe aujourd'hui, quelques mois plus tard. Comme je l'ai dit plus tôt au cours du débat sur une motion, le nouveau gouvernement a maintenant six mois. La plupart des projets

### *Initiatives ministérielles*

de loi qu'il a présentés portent sur des questions de routine touchant les finances de l'État, sur des mesures faisant suite à des décisions de la Cour suprême qui imposaient des délais déterminés ou encore sur l'abrogation de lois adoptées par le gouvernement conservateur précédent que les libéraux avaient explicitement promis d'éliminer.

Si nous cherchons une mesure législative qui ne porte pas sur ces questions, qui va au-delà de ces choses, alors ce projet de loi représente le seul indice dont nous disposons quant à ce que le gouvernement nous réserve pour les quatre prochaines années. Je dois dire que le projet de loi constitue une trahison complète des travailleurs dont les libéraux prétendaient être les champions lorsqu'ils ont participé avec eux aux piquets de grève. C'est vraiment honteux. Cela témoigne du genre de cynisme et de condescendance dont le premier ministre fait preuve à l'égard des travailleurs canadiens. Comment a-t-il osé participer avec eux à des piquets de grève en disant qu'il protégerait leurs emplois en blâmant le gouvernement d'alors parce qu'il n'avait pas appliqué une loi que lui-même avait l'intention de modifier une fois au pouvoir? C'est un tour de passe-passe auquel même le gouvernement précédent n'aurait pas été capable de se livrer. Au cours de la campagne électorale, les libéraux disaient vertueusement: « Le gouvernement n'applique pas la loi. Nous allons le faire. » Oui, ils vont le faire tout de suite après avoir modifié la loi pour la débarrasser des dispositions mêmes qui visaient à protéger les emplois et qui constituaient la raison pour laquelle les travailleurs souhaitaient que la loi soit appliquée.

En toute franchise, je suis consterné, mais, depuis le temps que je connais le milieu de la politique, je ne devrais pas être surpris, surtout quand cela vient des libéraux. Après seulement six mois au pouvoir, ils ont déjà réussi à me montrer un nouveau degré de cynisme que je ne connaissais pas encore en politique.

Dans le concours de beaux discours qu'on trouve souvent en politique, les libéraux cherchent à nous faire croire que c'est par suite d'une heureuse coïncidence, survenue sans incitation et sans échanges entre le gouvernement et Air Canada, que la compagnie aérienne a décidé d'acheter quelques appareils C Series de Bombardier, juste au moment où cette société avait des difficultés financières. Quelques députés ont réussi en procédant différents sondages à faire dire au gouvernement qu'il y avait un lien entre ces choses, mais si nous écoutons les réponses des membres du gouvernement, nous les entendrons dire: « Non, non et non, il n'y a pas de lien. C'est juste une heureuse coïncidence. Bombardier avait des difficultés, et Air Canada a pris l'initiative. » Il s'est trouvé que, lorsqu'Air Canada a agi et qu'on a entendu des rumeurs selon lesquelles le gouvernement fédéral abandonnait les travailleurs canadiens, les provinces ont tout simplement décidé de renoncer à leurs poursuites judiciaires.

Et comme tout cela se faisait simultanément sous l'action d'une force inconnue, le gouvernement trouve bon de modifier la loi parce qu'il fallait se montrer équitable envers Air Canada, quelques mois à peine après que les libéraux, encore dans l'opposition, disaient qu'il fallait se montrer sévère envers la compagnie.

Voilà toute l'histoire.

Les libéraux ont affirmé que le projet de loi aurait de nombreux avantages. Toutefois, aucun n'est mentionné dans le projet de loi. Les centres d'excellence n'y sont pas.

*Initiatives ministérielles*

● (1620)

Ces emplois ne font l'objet d'aucune garantie légale, mais il y en a dans le cas des emplois appelés à disparaître. Pour ce qui est des nouveaux emplois qui sont censés découler de cette bonne affaire, il n'y a pas de protection. Rien ne garantit qu'Air Canada ne fera pas marche arrière et ne les créera pas ailleurs.

Dans le projet de loi, la disposition qui prête le plus à controverse n'est pas celle qui dit qu'au lieu d'avoir des emplois à Winnipeg, Mississauga et Montréal, il y en aurait au Manitoba, en Ontario et au Québec. C'est plutôt la disposition suivante, selon laquelle Air Canada peut définir elle-même le genre de travail à faire pour satisfaire aux exigences de la loi. C'est la disposition qui laisse à la compagnie le soin de déterminer le volume de travail et le niveau d'emploi. Pour satisfaire aux exigences de la loi, il suffirait qu'Air Canada loue un placard à Winnipeg, qu'elle y place quelques pièces de moteur et qu'elle engage quelqu'un qui viendrait faire une inspection une fois par an pour s'assurer que les pièces se trouvent encore là et peut-être pour les épousseter.

Les libéraux ne peuvent pas me dire que nous sommes censés être satisfaits de la situation et que nous devons accepter quelques emplois ne faisant l'objet d'aucune garantie, surtout si l'on tient compte des propos tenus par la compagnie et le gouvernement. La prochaine fois que ce sera au tour d'un député libéral de prendre la parole, le gouvernement devrait peut-être se limiter à inviter des cadres d'Air Canada à venir présenter directement leurs arguments à la Chambre sans intermédiaires. Les libéraux ne sont que des représentants coûteux d'Air Canada dans ce débat. Nous n'avons pas besoin d'eux.

Nous avons entendu des arguments de ce genre auparavant lorsqu'on a parlé de flexibilité et du besoin de soutenir la concurrence. Je suis sensible à certains de ces arguments, mais on est amené à se demander ce qui se passe. Disons-nous que nous en sommes au point où nous ne pouvons plus faire entretenir des avions au Canada tout en maintenant la compétitivité de l'entreprise? Est-ce là ce que nous voulons dire? Le gouvernement libéral encourage-t-il les Canadiens à croire que l'économie mondiale a évolué à un point tel que nous ne pouvons plus faire la maintenance des avions au Canada et qu'il faut les envoyer ailleurs pour que nos entreprises puissent soutenir la concurrence?

On peut se demander par ailleurs pourquoi il faudrait se soucier de la viabilité d'une entreprise qui ne crée plus directement d'emplois au Canada. Nous donnons des garanties pour ces emplois parce que nous devons être flexibles et compétitifs. Ces propos signifient qu'il faut délocaliser les emplois. Le gouvernement ne peut pas jouer sur les deux tableaux. Il ne peut pas affirmer que tout cela vise à créer des emplois quand tous les emplois dont il parle sont conformes à la loi actuelle. Il n'y a aucune raison de modifier la loi pour établir des centres d'excellence. Si cette mesure ne vise pas à exporter des emplois, si elle n'a pas pour but de délocaliser les emplois au Mexique ou ailleurs, alors pourquoi modifier la loi? Cela n'a aucun sens.

À première vue, tout cela a pour objet de prendre des emplois canadiens bien rémunérés et de les envoyer à l'étranger. Tout le reste, tout ce qui ne constitue qu'une façade et dont rien n'est établi dans la mesure législative, dont aucun élément n'est exécutoire, ne sert qu'à masquer les vraies intentions du gouvernement, qui sont vraiment déplorables.

Rien ne nous garantit qu'un mois plus tard, Air Canada n'éliminera pas ces emplois. Je ne dis pas qu'elle le fera. Mais rien ne l'empêchera de procéder à des suppressions d'emplois, ne serait-ce

que dans trois, quatre ou cinq ans. Les libéraux le savaient très bien lorsqu'ils étaient dans l'opposition. C'est la raison pour laquelle ils disaient que le gouvernement conservateur devait faire respecter la loi. Les libéraux doivent s'apercevoir que, dorénavant, il n'y aura même plus de loi à faire respecter concrètement parce que le projet de loi prévoit donner à Air Canada le droit de réduire comme bon lui semble le volume de ses activités d'entretien au Canada.

L'histoire que nous racontent les libéraux est alambiquée au point d'être choquante. J'espère que les Canadiens écouteront le présent débat. Ils n'auront pas besoin d'écouter longtemps pour comprendre ce qui se passe. J'espère qu'ils tendent l'oreille parce que ce qui se passe dans ce dossier est complètement inacceptable.

● (1625)

**M. Garnett Genuis (Sherwood Park—Fort Saskatchewan, PCC):** Monsieur le Président, je félicite mon collègue pour son discours. J'ai l'impression que je devrais me faire du souci parce que je suis un peu trop d'accord avec les néo-démocrates aujourd'hui. Il a tout à fait raison de souligner l'étrangeté des arguments du gouvernement. On fait constamment allusion à Bombardier, pourtant le projet de loi ne parle aucunement de Bombardier.

Et même s'il y a effectivement une contrepartie de prévue, l'affaire est mal ficelée parce qu'une fois le projet de loi adopté, nous n'aurons aucune garantie que l'achat des avions C Series aura lieu. Il n'y a absolument aucun emploi de garanti. Le gouvernement fait une concession et n'obtient rien en retour présentement.

Le député a-t-il une idée de ce qui pousse le gouvernement à abandonner ces emplois au Canada sans obtenir quoi que ce soit en retour pour les travailleurs ou les contribuables?

**M. Daniel Blaikie:** Monsieur le Président, c'est la question à laquelle le gouvernement n'a pas encore répondu. Qu'avons-nous ici, en réalité? Comme le député l'a dit, nous avons des clins d'oeil et des coups de coude. Cela pourrait peut-être aider Bombardier, et ce serait bien, car cela semble être un enjeu important. C'en est un. Il est important que Bombardier maintienne les emplois.

La réponse appropriée que le gouvernement aurait dû fournir, c'est qu'il lui faut élaborer une stratégie pour l'industrie aérospatiale; c'est ce qu'il doit faire. J'ignore s'il a paniqué ou s'il manque d'expérience, mais il s'est dit: « Voici une entente ponctuelle; nous pouvons donner quelque chose à Air Canada, faire plaisir à ses dirigeants, et créer des emplois chez Bombardier. L'Ouest canadien, vous dites, où est-ce déjà? »

Il nous faut une stratégie nationale afin de ne pas, encore une fois, dresser les régions les unes contre les autres, mais veiller à ce que chacune obtienne ce qui lui revient. L'industrie aérospatiale est actuellement aux prises avec de grands défis à relever. Ce qu'il faut faire, c'est élaborer une stratégie au lieu de conclure une série d'ententes ponctuelles et de se rendre compte par la suite que c'était la mauvaise chose à faire.

● (1630)

[Français]

**M. Matthew Dubé (Beloeil—Chambly, NPD):** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de son discours.

[Traduction]

Je tiens à lire au député les propos qu'un député libéral a tenus en 2012 lorsque le comité des transports s'est penché sur cette question. Il peut essayer de deviner qui a fait cette affirmation à l'époque. Je le cite:

*Initiatives ministérielles*

Ce qui m'intéresse — et c'est la raison pourquoi nous appuyons cette motion — est le fait qu'il est significatif pour nous qu'il a dû y avoir une relation assez étroite entre Aveos et Air Canada. J'ai parlé avec de nombreux employés d'Air Canada dont les postes ont, au bout du compte, été transférés à Aveos. Je me rappelle très bien du fait que de nombreux employés dont les postes ont été transférés m'ont indiqué qu'ils avaient peur que ce ne soit qu'un tour de passe-passe d'Air Canada, puisqu'Aveos ne faisait que servir la volonté d'Air Canada, soit de pouvoir ultimement éliminer tous ces excellents emplois.

Qui a dit cela? C'est le député de Winnipeg-Nord, qui a présenté d'innombrables pétitions à ce sujet dans cette enceinte. Dans l'extrait que je viens de lire, le député défendait une motion visant à faire comparaître Aveos devant le comité afin de protéger des travailleurs qui, je présume, vivent dans sa circonscription — mon collègue saura nous le dire —, et qu'il a maintenant trahi.

J'aimerais que mon collègue nous en dise davantage à ce sujet.

**M. Daniel Blaikie:** Monsieur le Président, je suis reconnaissant d'avoir l'occasion de mentionner qu'il est tout à fait scandaleux que le député de Winnipeg-Nord fasse volte-face à ce sujet. Au cours de la dernière législature, il a présenté de nombreuses pétitions, 15 ou 20 pétitions, pour souligner à quel point la situation était terrible et que nous devons sévir contre Air Canada et veiller à l'application de la loi.

Comme politicien, tout d'abord sur la scène provinciale, puis sur la scène fédérale, il a passé plus de 20 ans dans l'opposition. Il avait enfin l'occasion de faire quelque chose pour aider les travailleurs qu'il a appuyés pendant tout ce temps, mais non, il a laissé tomber ces gens. Il n'a pas seulement failli à la tâche: il a aussi pris la parole ici, à la Chambre, et dit que nous devons être justes envers Air Canada et reconnaître que cette société se trouve dans une situation difficile. Si un ministre conservateur avait tenu des propos similaires il y a moins de 12 mois, le député serait monté sur ses grands chevaux.

C'est honteux, et on voit bien que le rôle qui convient le mieux au député de Winnipeg-Nord à la Chambre, c'est celui de député de l'opposition.

**M. Jim Eglinski (Yellowhead, PCC):** Monsieur le Président, je suis tout à fait d'accord avec le député.

La fin de semaine dernière, j'ai pris l'avion d'Edmonton à Ottawa, et je me souviens d'avoir lu une brochure d'Air Canada dans laquelle il était question du prix du carbone, d'une taxe sur le carbone et de l'utilisation de contenants légers pour les aliments. Je me demande si le député pourrait nous dire ce qu'il pense du fait qu'on utilise énormément de carburant pour se rendre au Mexique en passant par les États-Unis, mais qu'on envisage la possibilité d'utiliser des contenants légers pour les aliments afin de réduire les taxes sur le carbone.

**M. Daniel Blaikie:** Monsieur le Président, d'entendre un conservateur s'inquiéter pour l'empreinte carbone d'Air Canada me fait chaud au cœur. Je suis d'ailleurs d'accord avec lui: quand on sait où iront la plupart des emplois et qu'on connaît tous les problèmes associés au commerce mondial, il faut évaluer l'empreinte carbone des biens eux-mêmes, et pas seulement le prix facturé au client. C'est effectivement très important.

**Le vice-président:** 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: le député de Beloeil—Chambly, Le transport ferroviaire; le député de Courtenay—Alberni, Les télécommunications.

**L'hon. Erin O'Toole (Durham, PCC):** Monsieur le Président, c'est un privilège pour moi de me joindre au débat d'aujourd'hui, qui porte sur le projet de loi C-10. Nous assistons présentement à l'un

des rares moments où l'opposition est à peu près unie et parle pour ainsi dire d'une seule voix, même si c'est sans doute pour des raisons fort différentes. À bien des égards, le débat d'aujourd'hui revêt un intérêt tout particulier pour moi. D'abord parce que j'ai déjà fait partie de la force aérienne, et ensuite parce que j'ai une formation d'avocat. Au début de ma carrière, alors que je n'étais encore qu'un stagiaire de première année, j'ai pris part à la restructuration d'Air Canada dans le cadre de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies. Les Canadiens craignaient alors de perdre leur transporteur aérien. Finalement, Air Canada a réussi à se restructurer et à sauver bon nombre d'emplois, de relations d'affaires un peu partout au pays, et la compagnie aérienne en tant que telle.

Nous nous souvenons tous de l'époque où plusieurs autres transporteurs desservaient le pays, comme Canadian et Wardair. C'est dire à quel point la concurrence mondiale est féroce.

Le jeune avocat que j'étais était très fier de travailler pour le cabinet qui, à l'époque, avait représenté Air Canada tout au long de sa restructuration.

Son passé de société d'État, voilà pourquoi nous sommes aujourd'hui saisis du projet de loi C-10, Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, cette dernière loi ayant été adoptée à la suite de la privatisation du transporteur aérien. La plupart des commentaires provenant de mes collègues néo-démocrates renvoient à des engagements datant de 1987 ou 1988, c'est-à-dire au moment de la privatisation de la société d'État.

Selon moi, même nos amis libéraux ne prétendraient pas que l'industrie n'a pas changé depuis 1988. Il serait faux de prétendre que les syndiqués dont ils parlent effectuent les mêmes tâches sur le même genre d'appareils, car l'industrie a assurément changé sur le plan de la technologie, des besoins de la main-d'œuvre et de la mondialisation de la chaîne d'approvisionnement. Il faut donc débattre de la question à la Chambre des communes.

Je suis du même avis que les néo-démocrates, dans le sens où la façon dont le débat est présenté à la Chambre me chicote. À bien des égards, il semble que le nouveau gouvernement ait adopté de vieux réflexes libéraux — qui ont rebuté de nombreux Canadiens durant le règne des gouvernements libéraux précédents —, c'est-à-dire qu'il conclut des ententes qui profitent à des intérêts spéciaux ou à certains groupes et laisse sous silence les répercussions d'une affaire sur les questions d'intérêt public.

Je vais soulever quelques points concernant le projet de loi C-10 qui sont importants selon moi.

De bien des manières, les libéraux montrent la véracité du vieux dicton suivant: pourquoi prendre position sur une question lorsqu'il est possible politiquement d'en défendre les deux côtés?

En voici un exemple. La plupart des membres du Parti libéral de cette époque, c'est-à-dire pendant les années 1980, s'opposaient à la privatisation d'Air Canada lorsque le gouvernement Mulroney a procédé à cette privatisation. Mais les voici maintenant qui essaient de faire adopter en douce une modification aux dispositions concernant la participation prévue dans les années 1980 et ce qui correspondait à l'époque à des garanties d'emploi. Ils n'en ont discuté que de façon limitée et ne l'ont pas vraiment mentionné dans leur programme électoral, qu'ils considèrent comme intouchable dans tous les autres aspects qu'ils ont abordés depuis le début. C'est pourquoi nous nous retrouvons dans la situation actuelle.

### *Initiatives ministérielles*

La situation est également attribuable à une mauvaise décision politique en ce qui concerne l'aéroport de l'île de Toronto et le fait qu'un exploitant du secteur privé envisageait de faire l'acquisition d'un appareil Bombardier alors que cette entreprise cherchait à obtenir une aide de la part du gouvernement. Toutefois, en raison d'un petit groupe de pression du centre-ville de Toronto, qui est très influent au sein de son caucus, le gouvernement a contourné le processus de réglementation concernant l'agrandissement d'un aéroport régional.

Cette décision ne sera pas sans ramification, car nos réseaux de transport sont intégrés. Ce qui se produit relativement à l'aéroport Billy Bishop aura une incidence sur Hamilton, l'aéroport à Kitchener-Waterloo, l'aéroport Pearson et l'aéroport de Pickering ainsi que leur taille à l'avenir.

• (1635)

Comme je l'ai dit, il ne s'agit pas d'une décision prise en vase clos. Les libéraux ont mis fin à l'examen et aux demandes d'agrandissement de l'aéroport de l'île de Toronto, empêchant ainsi Bombardier de vendre un appareil à un exploitant du secteur privé à un moment où l'entreprise est sur la corde raide. Or, je crois que derrière le projet de loi C-10 se trouve un accord négocié par le gouvernement fédéral avec un autre acheteur afin de le remercier d'avoir acheté les appareils en question et d'être venu à la rescousse, pour ainsi dire. J'aimerais que le ministre précise à la Chambre si le projet de loi C-10 a été mentionné comme élément de la vente du secteur privé concernant Bombardier qui a été annoncée par Air Canada. L'annonce s'est faite à peine quelques jours après que des représentants de l'entreprise ont rencontré le ministre. Il faut donc faire les rapprochements qui s'imposent et déterminer ce qui a donné lieu au projet de loi C-10. La raison pour laquelle cette mesure n'était pas prévue dans le programme électoral des libéraux est qu'elle découle des difficultés éprouvées par Bombardier. C'est ce qui me préoccupe.

Nous devons tenir un véritable débat sur la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, dans le cadre duquel nous discuterions des répercussions des difficultés financières de Bombardier, ainsi que de la vente de leurs appareils et de litiges qui impliquaient plusieurs provinces.

Le projet de loi C-10 contient peu de mots, mais lorsqu'on examine un peu plus en profondeur les questions sous-jacentes, comme l'ont fait aujourd'hui les députés de l'opposition, on constate qu'il renferme beaucoup plus de choses que ce que ses quelques pages peuvent laisser croire, et le gouvernement n'a pas fait preuve de transparence à cet égard. Le gouvernement avait fait de la transparence et des voies ensoleillées sa marque de commerce, mais il n'aura mis que quelques semaines à abandonner ces beaux principes dans la plupart de ses dossiers.

Dans mes observations, je vais expliquer de quelle façon, à mon avis, ces décisions sous-jacentes en matière de politique publique sont associées à ce qui nous est présenté dans le projet de loi C-10, et pourquoi donc le projet de loi me préoccupe beaucoup. Le gouvernement n'a pas fait preuve de transparence sur le chemin qui nous a menés à l'étude de cette mesure visant à modifier une loi et une pratique de longue date.

En tant qu'ancien membre de l'Aviation royale canadienne, je suis également très fier de notre industrie aérospatiale, très fier de Bombardier et d'Air Canada, nos transporteurs, et fier de nos fournisseurs de renommée mondiale. C'est pourquoi lorsque le gouvernement s'est dépêché de saborder l'expansion de l'aéroport de l'île de Toronto sans tenir des consultations appropriées, cela a eu

une incidence sur notre industrie. De nombreux Canadiens ne savent pas que le Canada a été le troisième pays à se rendre dans l'espace, grâce à Alouette I. Le Canada a ni plus ni moins formé la plupart des pilotes du monde libre, qui ont gagné la Deuxième Guerre mondiale, grâce au programme d'entraînement aérien du Commonwealth britannique.

En fin de semaine, j'ai joué le rôle de l'honorable George Hees, ministre des Transports du gouvernement de John Diefenbaker, au cours d'un dîner où nous avons procédé à une reconstitution du rêve de l'Avro Arrow. Nous avons célébré l'industrie aérospatiale et nos réalisations. Nous n'avons cependant pas célébré Diefenbaker lui-même à ce dîner, parce qu'il a annulé le programme de l'Avro Arrow. Toutefois, nous avons un patrimoine extraordinaire. Les perspectives de cette industrie ne sont pas vraiment bien connues des Canadiens. Nous sommes encore les premiers producteurs de simulateurs de vol du monde, tant du point de vue de la R-D que de celui du volume de production.

Au cours d'une visite à Séoul que j'ai faite à titre de secrétaire parlementaire au Commerce international dans le gouvernement précédent, j'ai pu examiner un simulateur CAE installé dans les faubourgs de Séoul, qui servait à la formation des équipages des lignes aériennes asiatiques. La visite avait été organisée dans le cadre de l'accord commercial avec la Corée du Sud. CAE est une entreprise réputée dans le monde entier. Nous devrions en être fiers.

Le Canada se classe encore troisième parmi les producteurs de petits et moyens aéronefs. Bombardier s'appête à produire un plus grand appareil qui, encore une fois, comptera parmi les meilleurs de sa catégorie. Nous sommes également en troisième position pour ce qui est de la production de moteurs pour les besoins de l'aviation civile. Ce sont là des nombres incroyables qui supposent des emplois hautement qualifiés et bien rémunérés, tous axés sur l'exportation.

• (1640)

À un moment où notre dollar est bas, nous donnant la possibilité d'être très compétitifs dans le domaine du commerce international, nous devrions encourager cette industrie au lieu de conclure des marchés secrets pour freiner son élan. Les entreprises de ce secteur ont des recettes totalisant 28 milliards de dollars, aussi bien dans la chaîne d'approvisionnement que dans la production et la fabrication, et emploient 76 000 travailleurs dans toutes les provinces du pays, et notamment dans les régions de Montréal, Winnipeg et Toronto ainsi que dans la partie continentale de la Colombie-Britannique. Nous devrions encourager les entreprises à créer ces emplois et collaborer avec elles.

C'est ce que le gouvernement précédent a fait en procédant à une réforme de la recherche-développement. En fait, le gouvernement précédent avait mis en évidence le rapport de Red Wilson pour que nous ne perdions jamais de vue notre compétitivité. Red Wilson était un cadre supérieur de CAE.

*Initiatives ministérielles*

Il y a lieu de mentionner certaines de ces entreprises, pour lesquelles j'éprouve une admiration particulière, à titre non seulement d'ancien membre des forces aériennes, mais aussi d'ancien ministre des Anciens Combattants. Beaucoup d'entre elles emploient des vétérans. Dans certains cas, ceux-ci font partie des cadres supérieurs. Ces entreprises comprennent MacDonald, Dettwiler and Associates, les fabricants du fameux Canadarm, qui constitue probablement notre plus grande réalisation en matière de R et D, Viking Air, qui a reconstitué quelques-uns des appareils classiques de Havilland qui ont volé pendant des générations, Cascade, Avcorp, Bombardier, CAE et COM DEV. Nous avons aussi des sociétés internationales qui produisent au Canada, comme Boeing, General Dynamics et Lockheed Martin dans le cadre du programme des retombées industrielles et régionales, qui crée des emplois découlant de nos achats dans le domaine de la défense. À certains moments, le gouvernement semblait un peu incertain à cet égard. Toutefois, si nous achetons quelque chose, il y a de l'argent qui est consacré à la recherche et au développement et à la création d'emplois chez nous.

La chaîne d'approvisionnement joue un rôle capital. C'est la raison pour laquelle notre industrie doit être modernisée. Nous devons tenir un débat sur la participation publique et l'industrie pour que nos fabricants, y compris certaines des entreprises que j'ai nommées, puissent profiter des travaux de maintenance d'Air Canada, de WestJet ou de Porter. Nos fabricants doivent aussi participer à la chaîne mondiale d'approvisionnement pour ce qui est de la maintenance et de la production.

Pourquoi discutons-nous du projet de loi C-10? Nous avons entendu les discours passionnés des députés néo-démocrates, mais tout cela se ramène à trois changements subtils à la loi découlant de la privatisation d'Air Canada en 1988.

Le projet de loi modifie l'alinéa 6(1)d) de la loi pour remplacer l'obligation de maintenir les centres d'entretien et de révision dans la forme prévue dans les années 1980 par l'obligation d'exercer ou de faire exercer ces activités d'une manière qui reconnaisse que beaucoup de constructeurs spécialisés — qu'il s'agisse de pièces ou de trains d'atterrissage — peuvent assurer l'entretien spécialisé qui est tellement important pour le secteur des compagnies aériennes. Cette spécialisation peut intervenir dans l'exercice des activités. Cela est raisonnable dans cet environnement, mais nous ne savons rien des conditions à cause des ententes secrètes qui ont donné lieu au projet de loi C-10.

L'entretien et la révision seraient étendus de façon à englober toute forme de travail relatif aux cellules, aux moteurs et aux éléments constitutifs, surtout parce que quelques-uns des principaux producteurs ont des compétences spécialisées dans certains sous-éléments.

Les régions géographiques protégées en 1988 lors de la privatisation d'Air Canada étaient les villes de Winnipeg et de Mississauga ainsi que la région urbaine de Montréal parce que, je crois, il fallait donner une description plus large. Les modifications proposées dans le projet de loi C-10 étendent ces régions aux provinces correspondantes.

Le projet de loi C-10 reconnaît d'une certaine façon le fait que l'industrie a évolué depuis 1988. Je peux certainement comprendre les raisons pour lesquelles Air Canada souhaite être libérée des exigences qui lui avaient été imposées en 1988 afin que la privatisation n'occasionne pas trop de perturbations.

●(1645)

Si nous examinons sa situation actuelle, le transporteur aérien se porte bien et est un chef de file mondial à bien des égards, mais il doit également être concurrentiel à l'échelle mondiale. Il doit pouvoir tirer profit de la même expertise et des mêmes occasions que ses concurrents. Par conséquent, si nous l'obligeons à exercer ou à faire exercer des activités d'entretien dans une certaine région du Canada, l'important, c'est qu'il puisse profiter du meilleur de ce que l'industrie a à offrir pour assurer l'entretien et la modernisation de sa flotte.

L'autre chose que j'ai dite au début de mon intervention, qui est la raison derrière le débat d'aujourd'hui et au sujet de laquelle le gouvernement n'a pas fait preuve de transparence, c'est le fait que le projet de loi C-10 est réellement le résultat d'un litige relativement au respect de la loi. Comme je l'ai dit, Air Canada se sent probablement, et avec raison, injustement contrainte par une mesure prise non pas par le gouvernement précédent, ni l'autre d'avant, mais par l'avant-avant-dernier gouvernement, dans les années 1980, à une époque où la privatisation était un phénomène nouveau. Toutefois, je crois qu'aujourd'hui, la plupart des Canadiens ne s'attendraient certainement pas à ce que le gouvernement fédéral exploite sa propre compagnie de transport aérien dans un environnement concurrentiel qui offre amplement de choix.

Le Québec et le Manitoba se sont joints à l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale dans les litiges liés aux changements de nature commerciale apportés dans ces provinces. Compte tenu de la participation de ce syndicat, je comprends parfaitement pourquoi les députés néo-démocrates interviennent avec autant d'enthousiasme dans ce dossier. Je respecte leur dévouement envers les travailleurs et les causes qui leur tiennent à cœur. Toutefois, je pense que les travailleurs pourraient leur dire que l'industrie n'est plus aujourd'hui ce qu'elle était en 1988.

Le gouvernement du Québec a abandonné les procédures judiciaires en raison de la décision d'Air Canada de faire l'acquisition d'appareils. Évidemment, il y a eu du marchandage politique, et le gouvernement du Québec s'est retiré du litige en échange de la promesse que lui a faite Air Canada d'appuyer l'industrie en faisant l'acquisition d'appareils Bombardier.

Le Manitoba a aussi renoncé aux poursuites judiciaires en établissant un accord en vertu duquel Air Canada acceptait d'appuyer trois fournisseurs manitobains de services aérospatiaux de calibre mondial et de louer à des conditions préférentielles un de ses hangars d'entretien à un exploitant manitobain. Nous avons donc vu un autre gouvernement provincial en arriver à une entente qu'il estimait suffisante pour se retirer de poursuites civiles liées à une loi remontant aux années 1980.

Comme je l'ai dit au début, j'aurais nettement préféré que le ministre des Transports nous dise que le projet de loi C-10 découle encore une fois d'une entente pragmatique. Pour ce faire, toutefois, il aurait fallu qu'il explique tous les aspects de cette entente, qu'il nous dise ce qui s'est passé et qu'il révèle si le gouvernement a approché un acteur du secteur privé pour l'aider à donner suite aux demandes d'aide de Bombardier.

*Initiatives ministérielles*

C'est là où les choses se corsent. Le gouvernement devrait-il bricoler sa position derrière des portes closes? Est-ce justifié quand on sait que le ministre était en mauvaise position pour avoir mis fin, par une manigance, à l'étude du projet d'agrandissement de l'aéroport Billy Bishop de l'île de Toronto lorsque des gens de son caucus et un groupe de Toronto ont milité contre tout agrandissement de l'aéroport? Cette annulation a eu pour conséquence qu'une entreprise privée qui comptait acquérir des appareils Bombardier ne pouvait plus le faire. Tous ces faits concordent et expliquent pourquoi le projet de loi C-10 a vu le jour.

Nous pourrions en fait discuter sérieusement de la pertinence de libérer une entreprise des obligations d'une loi de 1988 qui limitent sa compétitivité. Nous pourrions avoir cette discussion — j'en serais d'ailleurs ravi —, car le ministre et le gouvernement libéral n'ont pas fait preuve d'ouverture et de transparence à l'égard de la Chambre. Leur récent budget découle d'ailleurs à peu près de la même attitude, selon le directeur parlementaire du budget. Il s'agit du budget le moins transparent depuis plus de 15 ans.

• (1650)

J'aimerais que le gouvernement explique tous les aspects qui ont mené à la rédaction du projet de loi C-10: les procès connexes, les pressions subies en ce qui concerne la stabilité financière de Bombardier et la nécessité, pour Air Canada, d'être concurrentielle à l'ère de la mondialisation. Je crois que nous pourrions débattre en bonne et due forme de cette question si la Chambre en était saisie. Je suis déçu que nous n'ayons pas les renseignements nécessaires pour tenir ce débat.

• (1655)

**Mme Kate Young (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, j'aimerais souligner quelques points pour que les choses soient claires.

Le gouvernement veut qu'Air Canada, qui est une société privée, ait la souplesse nécessaire pour gérer ses activités commerciales en 2016. Nous sommes conscients que le secteur du transport aérien a évolué depuis 1989 et qu'il continuera de changer. Air Canada a besoin d'outils et d'appuis réglementaires pour suivre le rythme. Il faut cependant un cadre pour garantir une protection adéquate aux travailleurs et aux fournisseurs canadiens. C'est pourquoi nous voulons faire en sorte que la loi continue d'obliger Air Canada à assurer l'entretien des appareils dans certaines régions du pays. Par conséquent, nous voulons que le projet de loi soit renvoyé au comité pour que nous puissions entendre les parties intéressées et en débattre davantage au comité.

**L'hon. Erin O'Toole:** Monsieur le Président, la secrétaire parlementaire pourrait certainement déduire de mes propos que ce n'est pas la politique exposée dans le projet de loi C-10 qui me dérange, mais le chemin emprunté pour y parvenir.

Comme je l'ai dit au début de mon intervention, j'ai pris part à la restructuration d'Air Canada, et devant la croissance et le succès que la société a connus ces dernières années sous la ferme direction de Calin Rovinescu et de son équipe, il y aurait lieu de tenir un bon débat sur l'opportunité de la maintenir rigoureusement liée aux objectifs de la loi de 1988.

C'est pourquoi je demande à la députée si elle a pris part aux réunions du ministre avec la société le 15 février et si le ministre a facilité l'adoption de cet accord, comme le gouvernement du Québec a facilité le règlement du litige et le gouvernement du Manitoba a facilité l'adoption d'un accord. La facilitation est un élément important du projet de loi C-10, et cela n'a pas été expliqué à la Chambre.

[Français]

**M. Matthew Dubé (Beloeil—Chambly, NPD):** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de son discours.

Même si les deux partis de l'opposition s'opposent au projet de loi, leurs raisons ne sont pas tout à fait identiques. J'aimerais quand même que mon collègue me parle brièvement du changement de cap des libéraux dans ce dossier.

[Traduction]

J'ai pu lire une citation tout à l'heure. J'aimerais en lire une autre. Continuons à fouiller dans les archives du comité des transports.

Un député a dit:

Mais je crois à la primauté du droit. Je crois que si un particulier ou une société enfreint la loi, il doit y avoir des conséquences [...] Les travailleurs d'Aveos, qui étaient anciennement des employés d'Air Canada, estiment que justice n'a pas été rendue, que leur gouvernement les a laissés tomber.

Puis, il lit un passage de la loi actuellement en vigueur, avant les modifications du projet de loi C-10, bien entendu.

Puis, il accuse Air Canada de vouloir opter pour la privatisation. Il déclare:

Pour le travailleur moyen, moi y compris en tant que personne se souciant des travailleurs, cette disposition signifie qu'Air Canada est obligée de maintenir ces centres de révision. Puis, Air Canada se privatise plus ou moins et transmet cette responsabilité à Aveos. Un tribunal statue ensuite que de par l'existence d'Aveos, Air Canada garde indirectement ces emplois.

Qui a dit cela? Encore une fois, le député de Winnipeg-Nord, qui nous montre comment le comportement des libéraux est différent selon qu'ils sont dans l'opposition ou qu'ils gouvernent.

J'aimerais entendre mon collègue à ce sujet.

**L'hon. Erin O'Toole:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de la passion qu'il manifeste à cet égard. Nous avons entendu certains de ses collègues exprimer les mêmes préoccupations. Là où nous avons un avis différent, c'est en ce qui concerne la privatisation d'Air Canada par le premier ministre Mulroney. À l'époque, les décisions en matière de politique publique étaient reflétées dans la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Je crois qu'il serait juste de dire, et je crois que mon collègue sera d'accord avec moi, que les centres d'excellence dans l'industrie aérospatiale sont toujours très forts, et j'ai mentionné nos points forts dans cette industrie que l'on retrouve à Montréal, à Winnipeg en particulier, ainsi qu'à Toronto. Ce qui a changé, c'est la nature de la chaîne d'approvisionnement mondiale. Voilà les débats que nous devrions tenir à la Chambre des communes, et non devant un tribunal, comme ont choisi de le faire certains syndicats.

Il ne serait pas prudent de demander à l'industrie de s'en tenir à un moment précis dans le temps, c'est-à-dire à ce qui a eu lieu en 1988. Cependant, ce qui n'a pas eu lieu ici, c'est une discussion approfondie comme celles de Québec ou de Winnipeg en ce qui concerne la façon dont ces gouvernements ont pris des décisions stratégiques afin d'échapper aux litiges liés à cette loi. C'est la même chose qui s'est produite ici. J'ai précisé dans mon allocution quand cela a eu lieu selon moi. Je préférerais toutefois que le ministre prenne la parole et qu'il l'affirme devant la Chambre.

*Initiatives ministérielles*

• (1700)

**M. Garnett Genuis (Sherwood Park—Fort Saskatchewan, PCC):** Monsieur le Président, je tiens à souligner qu'il y a bien d'autres choses que le gouvernement pourrait faire pour améliorer la compétitivité d'Air Canada sans nuire aux travailleurs. Par exemple, il pourrait augmenter le seuil de propriété étrangère. Il pourrait rationaliser le processus relativement aux douanes. Il pourrait harmoniser les dispositions réglementaires. Air Canada a mentionné diverses mesures pouvant favoriser sa compétitivité, et la mesure dont il est question n'est pas l'une d'entre elles.

Le député pourrait-il dire pourquoi, selon lui, le gouvernement s'engage dans cette direction et pourrait-il signaler, comme je l'ai fait, d'autres solutions pouvant accroître la compétitivité d'Air Canada?

**L'hon. Erin O'Toole:** Monsieur le Président, divers choix de politique s'offrent au gouvernement.

Le gouvernement précédent a employé la déduction pour amortissement accéléré, des crédits pour la recherche et le développement et d'autres mesures pour tâcher d'aider toute une gamme d'industries du secteur secondaire au pays, en particulier dans ma province, l'Ontario. J'ai rencontré régulièrement l'Association des industries aérospatiales du Canada pour savoir comment les aider.

Comme je l'ai dit auparavant dans mon discours et dans mes réponses aux questions, ce qui se passe actuellement est le résultat d'un litige découlant de l'instabilité financière de l'un des constructeurs d'avions. Nous n'avons pas pu bien discuter avec cette industrie.

Ayant vécu à Winnipeg alors que j'étais dans la force aérienne, je connais la tradition d'excellence qui fait la réputation mondiale de cette industrie. Comment lui donner un nouvel élan? La réponse réside en partie dans certaines politiques du gouvernement précédent ainsi que dans l'examen réglementaire des demandes relatives à des aéroports comme celui de l'île de Toronto, examen qu'il faut laisser avoir lieu sans intervenir. Le secteur privé viendra à la rescousse avant que le gouvernement ne soit obligé de procéder à un sauvetage.

**M. David de Burgh Graham (Laurentides—Labelle, Lib.):** Monsieur le Président, le député de Durham a mentionné qu'il a participé à une activité faisant l'éloge de l'Avro Arrow. L'annulation de ce projet par le premier ministre conservateur John Diefenbaker a porté un dur coup...

**Des voix:** Oh, oh!

**M. David de Burgh Graham:** Eh bien, il l'a mentionné, monsieur le Président.

L'annulation de ce projet a porté un dur coup à l'industrie aérospatiale canadienne et a fait en sorte que nous avons cessé de jouer un rôle de premier plan dans l'industrie aérospatiale militaire. Il serait difficile de prétendre que nous nous sommes remis de ce dur coup; d'ailleurs, les discussions récentes sur les nouveaux avions de chasse l'ont montré clairement.

Le député pourrait-il nous dire pourquoi nous devrions suivre les conseils de son parti pour ce qui est du rôle de premier plan que nous pourrions jouer dans l'industrie aérospatiale, étant donné que les conservateurs nous ont légué un héritage désastreux en la matière et que leurs tentatives précédentes de leadership dans ce secteur ont eu d'importantes conséquences à long terme? Est-ce que je « Bomarc » des points avec cette question?

**Le vice-président:** Le député pose une question, qui, il faut bien l'admettre, s'écarte du sujet que nous étudions aujourd'hui.

Néanmoins, comme il l'a mentionné, le député de Durham a soulevé cet aspect pendant son intervention. Donc, nous lui donnerons le droit de poser la question.

Le député de Durham a la parole.

**L'hon. Erin O'Toole:** Monsieur le Président, est-ce que le député « Bomarc » des points? Pas du tout. J'ai bien saisi son allusion, et je lui dis bravo.

M. Diefenbaker a failli être brûlé en effigie lors du dîner auquel j'ai pris part. J'ai eu du mal à garder ma contenance en jouant le rôle de George Hees, qui était l'un de ses ministres à l'époque. Je tiens à remercier le musée Clarington d'avoir organisé cet événement extraordinaire.

Cependant, je crois qu'aucun gouvernement n'a fait preuve d'un soutien plus constant que celui des gouvernements conservateurs envers cette industrie. Ces chaînes d'approvisionnement sont maintenues grâce à la Politique des retombées industrielles et régionales, une initiative en matière d'approvisionnement que nous avons mise en place.

Voilà pourquoi le ministre de la Défense nationale demande au premier ministre de revenir sur la position qu'il a défendue lors de la campagne électorale. Comme je l'ai souligné dans mon discours, les libéraux aiment défendre deux positions dans un dossier. Pendant la campagne électorale, ils disaient vouloir annuler le programme des F-35, et maintenant, peut-être qu'ils ne le feront pas.

Je remercie le député de me donner l'occasion de lui rappeler que, en tant qu'ancien pilote de Sea King, je suis certainement au fait des centaines de millions de dollars qui ont été perdus ainsi que des mises à pied et des pertes que la décision du premier ministre Chrétien a causées au sein de l'industrie aérospatiale. D'ailleurs, la première décision qu'il a prise en tant que premier ministre, en 1993, a été de détruire l'industrie aérospatiale et de faire reculer les forces aériennes.

Je remercie le député de nous replonger brièvement dans l'histoire.

• (1705)

**M. Todd Doherty (Cariboo—Prince George, PCC):** Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole à la Chambre au sujet du projet de loi C-10, Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et comportant d'autres mesures.

Sur le plan technique, le projet de loi supprimera les articles de la Loi qui prévoient qu'Air Canada doit exercer les activités d'entretien et de révision des avions à Mississauga, à Montréal et à Winnipeg.

En langage clair, les modifications proposées à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada de 1988 signifient que les emplois de 3 000 Canadiens qui effectuent l'entretien des avions seront touchés. Aux termes de la modification, Air Canada serait encore tenue de faire exercer les activités d'entretien dans chacune des trois provinces, mais elle pourrait modifier le type, le volume ou la portée d'une partie ou de la totalité de ces activités dans chacune d'elles. De plus, selon la portée, le niveau d'emploi de ces régions pourrait être modifié. Air Canada serait libre de dicter combien de personnes travailleraient dans ces centres et quel travail elles effectueraient.

### *Initiatives ministérielles*

Je veux être bien clair en ce qui concerne un aspect précis de la question. Le Parti conservateur estime qu'il est temps qu'Air Canada devienne une entreprise du secteur privé non financée par les contribuables. Nous croyons qu'Air Canada et tous les autres transporteurs devraient pouvoir être davantage concurrentiels, être sur un pied d'égalité, et que cela ne doit pas se faire aux dépens des emplois de qualité et bien rémunérés des Canadiens. Ayant travaillé près de 20 ans dans le domaine de l'aviation, je connais personnellement les défis que doivent relever les compagnies aériennes canadiennes pour continuer de soutenir la concurrence dans une industrie mondiale en constante évolution.

Quoi qu'il en soit, avant d'entrer dans le vif du sujet, qu'on me permette de faire un bref historique d'Air Canada et de sa présence dans le paysage canadien.

La société Air Canada a hérité d'une flotte de 109 avions lorsqu'elle a été privatisée, en 1988. Tous les grands aéroports du pays où elle s'est d'abord rendue ont été construits avec l'aide financière du gouvernement fédéral de l'époque. Air Canada est la plus grosse compagnie aérienne du pays et un acteur important du secteur international de l'aviation. Or, s'il en est ainsi, c'est non pas en dépit, mais grâce au soutien que lui ont accordé le gouvernement et les contribuables du Canada au fil des ans.

De nos jours, Air Canada est le principal occupant de tous les grands aéroports du pays sauf les aéroports de Calgary et Billy Bishop, à Toronto. Quel que soit l'aéroport, la société jouit ainsi d'une influence énorme sur ses activités et a droit aux meilleurs créneaux d'atterrissage. On aurait presque envie de dire que cela lui confère un certain avantage concurrentiel sur les autres transporteurs, y compris ceux du Canada.

Comme je l'ai dit auparavant, nous avons accueilli favorablement l'intention initiale de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada lorsqu'elle a été présentée en 1988. La loi énonçait des conditions visant à faire en sorte que tout le soutien gouvernemental octroyé à Air Canada ne soit pas perdu et serve à en faire une société d'État prospère. En quelque sorte, le gouvernement protégeait son investissement.

Les conditions voulaient qu'Air Canada soit assujettie à la Loi sur les langues officielles, que son siège social demeure à Montréal et que 75 % de ses actions avec droit de vote appartiennent à des Canadiens et, enfin, que « les centres d'entretien et de révision [soient maintenus] dans les villes de Winnipeg et Mississauga et dans la Communauté urbaine de Montréal. » Étant donné ces conditions, il est étonnant de voir le gouvernement apporter une modification aussi mineure à la Loi. S'il est difficile d'établir quels seront pour Air Canada les bienfaits de cette modification, il apparaît nettement que celle-ci permettra au transporteur aérien de transférer des milliers d'emplois à l'extérieur du Canada.

Puisqu'il est question de donner à l'un des transporteurs aériens canadiens un avantage concurrentiel, il serait peut-être utile de considérer l'industrie dans son ensemble. Le fait qu'Air Canada a toujours du mal à soutenir la concurrence en dépit de toutes les faveurs qu'elle a reçues indique peut-être qu'il faut moderniser l'industrie de l'aviation au Canada.

J'aimerais traiter de certains des défis auxquels est confrontée l'industrie aéronautique dans son ensemble, car pour bien comprendre ces questions il faut d'abord comprendre le produit. Le transport aérien est une infrastructure économique et sociale essentielle. Elle donne accès au commerce et à l'investissement, elle rapproche les gens de leur travail, de leurs amis et de leurs

familles, elle fournit des biens et services essentiels dans les régions éloignées, par exemple des services d'évacuation médicale.

La géographie, la taille de la population et les conditions environnementales font augmenter les coûts d'exploitation des transporteurs aériens au Canada, si on les compare à ceux d'autres pays. Le marché canadien du voyage aérien est relativement mûr et il a connu une croissance allant de modeste à moyenne au fil des ans. Selon les estimations, le marché canadien du voyage aérien représente au total entre 122 et 125 millions de passagers transportés. Toutefois, cela n'est rien en comparaison des marchés émergents et en développement, ailleurs dans le monde.

● (1710)

Dans une certaine mesure, cela s'explique par les politiques mises en place dans le contexte industriel et économique des années 1990. En gros, les politiques qui étaient destinées à protéger notre industrie sont celles-là mêmes qui l'entravent aujourd'hui.

La plupart des services aériens intérieurs du Canada sont assurés par Air Canada et WestJet. Un petit nombre de transporteurs aériens régionaux et locaux desservent quelques petites collectivités ici et là au pays. Cela améliore un peu le service et la connectivité.

Dans les années 1990, le modèle de transport à faible coût de la Southwest Airline a été reproduit au Canada par WestJet. Cette innovation venait à un moment où les consommateurs et les collectivités étaient victimes des prix abusifs pratiqués par les deux grands transporteurs aériens du Canada à l'époque, Canadian et Air Canada.

Les principales sociétés de transport aérien à la demande au Canada sont Transat et Sunwing. Elles s'intéressent surtout aux destinations vacances saisonnières. L'arrivée de WestJet dans le ciel canadien a été très remarquée, puisque l'entreprise offrait des voyages à bon marché. Elle a permis à de nombreux Canadiens de faire des voyages en avion pour la première fois. C'était une époque stimulante et un projet porteur.

À une certaine époque, les déplacements par avion étaient réservés à l'élite et paraissaient prestigieux et relativement inaccessibles en raison de leur coût. Avec l'arrivée de transporteurs à faibles coûts et de la concurrence, les déplacements aériens sont maintenant abordables et cela a stimulé la croissance du marché.

Tant Air Canada que WestJet offrent maintenant des vols à faibles coûts et à prix réduit pour les destinations vacances, ou encore des vols nolisés par l'entremise de leurs filiales respectives : Rouge et Encore. Ces nouvelles venues ont stimulé la croissance de certaines destinations dans plusieurs marchés et à l'heure actuelle, nous avons quelques transporteurs débutants à faibles coûts, qui en sont à diverses étapes du montage financier et qui devraient arriver sous peu sur le marché.

Au bout du compte, la compétition avec les transporteurs existants sera plus vive et aura un effet sur les prix. Pendant quelque temps, nos transporteurs nationaux réagiront en offrant encore plus de sièges à bas prix et peut-être même de nouvelles routes, mais à en juger par l'expérience passée seuls les nouveaux arrivants aux finances solides pourront se maintenir.

Incapables de soutenir la concurrence ou d'affronter les grandes entreprises établies parce que les règles jouent contre eux, les transporteurs débutants ont souvent la vie courte. Les principales victimes sont alors les collectivités et, en fin de compte, le consommateur.

*Initiatives ministérielles*

Bref, il est peut-être temps de revoir les politiques qui nous ont été profitables quand l'industrie aéronautique canadienne avait besoin de protection, mais qui sont devenues des entraves à notre compétitivité. Évidemment, un tel protectionnisme entraîne des coûts qui sont essentiellement supportés par les consommateurs, puisque ce sont eux qui paient des tarifs aériens relativement élevés, et par le secteur canadien du voyage et du tourisme qui lui aussi, en raison de coûts supérieurs, ne cesse de perdre des parts de marché depuis une décennie. C'est simple, le Canada perd du terrain et est de moins en moins concurrentiel.

Le Conference Board du Canada a calculé qu'en 2012, les aéroports canadiens ont contribué au produit intérieur brut à hauteur de 4,3 milliards de dollars, généré des retombées économiques totales de 12 milliards de dollars, donné de l'emploi à près de 63 000 personnes et payé plus de 3 milliards de dollars en taxes et impôts fédéraux et régionaux. Les aéroports canadiens sont essentiels au succès de l'économie canadienne, une porte d'entrée clé pour le tourisme récepteur et émetteur, les échanges commerciaux et les voyages personnels. Le commerce national et international dépend de nos aéroports, ces portes d'entrée clés.

Le Canada jouit d'un emplacement géographique stratégique. Nous sommes au carrefour des routes orthodromiques entre l'Asie, l'Europe et les Amériques. Nous avons cet avantage concurrentiel, mais notre pays n'en a jamais profité pleinement. Nos concurrents ont neutralisé cet avantage au moyen de politiques et de programmes intégrés visant à faire en sorte que le tourisme récepteur et le trafic de correspondance passent par leurs plaques tournantes mondiales, en outrepassant essentiellement le territoire canadien ou, pour utiliser un terme du domaine de l'aviation, en le survolant.

Les aéroports canadiens doivent soutenir une concurrence de plus en plus féroce de la part de pays ayant reconnu l'importance du transport aérien comme moteur de croissance économique. Nos homologues américains font directement affaire avec une bonne partie du marché canadien des voyages transfrontaliers et internationaux, auquel ils ont facilement accès. Finalement, les aéroports canadiens se font aussi concurrence entre eux au chapitre de l'attribution des capacités de charge, qui sont limitées.

Nos collectivités et nos aéroports régionaux doivent souvent se disputer les services aériens. Tel qu'il a été mentionné durant le débat sur l'aéroport Billy Bishop, les aéroports canadiens vivent des moments difficiles en raison du changement de la capacité des appareils et de l'attention qui continue à être accordée aux enjeux environnementaux comme le bruit, qui peut être problématique en raison d'usages résidentiels ayant été permis trop près d'un aéroport.

● (1715)

Dans les années 1990, à la faveur de la politique nationale sur les aéroports, un nouveau cadre a redéfini le rôle du gouvernement fédéral dans le secteur de l'aviation. Les 26 aéroports du RNA du Canada, qui étaient considérés à titre de liens essentiels pour le pays, étaient jugés essentiels pour le réseau national de transport aérien. Ils assuraient 94 % de la circulation aérienne au Canada. Ces aéroports ont été cédés à bail à des autorités aéroportuaires et, dans certains cas, à des municipalités.

Les infrastructures de nombre de ces aéroports étaient désuètes. Dans certains cas, si ce n'est dans tous les cas, les infrastructures avaient besoin d'être rénovées. Des fonds pour leur remise en état ont été accordés à la suite des négociations de transfert, mais on s'attendait à ce que ces aéroports fassent ensuite tout en leur pouvoir pour devenir financièrement autonomes.

Pour un aéroport, les possibilités de faire de l'argent sont limitées. Après les transferts de propriété et l'acquisition de leur indépendance, les autorités aéroportuaires se sont rendu compte qu'il leur fallait adopter un système financé par les utilisateurs. Les frais d'amélioration aéroportuaire sont alors devenus la norme et, aujourd'hui, ces aéroports sont des exemples incroyables de l'aéroport du RNA des années 1990. Toutefois, certains aéroports sont aux prises avec de grandes difficultés pour demeurer concurrentiels et novateurs.

L'approche visant le financement des infrastructures et services aériens par les utilisateurs est efficace et durable, mais elle augmente les coûts pour le secteur et les utilisateurs. Les transporteurs aériens paient plus cher pour utiliser nos aéroports parce que leur exploitation coûte plus cher.

Aucun des compétiteurs du Canada n'exige des loyers dispendieux et des impôts qui minent la capacité concurrentielle; le Canada est le seul à le faire. Par exemple, les loyers des aéroports peuvent représenter jusqu'à 30 % des budgets d'immobilisations des aéroports, beaucoup plus que ce à quoi on peut s'attendre en dividendes et impôt sur le revenu pour un aéroport privé lucratif, comme il s'en voit en Europe.

Le gouvernement fédéral reçoit environ 300 millions de dollars annuellement en loyers, mais il ne réinvestit que 50 millions dans nos aéroports. Le Canada ne peut devenir un chef de file mondial en termes de compétitivité du transport aérien sur le plan des coûts sans que le secteur soit fortement subventionné, non seulement pour offrir des subventions équivalentes à celles offertes par certains de nos compétiteurs, mais aussi pour compenser les coûts de fonctionnement énormes et l'absence d'économies d'échelle.

Si le Canada veut demeurer concurrentiel, nous devons intégrer pleinement des parties de notre système de transport local et reconnaître les partenaires essentiels, tels que le gouvernement, les transporteurs aériens et les intervenants dans les milieux du tourisme et des affaires, en utilisant une approche globale de style « équipe Canada » pour harmoniser les politiques et la promotion. Nous devons stimuler les déplacements aériens du Canada vers l'étranger, de l'étranger vers le Canada et à l'intérieur du Canada. À elle seule, cette mesure aurait plus de répercussions positives sur l'industrie que le fait de donner continuellement des avantages concurrentiels à une seule compagnie du secteur privé.

La politique canadienne sur le transport aérien est probablement le défi le plus important auquel est confrontée notre industrie aujourd'hui. Il est essentiel de réaligner la politique canadienne sur le transport aérien afin d'améliorer la connectivité, la compétitivité internationale et la prospérité économique du pays. Le gouvernement peut améliorer la compétitivité du Canada et aider à créer des débouchés dans les secteurs du commerce et du tourisme, ce qui permettra de stimuler la demande pour les services aériens et de renforcer nos transporteurs nationaux — tous nos transporteurs, pas seulement un — en évitant qu'ils s'attardent à faire des gains faciles et à prendre soin de leurs amis.

### *Initiatives ministérielles*

Examinons notre politique sur le transport aérien. Appliquons notre politique Ciel bleu de manière plus progressiste et mieux harmonisée stratégiquement avec les objectifs du Canada en matière de commerce international et de tourisme. Poursuivons plus énergiquement la conclusion d'accords de type « Ciel ouvert » avec les partenaires du Canada en matière de libre-échange. Poursuivons la conclusion d'accords plus progressistes et plus ouverts avec les marchés touristiques visés par le Canada. Ouvrons de nouveaux marchés pour le tourisme et le commerce. Wow, quelle idée novatrice!

Le tourisme est une grande industrie à forte croissance, qui a des répercussions importantes sur l'économie mondiale. En 2013 seulement, on a dénombré plus d'un milliard de touristes dans le monde entier, qui ont généré des recettes de l'ordre de 1,3 billion de dollars. L'industrie touristique canadienne rapporte 84 milliards de dollars à l'économie du pays et emploie plus de 600 000 personnes.

Dans l'industrie touristique, la concurrence ne cesse de s'intensifier puisqu'un nombre croissant de pays investissent dans le marketing et harmonisent leurs politiques en matière de transport aérien et de visa afin de décrocher une plus grande part du marché. Le Canada tire de plus en plus de la patte à cet égard. L'harmonisation de nos objectifs sur le plan du tourisme avec notre politique en matière de transport aérien ne fera que renforcer l'industrie aéronautique et les transporteurs canadiens.

● (1720)

Voici une citation du président et chef de la direction d'Air Canada, Calin Rovinescu:

Il était temps que la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, créée au moment de la privatisation de l'entreprise il y a près de 30 ans, soit modernisée pour reconnaître le fait qu'Air Canada est une entreprise du secteur privé, appartient à des intérêts du secteur privé et exerce ses activités dans une industrie mondiale hautement compétitive qui a subi une transformation majeure au cours des trois dernières décennies.

Je suis d'accord avec lui, mais il faut que tous puissent lutter à armes égales, et la protection des emplois canadiens doit être une priorité absolue.

La société Air Canada a annoncé qu'elle effectuera la maintenance et la révision seulement après avoir annoncé l'achat d'appareils C Series de Bombardier.

Jusqu'à tout récemment, Air Canada faisait l'objet de poursuites du Québec et du Manitoba après la fermeture de centres de service dans ces provinces.

Au Québec, la société a décidé de ne pas rouvrir une usine qui, en faisant faillite en 2012, avait mis à pied 2 000 travailleurs spécialisés. Le gouvernement du Québec s'est adressé aux tribunaux en faisant valoir qu'Air Canada n'avait pas respecté ses obligations juridiques lorsqu'elle avait transféré certains de ses gros travaux d'entretien à l'étranger. La Cour d'appel du Québec a rendu sa décision en novembre dernier. Le gouvernement du Québec a toutefois abandonné ses poursuites lorsqu'Air Canada a convenu d'acheter 75 appareils C Series de Bombardier et de les entretenir dans la province. S'agit-il d'un heureux hasard? Je ne le crois pas.

Le gouvernement du Manitoba a également mis fin aux procédures judiciaires après que le transporteur aérien a signé une nouvelle entente de services d'entretien qui devrait créer au moins 150 emplois dans la province.

Air Canada externalise déjà ses travaux d'entretien auprès de deux fournisseurs au Québec ainsi que vers des fournisseurs aux États-Unis, à Singapour, en Irlande et en Israël.

Le projet de loi présenté par le ministre des Transports devrait en principe n'avoir aucun lien avec la société Bombardier, mais de fait il est entièrement axé sur Bombardier. Le gouvernement n'a pas encore dévoilé s'il accorderait à Bombardier le milliard demandé le 11 décembre 2015, mais il semble qu'il réussisse à contourner l'opinion publique au moyen d'ententes secrètes.

Dans sa brève intervention lors de la présentation du projet de loi C-10, le ministre a salué la décision d'Air Canada d'acheter des appareils C Series et il y a vu la principale cause de la décision des gouvernements du Québec et du Manitoba de renoncer aux poursuites contre le transporteur. C'est bien aimable de leur part. Le ministre a également fait valoir que cela permettrait à Air Canada d'être plus compétitive dans une industrie en évolution et de plus en plus mondialisée. Je crois que cette remarque se passe de commentaires.

Les contribuables du Canada ont déjà beaucoup aidé Air Canada, et l'entreprise les remercie en leur enlevant des emplois de qualité et bien rémunérés. Le Parti conservateur n'appuie jamais les projets de loi qui font disparaître des emplois, en particulier quand il existe des solutions de rechange valables qui ne mineraient pas la rentabilité de l'entreprise.

Le gouvernement a l'occasion d'examiner toute notre industrie et d'apporter des changements véritables. Si le gouvernement voulait vraiment prendre une mesure pour stimuler tout le secteur aérospatial canadien et, comme je l'ai dit, favoriser un réel changement, y compris chez Air Canada, il pourrait s'attaquer à l'une ou l'autre des questions que j'ai mentionnées précédemment. Je ferai remarquer que toutes ces mesures suscitent un appui presque universel dans le secteur de l'aviation et n'entraîneraient pas la moindre perte d'emploi au Canada.

**M. Daniel Blaikie (Elmwood—Transcona, NPD):** Monsieur le Président, le gouvernement nous a servi quelques tautologies. Il nous a dit qu'une entente était une entente. Il nous l'a rappelé pour justifier son refus de tenir tête à l'Arabie saoudite en matière de droits de la personne et sa décision de maintenir un contrat qui livrera des armes à ce pays. Il nous a également dit que la loi était la loi. Que c'était une entente consacrée dans la loi. C'est une entente qui a été conclue quand Air Canada a été privatisée. C'est une entente qui a été conclue avec les travailleurs canadiens et les travailleurs de l'aérospatiale. Nous avons une entente qui a force de loi. Nous savons que la loi est la loi, et qu'une entente est une entente. Comment se fait-il que cela suffise au gouvernement pour aller de l'avant et protéger les intérêts du gouvernement saoudien, mais pas pour respecter le caractère sacro-saint d'une entente quand il s'agit de protéger les travailleurs canadiens?

● (1725)

**M. Todd Doherty:** Monsieur le Président, je ne saurais dire s'il y avait une question dans les observations du député.

La Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada remonte à 1988 et, comme nous l'avons dit, les temps ont changé et les choses ont changé. Nous devons être concurrentiels dans un environnement mondial en perpétuel changement.

Fondamentalement, cette loi a été adoptée pour protéger des emplois canadiens et l'investissement du gouvernement. Maintenant, il serait sage que le gouvernement prenne du recul et n'adopte pas cette mesure législative à la hâte. Si le gouvernement voulait vraiment créer des emplois et créer un bon environnement pour le commerce et le tourisme, il pourrait prendre en considération certaines réflexions et suggestions présentées par les députés de ce côté-ci durant le débat aujourd'hui.

*Initiatives ministérielles*

Si nous voulons rester concurrentiels, nous ne devons pas considérer un seul transporteur; nous devons plutôt considérer l'industrie dans son ensemble pour faire du Canada un solide partenaire commercial et le rendre concurrentiel sur la scène mondiale.

**M. Jim Eglinski (Yellowhead, PCC):** Madame la Présidente, je crois comprendre que le député a fait carrière dans l'aviation. Il a parlé du transfert des coûts aux compagnies aériennes et à la population. Cela me fait penser à la sécurité à la plupart des aéroports. Les coûts pour la sécurité sont refilés directement aux compagnies aériennes et aux voyageurs.

Le député pense-t-il que l'ensemble du système de réglementation devrait être réexaminé et modifié? J'estime que la sécurité aux aéroports devrait être une exigence nationale du gouvernement et que le coût ne devrait pas être assumé par le public ou les compagnies aériennes qui utilisent les aéroports.

**M. Todd Doherty:** Madame la Présidente, je tiens à apporter quelques précisions. L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien est chargée du système de sécurité à tous les aéroports du pays. Cependant, c'est toujours l'utilisateur, c'est-à-dire l'utilisateur final, qui paie. Nous vivons dans un contexte mondial en constante évolution qui présente des défis pour tous les systèmes de sécurité et de transport. Nous voulons nous assurer que le transport sécuritaire des personnes et des biens passe toujours avant tout. Les aéroports canadiens n'ont pas leur pareil à cet égard.

Je le répète, si nous voulons être concurrentiels, si nous voulons empêcher les transporteurs de continuer à survoler le Canada, si nous voulons demeurer compétitifs sur la scène internationale, si nous voulons tirer parti de notre position géographique stratégique, nous devons examiner le secteur du transport aérien dans son ensemble. Nous devons harmoniser tout cela avec notre commerce, notre tourisme et le contexte de notre politique aérienne. C'est ainsi que nous assurerons la vitalité des transporteurs, des aéroports, du commerce et du tourisme.

**Mme Sheila Malcolmson (Nanaimo—Ladysmith, NPD):** Madame la Présidente, c'est un changement intéressant dans la façon de présenter les choses. Il y a seulement quelques années, les libéraux de l'époque, qui formaient le troisième parti, avaient été extrêmement critiques à l'endroit du gouvernement conservateur parce qu'il n'avait pas maintenu la mesure législative qui était un moyen de privatiser les biens des contribuables, un engagement à protéger les emplois canadiens en place. Il y a à peine quelques années, le troisième parti était très critique à l'égard du gouvernement conservateur de ne pas avoir pris des mesures plus énergiques.

La Chambre est maintenant saisie d'un projet de loi qui ressemble à un changement radical de position. Il prévoit une solide protection des intérêts des sociétés, mais il ne défend pas les emplois locaux bien rémunérés qui doivent demeurer au Canada.

Je suis curieuse de savoir ce que pense mon collègue conservateur de cette question, maintenant que le discours a changé.

• (1730)

**M. Todd Doherty:** Madame la Présidente, comme je l'ai dit dans mon discours, je pense que le moment choisi pour présenter le projet de loi semble très suspect. C'est seulement après qu'Air Canada ait annoncé qu'elle ferait l'acquisition de l'avion C Series de Bombardier, qu'elle se soit engagée à en acheter jusqu'à 75, que des poursuites ont été abandonnées par le Québec et le Manitoba.

Les libéraux semblent pressés de faire adopter le projet de loi. Ils semblent avoir oublié leur ancienne position sur cette question. Ils ont eu beaucoup de pertes de mémoire ces derniers mois, après le

19 octobre et après leur campagne électorale, durant laquelle ils ont fait beaucoup de promesses. Comme un député l'a dit, ils ont promis des arcs-en-ciel et des licornes. Ils oublient la position qu'ils avaient adoptée à la dernière législature, et maintenant, ils la modifient. C'est une décision précipitée, et je pense qu'ils ne veulent que plaire à leurs amis.

**M. Garnett Genuis (Sherwood Park—Fort Saskatchewan, PCC):** Madame la Présidente, mon collègue le député d'Elmwood—Transcona a parlé tout à l'heure des tautologies des libéraux comme « un marché est un marché » et « la loi c'est la loi ». Il aurait peut-être dû ajouter « une preuve est une preuve », parce que nous avons nettement la preuve que les règles qui doivent être observées dans cette enceinte ne l'ont pas été. Le gouvernement essaie maintenant de changer la loi pour ne pas être obligé de la suivre et pour ne pas avoir à respecter les contribuables.

Nous avons parlé des intérêts des entreprises et des travailleurs, mais il reste une question encore plus fondamentale, et c'est celle de l'équité.

Comment cette décision du gouvernement risque-t-elle d'être interprétée quant à sa volonté d'assurer l'équité sur les marchés, d'appliquer la loi et de respecter les engagements que nous avons pris?

**M. Todd Doherty:** Madame la Présidente, je crois que cette décision en dit long sur les oeillères qu'aime porter le gouvernement lorsqu'il s'agit d'aider ses amis et de faire adopter des mesures à toute vapeur.

Le rôle du gouvernement est de créer un environnement où les entreprises privées et les autres entreprises seront en mesure de prospérer. Pour y arriver, il doit établir une fiscalité saine et favoriser la concurrence, ce qui donnera un nouvel élan à l'industrie et au commerce international et ce qui nous permettra d'acheminer facilement les gens et les produits jusque sur les marchés.

Les gouvernements ne devraient pas s'ingérer dans les dossiers où, ce faisant, ils donnent un avantage à une entreprise privée par rapport à une autre. Bref, je pense que le gouvernement devrait se mêler de ses oignons. S'il veut réaliser de vrais changements, il devrait s'occuper de l'industrie dans son ensemble, et non simplement d'une seule entreprise au sein de cette industrie. Tant qu'à vouloir être utile, tâchons d'intervenir pour propulser toute l'industrie.

**M. Garnett Genuis (Sherwood Park—Fort Saskatchewan, PCC):** Madame la Présidente, je suis heureux qu'on me donne maintenant l'occasion de faire un discours dans le cadre de ce débat, après avoir participé toute la journée aux questions et observations.

Je tiens à souligner que si je participe au débat, si je fais ce discours, c'est parce que c'est un enjeu qui a été porté à ma connaissance par un électeur de ma circonscription, il y a quelques mois. Cet homme était un employé d'Aveos et, à mon avis, il a perdu son emploi parce qu'Air Canada ne cesse de tenter de se soustraire à ses obligations, qui sont pourtant énoncées clairement dans la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

### *Initiatives ministérielles*

J'ai beaucoup aimé discuter avec cet homme. Je suis toujours heureux que des électeurs viennent me rencontrer à mon bureau pour me parler d'enjeux que je ne connais pas, et lorsque j'en ai l'occasion, j'expose leurs préoccupations à la Chambre. Dans ce cas, je partage les préoccupations exprimées par cet homme. Voilà ce qui me motive à participer à ce débat.

Il est certes révélateur que cet électeur de ma circonscription souhaite que nous abordions cette question, mais il est très clair depuis le début du débat que c'est un enjeu que le gouvernement ne souhaite pas aborder. Les libéraux veulent présenter cette mesure législative, et ils veulent bien sûr qu'elle soit adoptée. Cela dit, même si les autres partis participent activement au débat, de toute évidence, le gouvernement n'est pas très disposé à discuter de la question. On peut facilement comprendre pourquoi.

Voici la situation.

Le gouvernement a proposé une solution qui, selon moi, donne satisfaction à tous les acteurs importants. Par contre, la mesure législative ne tient pas compte d'un groupe d'intervenants qui est trop souvent mis de côté: la population, les travailleuses et travailleurs canadiens, les contribuables, les gens qui ne peuvent pas se permettre d'embaucher des lobbyistes, les personnes qui ne peuvent pas se permettre d'assister à des activités de financement avec des ministres à 500 \$ le couvert, des personnes qui vaquent à leurs activités courantes et qui espèrent, probablement contre toute attente, que le gouvernement les traitera de façon juste et honnête.

Le gouvernement a inventé une solution à ce problème. Les libéraux croient, apparemment—ce qui me rappelle le titre d'un ouvrage que j'ai lu récemment—que le projet de loi plaît à tous sauf à la population. Il est vrai que la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada est fort peu connue des Canadiens pour qui elle est sans incidence, mais je crois que le projet de loi que nous examinons devrait intéresser tout le monde dans une certaine mesure, parce qu'il nous en dit long sur la façon dont le gouvernement fait des affaires. Pour paraphraser Michael Corleone, si vous voulez faire des affaires avec ce gouvernement, il fera des affaires avec vous.

J'aimerais commencer par passer en revue l'historique de cette immonde mesure législative et rappeler qui a déjà dû payer le prix de la politique du gouvernement et continuera de le payer.

En 1988-1989, dans le cadre de deux émissions distinctes, Air Canada a été privatisée, notamment à la suite de décisions d'un précédent gouvernement conservateur qui a, selon moi, su reconnaître l'intérêt d'une telle décision. Je crois que la plupart d'entre nous reconnaissent maintenant, en principe, qu'il vaut toujours mieux pour un gouvernement de s'extraire de toute activité commerciale, mais dans les mois qui ont précédé cette privatisation la population du Canada s'était déjà engagée avec enthousiasme dans ce projet et avait investi pour créer et maintenir ce qui avait été une société d'État.

Le mécanisme ayant servi à la privatisation a son importance dans ce cas. La privatisation d'Air Canada s'est faite par l'émission d'actions. Le gouvernement a émis et vendu des actions dans ce qui était auparavant une société publique. En l'occurrence, comme dans certains autres cas au cours de ces années où le gouvernement a présidé à de telles privatisations par voie d'émission et de vente d'actions, certaines dispositions restrictives ont été imposées à la société visée par la privatisation. Dans le cas d'Air Canada, la société s'est vu imposer quatre conditions: elle était assujettie à la Loi sur les langues officielles; elle devait conserver son siège social à Montréal; 75 % de ses actions avec droit de vote devaient être détenues par des

Canadiens; elle devait maintenir des centres d'exploitation et de révision à Winnipeg, à Montréal et à Mississauga. C'était la loi, et c'était là les conditions de la privatisation.

Le projet de loi dont nous sommes saisis vise à annuler la dernière de ces conditions, soit le maintien de centres d'entretien et de révision dans ces trois villes canadiennes. On n'aurait plus à maintenir ces emplois au Canada.

Nous pouvons donc avoir l'assurance que le projet de loi aura pour effet non pas de créer des emplois au Canada, mais plutôt de transférer des emplois à l'étranger. C'est indéniable. Le gouvernement a beau souligner les autres emplois qui sont créés dans le secteur aérospatial, mais il est très clair que le projet de loi dont nous sommes saisis aura pour effet d'aider cette société à transférer des emplois à l'étranger.

● (1735)

Tout le monde sait que, lorsque des conditions sont imposées à une vente, quelle que soit la nature de la vente, cela risque d'avoir des effets sur le prix. Dans un article publié en 2012, l'École de politiques publiques de l'Université de Calgary a dit ceci au sujet de la privatisation: « Que [ces] dispositions aient été dans l'intérêt des Canadiens ou non, elles ont probablement fait baisser le prix initial des actions et les recettes du gouvernement lors de la vente. »

À cause de ces conditions, les actionnaires ont obtenu les actions à un prix moindre que celui qu'ils auraient payé dans d'autres circonstances, et les contribuables ont obtenu moins d'argent. En résumé, le gouvernement du Canada a vendu ses actions d'Air Canada selon certaines conditions qui ont fait baisser la valeur de ces actions, mais le gouvernement de l'époque croyait que ces conditions en valaient le coût.

Compte tenu des circonstances dans lesquelles la privatisation s'est déroulée, en 1988-1989, il semble évident que, par simple souci d'équité envers les contribuables canadiens, on devrait s'attendre à ce que l'annulation subséquente de n'importe quelle de ces conditions ne se fasse pas sans coût, surtout en ce qui concerne les conditions voulant qu'Air Canada maintienne certains emplois au Canada. L'annulation de ces conditions présente, d'une part, un coût économique pour les travailleurs et les contribuables, et d'autre part, un avantage économique pour Air Canada. Le projet de loi du gouvernement aura pour effet d'accorder des bénéfices inattendus à Air Canada aux dépens des travailleurs et des contribuables, donc des gens ordinaires.

Pourquoi le gouvernement fait-il ceci? Pourquoi adopterait-il une loi qui libérerait Air Canada d'obligations commerciales de longue date qui sont clairement énoncées et qui permettrait aux actionnaires de faire l'acquisition d'Air Canada à un prix inférieur? Pourquoi ferait-il une telle chose? Cela n'a aucun sens, jusqu'à ce qu'on se rende compte qu'il y a d'autres intérêts en jeu, d'autres intérêts auxquels des députés ministériels ont fait allusion directement. Je le répète, ce ne sont pas les intérêts des travailleurs et des contribuables, mais les intérêts d'une autre entreprise privée.

*Initiatives ministérielles*

La société Air Canada a fait l'objet de poursuites de la part des gouvernements du Québec et du Manitoba parce qu'elle n'a pas respecté ses obligations au titre de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, c'est-à-dire la loi qui fait état des exigences selon lesquelles des centres d'entretien et de révision doivent être maintenus à Winnipeg, à Montréal et à Mississauga, comme nous l'avons mentionné. Toutefois, ces gouvernements ont arrêté les poursuites en raison d'événements qui ne semblent pas liés, mais qui le sont tout à fait. Il semble qu'il s'agisse d'un stratagème complexe mis au point pour protéger les intérêts d'un groupe différent d'actionnaires, c'est-à-dire des actionnaires de Bombardier.

Bombardier est une entreprise que nous voulons tous voir survivre et réussir. Cependant, de ce côté-ci de la Chambre, nous nous préoccupons davantage de protéger les travailleurs et les contribuables que d'offrir d'autres cadeaux à des propriétaires d'entreprises. Le lien entre les retombées pour Air Canada et les retombées pour Bombardier a déjà été clairement exposé par ma collègue de Sentier Carlton—Eagle Creek. Des députés ministériels y ont fait allusion, mais n'ont pas fourni d'éclaircissements. Quoi qu'il en soit, la question mérite d'être examinée une fois de plus.

Le 17 février dernier, la société Air Canada annonce qu'elle a entamé des négociations avec Bombardier concernant l'achat d'appareils C Series alors qu'elle avait n'avait jamais manifesté le moindre intérêt pour cet avion. Puis, le 8 mars, le ministre inscrit au *Feuilleton* le projet de loi dont nous sommes saisis. Les gouvernements du Québec et du Manitoba suspendent leurs poursuites. On peut difficilement les imaginer reprendre là où ils en étaient si le projet de loi devait être adopté puisque la loi sur laquelle étaient fondées leurs démarches aura été modifiée de fond en comble.

Air Canada verrait ainsi les conditions assorties à sa privatisation être levées sans contrepartie juste au moment où elle envisage ce qu'elle n'envisageait pas jusque-là, c'est-à-dire acheter des appareils Bombardier. Le gouvernement sait que la population accepterait difficilement qu'il injecte directement de l'argent dans Bombardier en sachant que cette dernière, comme Air Canada, délocalise ses emplois à l'étranger. Il se peut donc que nous ayons affaire à ce que l'on pourrait appeler une aide financière indirecte. Le gouvernement lève les conditions auxquelles était assujettie Air Canada et, en retour, celle-ci accepte de faire ce qu'elle n'avait jamais dit être dans ses cartons, à savoir conclure un gros contrat avec Bombardier.

Je crois que l'on touche ici au noeud de l'affaire. On ne sait pas trop pourquoi, ni comment, mais le gouvernement lève les conditions auxquelles était assujettie Air Canada et, en retour, celle-ci accepte de faire ce qu'elle n'avait jamais dit être dans ses cartons, à savoir conclure un gros contrat avec Bombardier.

● (1740)

Le gouvernement du Québec a fait ressortir un certain lien de cause à effet de façon explicite lorsqu'il a laissé tomber sa poursuite contre Air Canada. Voici ce qu'on peut lire dans le communiqué de presse:

Sous réserve de la conclusion d'ententes définitives, le gouvernement du Québec a accepté d'abandonner les procédures judiciaires relatives à l'obligation d'Air Canada de maintenir un centre d'entretien et de révision après qu'elle a convenu de collaborer avec la province à l'établissement d'un centre d'excellence pour les [...] appareils C Series au Québec.

J'attire l'attention des députés sur la formulation soigneusement choisie: « [...] collaborer [...] à l'établissement d'un centre d'excellence pour les [...] appareils C Series [...] ».

Je rappelle que le gouvernement refuse de reconnaître ce lien. J'ai demandé sans détour à l'un des députés quelle était la nature de ce

lien et pourquoi il était question de nouveaux investissements dans les C Series pendant un débat sur la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Les députés en parlent entre eux avec clin d'oeil tacites et coups de coude entendus, mais ils ne confirment aucun lien.

Ce qui se trame transparaît quand même assez clairement, étant donné le déroulement des événements et les avantages qu'obtiennent Air Canada de la part du gouvernement et Bombardier de la part d'Air Canada.

Il semble donc que Bombardier obtient bel et bien de l'aide du gouvernement après tout. Or, la société prétend soudainement qu'elle n'en a plus besoin. Un article du *Financial Post* publié le 23 mars dernier cite un représentant de Bombardier. En passant, cet article a été publié le jour avant que le projet de loi soit déposé, mais certainement après qu'il ait été inscrit au *Feuilleton des avis*. Voici ce que dit le représentant de Bombardier:

À vrai dire, le financement fédéral représenterait simplement un appui supplémentaire pour le programme [...] Il ne s'agit véritablement que d'un boni supplémentaire qui serait utile, mais qui n'est très clairement pas nécessaire.

On parle d'un sauvetage de 1 milliard de dollars. Voilà un boni supplémentaire qui, sans aucun doute, serait bien utile à bon nombre d'entre nous également. Toutefois, cela ne correspond pas du tout à ce que disait la société il y a quelques mois.

Je me demande s'il faut en déduire que Bombardier n'a réellement jamais eu besoin de l'argent ou simplement que, en date du 23 mars, il était devenu clair que la société toucherait la même somme, simplement par des moyens différents, notamment sans les conditions embêtantes nécessitant une réforme réelle et substantielle, sans les contraintes que peut impliquer une aide financière plus directe.

Je travaillais pour le ministère de l'Industrie pendant le mandat du gouvernement précédent. À ce moment-là, nous nous affairions à sauver de grands constructeurs automobiles. Au cours de ces années, j'ai appris à connaître quelques députés qui sont toujours à la Chambre aujourd'hui. Je sais que, pour nous qui sommes de tendance conservatrice et qui croyons aux libres marchés, il a été très difficile de prendre la décision de secourir les constructeurs automobiles. De nombreuses personnes de tendance conservatrice n'acceptent probablement toujours pas cette décision, mais elle découlait manifestement de conditions et de circonstances très particulières.

À l'époque, en 2009, le gouvernement a appliqué une approche de renflouement soigneusement élaborée qui comportait quelques éléments cruciaux. Le gouvernement exigeait des réformes qui assureraient la viabilité de l'entreprise en cause. Il entendait faire tout en son possible pour que les investissements procurent un rendement satisfaisant. L'entente visait d'une part à accorder un prêt et de l'autre à acheter des actions.

Ceux qui croyaient que le plan de sauvetage était nécessaire à cette époque ont pu au moins constater qu'il était transparent. Il s'agissait du moindre des maux, car il prévoyait une réforme. Il a aussi été élaboré de manière à éviter tout autre sauvetage du genre à l'avenir et à faire en sorte que ces entreprises connaissent du succès et qu'elles continuent de créer des emplois au Canada. Loin de moi l'idée de prétendre que la décision n'était pas difficile à l'époque, mais il est clair que, dans une certaine mesure, elle a donné de bons résultats puisque ces sociétés ont poursuivi leurs activités.

*Initiatives ministérielles*

Toutefois, ce qui est nouveau dans ce dossier, c'est qu'il semble s'agir d'un sauvetage indirect. Des avantages sont conférés à Bombardier par l'entremise d'Air Canada, et ce, de manière opaque, sans reddition de comptes ni réforme. Je souligne que, selon des estimations, Bombardier a reçu depuis 1961 près de 4 milliards de dollars d'aide gouvernementale sous différentes formes.

Je dirais simplement que, si le gouvernement souhaite appuyer une société privée, il devrait à tout le moins tenter de s'assurer que c'est la dernière fois qu'il doit le faire et qu'il existe des réformes pour éviter de devoir multiplier les plans de sauvetage.

• (1745)

Il y a ici un problème d'opacité. En effet, on fait allusion à des choses qui se produisent, mais sans préciser comment ou pourquoi elles se produisent.

Je veux me pencher sur certaines des remarques faites par d'autres députés et les réfuter.

Nous avons entendu beaucoup de discours intéressants des députés qui ont pris la parole sur ce sujet, bien que peu de députés ministériels soient intervenus.

Les libéraux parlent de moderniser la loi. Je crois qu'une députée nous a dit que nous étions en 2016. C'est un argument qui est utilisé si souvent, non seulement pour justifier la politique de parité hommes-femmes au Cabinet, mais aussi ici, comme si dire l'année où nous sommes est tout ce que le gouvernement a à faire pour nous convaincre que les mesures qu'il prend permettent de procéder à une modernisation et d'aller de l'avant. Je ne pense pas que trahir les travailleurs et les contribuables contribue à la modernisation. Au contraire, je pense que cela nous ramène en arrière.

Les libéraux ont affirmé qu'ils mettaient à jour la loi, mais ce n'est pas ce qu'ils font. Ils ont fait un choix politique qui trahit les contribuables et les travailleurs.

Dans certains discours, le gouvernement a précisé qu'il y a des coûts associés aux conditions qu'Air Canada doit respecter, mais pas les autres entreprises privées. La réalité, c'est que ces conditions étaient associées à la vente d'actions à un prix inférieur, comme je l'ai déjà mentionné. N'oublions pas non plus qu'Air Canada possède des avantages que les autres entreprises n'ont pas. Le Canada réglemente rigoureusement son industrie aérienne. Je crois qu'il est évident qu'il le fait pour protéger les intérêts économiques des transporteurs canadiens. Nous pouvons débattre, de part et d'autre, de la valeur de ces politiques, mais il ne fait aucun doute qu'elles existent et qu'Air Canada a aussi été avantagée par la réglementation gouvernementale. C'est quelque chose que nous devons reconnaître et dont nous devons tenir compte.

En fin de compte, c'est simplement une question d'équité. Ce sont des conditions qui furent imposées à Air Canada pour sa vente, et ceux qui ont acheté ces actions savaient exactement ce qui se passait.

Parmi les arguments entendus, on nous a aussi parlé de la viabilité d'Air Canada. Il ne fait aucun doute que nous voulons tous qu'Air Canada et Bombardier soient en bonne santé, que ces entreprises créent des emplois au Canada et qu'elles offrent des services de qualité aux Canadiens tout en offrant différentes options sur le marché, mais il ne manque pas de moyens pour améliorer la viabilité d'Air Canada. Certains de mes collègues en ont déjà donné des exemples. Nous pourrions par exemple porter à 49 % la part des actions des transporteurs aériens canadiens pouvant appartenir à des intérêts étrangers. Autoriser davantage d'argent à entrer au Canada — au lieu de laisser filer des emplois — permettrait là aussi de favoriser la compétitivité. Nous pourrions aussi continuer de

simplifier les processus d'immigration et les contrôles douaniers et instaurer une série de principes directeurs auxquels se fieraient les aéroports pour établir leurs tarifs. Voilà le genre de mesures de réforme qui rendraient la société Air Canada plus concurrentielle, et les autres transporteurs aériens par le fait même.

Ce n'est pas tout ce que j'avais à dire à propos des coûts qu'Air Canada doit assumer, mais pas les autres transporteurs aériens. On pourrait dire la même chose de la Loi sur les langues officielles, mais comme rien n'indique que le gouvernement a l'intention de soustraire Air Canada à son application, oui, Air Canada devra toujours satisfaire à des exigences auxquelles les autres transporteurs aériens n'ont pas à se soumettre, et je crois que tout le monde comprend pourquoi il en est ainsi.

En somme, les conditions sont levées, mais au détriment des contribuables, qui n'en retirent aucun avantage. Bombardier obtient du travail d'Air Canada, mais puisqu'il n'y a aucune condition, les deux entreprises peuvent continuer à envoyer des emplois à l'étranger. Air Canada obtient quelque chose en ne donnant rien en retour, Bombardier obtient quelque chose en ne donnant rien en retour, et le gouvernement pense se débarrasser d'un problème politique potentiel.

Mais la vraie question est la suivante: qui est laissé pour compte?

Ce sont les travailleurs et les contribuables. Ce sont les gens ordinaires. Ce sont eux qui sont laissés pour compte, car les libéraux sacrifient les principes de l'économie réelle et de l'économie de marché libre au profit de leur propre capitalisme de copinage.

Les députés de ce côté-ci de la Chambre croient profondément au mécanisme du marché, mais la condition nécessaire est l'équité, et le projet de loi n'est pas équitable. Il n'est pas équitable pour les travailleurs qui perdront leur emploi ni pour les contribuables qui auraient pu recevoir davantage pour la privatisation d'Air Canada. Il est avantageux pour l'élite, mais pas pour la population, et c'est pourquoi nous nous y opposons.

• (1750)

**M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NDP):** Madame la Présidente, mon collègue là-bas et moi avons peut-être quelques motifs communs expliquant notre aversion pour ce projet de loi, mais nous venons de points de vue différents. Je ne suis pas certain que l'augmentation de la propriété étrangère et le contrôle de l'industrie aérienne au Canada soient actuellement la panacée que certains conservateurs espèrent, car si nous voulons renforcer le secteur aérien dans notre pays il nous faut peut-être une véritable stratégie pour stimuler l'emploi et consolider notre main-d'œuvre, si radicale que puisse paraître cette idée.

L'une de mes réserves envers ces centres d'excellence que nous fait miroiter le gouvernement, c'est qu'on peut se demander pourquoi nous formons ces travailleurs si, parallèlement, le même gouvernement envoie les emplois à l'étranger. Je ne sais pas si l'on enseigne l'espagnol dans ces écoles, mais le gouvernement pourrait certainement y songer.

*Initiatives ministérielles*

Les choses se passent ainsi, et c'est la question que j'adresse à mon collègue. Les néo-démocrates n'ont pas ménagé leurs critiques, et les libéraux se sont joints à eux, lorsque le gouvernement conservateur n'a pas fait respecter la loi, n'a pas exigé qu'Air Canada respecte la loi à laquelle elle était assujettie. Je me souviens du député de Papineau qui déclarait bien haut, tant à la Chambre qu'à Montréal, à Mississauga et à Winnipeg, que si la population élisait les libéraux, les libéraux feraient respecter la loi. Il ne disait pas tout, cependant. Il ne disait pas qu'entretemps, lorsqu'ils formeraient le gouvernement, ils changeraient la loi pour qu'il n'y ait plus rien à respecter.

De fait, il ne mentait pas vraiment. Ce n'était pas vraiment un mensonge quand il affirmait qu'il y aurait des jours meilleurs; il n'a simplement pas fait mention des nuages noirs qui s'accumulaient l'horizon. Le soleil a brillé pendant quelque temps, mais quand la situation s'est tendue, quand Air Canada a voulu avoir quelque chose qu'elle voulait depuis longtemps, et quand Bombardier a voulu quelque chose d'autre, des compromis ont été faits, et maintenant il faut bien donner la priorité à l'acte de gouverner, et sacrifier 2 600 familles et les emplois sur lesquels elles comptent à Mississauga, à Winnipeg et au Québec, dans les environs de Montréal, dans l'intérêt de cet important marché.

Ma question est la suivante. Si les conservateurs répugnaient à faire respecter la loi et que les libéraux sont disposés à tout simplement la vider de sa substance, le pays ne devrait-il pas enfin faire face à la réalité et, pour devenir véritablement concurrentiel, définir une stratégie nationale de l'aviation, comme le demandent depuis si longtemps les travailleurs et les Canadiens, plutôt que de se livrer à ces tours de passe-passe cyniques?

• (1755)

**M. Garnett Genuis:** Madame la Présidente, le député fait valoir de nombreux arguments. Dans certains cas, je suis d'accord avec lui, mais dans d'autres cas, je ne le suis pas.

Il a raison de souligner que, dans ce domaine et dans beaucoup d'autres, le gouvernement ne respecte pas les engagements qu'il a pris envers certains groupes. Nous avons parlé de l'augmentation du déficit budgétaire et du fardeau fiscal des PME. La liste est encore longue.

On ne s'entend pas tout à fait sur la question de la propriété étrangère, mais je voudrais simplement dire ceci. S'il faut choisir entre envoyer des emplois à l'étranger ou attirer des capitaux au pays, je suis d'avis que la seconde option est la meilleure. Si nous devons appliquer l'une de ces deux solutions pour qu'Air Canada soit plus concurrentielle, je pense qu'il faut attirer des entreprises et des investisseurs, améliorer les perspectives et créer des emplois au Canada. C'est l'approche que mon parti privilégie.

Mes collègues conservateurs et moi nous distinguons aussi du parti du député parce que nous croyons que le marché est un mécanisme valable. Nous croyons que, de façon générale, le libre marché est bon. Cependant, pour en profiter pleinement, il faut que la condition fondamentale de l'équité soit remplie. Or, ce projet de loi ne répond pas à cette condition parce qu'il vise à changer les règles arbitrairement, en cours de route. Le gouvernement veut légiférer pour avantager Air Canada aux dépens des travailleurs et des contribuables. Le respect de l'équité est le genre d'approche dont nous avons besoin.

Le député a parlé d'une stratégie de l'aviation. Or, ce qui importe présentement, ce sont les gestes concrets. On peut enrober l'affaire et employer le vocabulaire qu'on veut, mais les politiques préconisées par les conservateurs sont celles d'une fiscalité avantageuse pour

l'industrie aérospatiale et pour toutes les entreprises qui investissent et créent des emplois au Canada. C'est le genre d'approche qui est bonne pour l'aérospatiale et qui est bonne pour toutes les entreprises du Canada.

Voilà ce sur quoi les conservateurs ont mis l'accent, et il est malheureux de voir le gouvernement prendre ses distances par rapport à ce train de politiques.

**M. Nathan Cullen:** Madame la Présidente, une question sous-jacente au débat n'a toujours pas été élucidée par les libéraux. Les libéraux semblent avoir conclu un échange de bons procédés avec Bombardier et Air Canada, et c'est à se demander qui en profite vraiment.

Compte tenu du coût des 45 avions — et quiconque connaît le dossier reconnaît que ce sont d'excellents avions qui répondent aux besoins d'Air Canada —, on se demande pourquoi les libéraux reviennent aussi magistralement sur un engagement qu'ils ont pris à l'égard de tous ces travailleurs, de tous ces emplois dans le secteur de l'entretien qui seront délocalisés à l'étranger, comme le député et bien d'autres intervenants l'ont souligné, à juste titre. Le projet de loi n'a qu'un objectif: dégager Air Canada de ses obligations législatives. On change la loi pour l'adapter à ce que veulent désormais les libéraux, c'est-à-dire se plier à la demande d'Air Canada.

Cependant, la mesure compensatoire adoptée pour Bombardier, quand le gouvernement du Québec était peut-être indécis, veut dire que ces 45 avions compenseraient en quelque sorte pour cela et qu'il y a maintenant ces centres d'excellence qui, si on les jugeait importants, seraient également inclus dans la loi. Si les libéraux avaient un engagement ferme à l'égard de ces centres, s'ils pouvaient indiquer le nombre d'emplois qu'ils généreront, combien de temps ils dureront et à quoi ils serviront, il vaudrait certainement la peine de prendre la plume. Ils trouveraient alors le courage de s'engager également à cet égard envers les Canadiens quelque part dans le projet de loi C-10, qui est si volumineux, mais ils se bornent plutôt à des promesses.

Le député libéral de Winnipeg-Nord s'est longtemps élevé contre cela, et nous savons tous qu'il peut parler. Quand il était dans l'opposition, il a souvent pris la parole pour présenter des pétitions des gens de sa circonscription, disant qu'il faisait le travail d'un bon député. Il avait raison, car les personnes qu'il représentait craignaient que des emplois bien rémunérés soient envoyés incessamment à l'étranger, parce que le gouvernement, qui était conservateur à l'époque, n'appliquait pas la loi.

Quelle solution le député de Winnipeg-Nord a-t-il proposée maintenant qu'il siège dans le gouvernement? Il a proposé de modifier la loi pour que le gouvernement n'ait pas à se conformer à cette vilaine chose qu'est la primauté du droit et pour qu'Air Canada puisse faire à sa guise.

La question est la suivante. Est-ce là, en quelque sorte, une contrepartie qui fait l'affaire de tous, que ce soit les contribuables ou les 2 600 travailleurs qui perdent leur emploi? Et il n'y a pas que ces travailleurs qui écotent. Comme nous le savons très bien, dans toutes nos circonscriptions, quand il y a une perte d'emplois bien rémunérés comme ceux-ci, ce ne sont pas uniquement les travailleurs qui sont touchés, mais aussi leur famille et les secteurs dérivés.

Y a-t-il là un avantage quelconque pour le Canada? N'est-ce pas, en quelque sorte, la forme la plus cynique de politique, à laquelle nous a trop bien habitués ce parti?

*Initiatives ministérielles*

• (1800)

**M. Garnett Genuis:** Madame la Présidente, au début, le député a demandé à qui profitait cette mesure législative et je suppose que, de là, on peut poser une autre question importante, à savoir, qui le gouvernement écoute-t-il, quelles discussions influent sur ses choix de politiques?

On voit clairement à qui profite cette mesure législative. Cette mesure législative procurerait des gains inespérés aux propriétaires d'Air Canada et peut-être, selon la contrepartie en jeu, aux propriétaires de Bombardier aux dépens des travailleurs et des contribuables.

J'apprécie vraiment les questions posées par les députés, mais je pense avoir été assez ferme avec le gouvernement. J'aimerais donc qu'il réponde à cette question: qu'ont à dire les libéraux pour leur défense? Ont-ils des questions au sujet de ce que nous avons dit? J'aimerais entendre le gouvernement à ce sujet. À qui cette mesure profite-t-elle, selon les libéraux, et pourquoi présentent-ils cette mesure législative? Écoutons ce qu'ils ont à dire.

**Mme Kate Young (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.):** Madame la Présidente, je tiens à répéter que l'on s'attend à ce qu'Air Canada continue de faire l'entretien de ses aéronefs au Manitoba, en Ontario et au Québec.

Les modifications proposées à la loi tiennent compte du fait que certaines activités d'entretien d'Air Canada pourraient être effectuées à l'extérieur de ces villes, dans les provinces voisines et dans d'autres provinces.

Plus particulièrement, comme nous l'avons déjà mentionné, la Communauté urbaine de Montréal n'est qu'une partie de la région métropolitaine de Montréal, et il s'agit d'une entité qui n'existe plus.

De plus, les activités d'entretien d'Air Canada se déroulent à l'extérieur des limites de ces villes. Par exemple, le transporteur mène déjà d'importantes activités dans la région métropolitaine de Toronto, à l'extérieur de Mississauga. Il est donc évident que cette mesure législative ne modifiera que la partie nécessaire et que nous nous attendons toujours à ce qu'Air Canada continue de faire l'entretien de ses aéronefs dans ces trois provinces.

**M. Garnett Genuis:** Madame la Présidente, il est malheureux, et presque honteux, de constater que la députée présente la mesure législative sous cet angle, car en toute honnêteté, ce projet de loi ne garantit pas du tout qu'un grand nombre d'emplois demeurera au Canada. On y utilise des termes équivoques, qui donnent à Air Canada toute la latitude nécessaire pour faire exactement ce qu'elle souhaite faire.

Je me permets d'ajouter que si le gouvernement était véritablement déterminé à respecter le principe d'équité, il ne modifierait pas du tout la loi. Les obligations qui y sont énoncées étaient claires à l'époque de la privatisation. Ce sont des choses qu'Air Canada a acceptées, qui dictent le prix des actions. C'est pour cette raison que la seule chose à faire, c'est de respecter les travailleurs et les contribuables, et non les copains capitalistes, et de voter contre le projet de loi.

**M. Alistair MacGregor (Cowichan—Malahat—Langford, NDP):** Madame la Présidente, je suis honoré de prendre la parole aujourd'hui pour entamer le débat au sujet du projet de loi C-10, ou du moins pour y participer.

Je viens de la circonscription de Cowichan—Malahat—Langford, à l'autre bout du pays, sur la côte Ouest de l'île de Vancouver, alors je n'ai vraiment pas de relation avec les emplois dans la maintenance d'avions. Je suppose que j'ai véritablement acquis ma passion pour le

sort des travailleurs lorsque j'ai travaillé pendant sept ans comme adjoint de circonscription. Pendant sept ans, je travaillais aux dossiers de l'ancienne députée de Nanaimo—Cowichan, Jean Crowder, dans son bureau. Au cours de cette période, j'ai eu l'honneur de rencontrer de nombreux travailleurs qui traversaient des périodes difficiles, et je suppose que, en tant que député dans cette auguste Chambre, je me suis toujours identifié à eux. Si je suis venu ici, c'est pour tenter d'adopter de bonnes lois, de mettre en oeuvre de bonnes décisions stratégiques et de veiller à ce que le gouvernement défende les gens qui donnent de la valeur aux entreprises. Quand on parle de sociétés, on parle souvent du président, du conseil d'administration ou du PDG, mais les gens qui donnent véritablement de la valeur à une entreprise sont les hommes et les femmes qui y travaillent jour après jour. Voilà, en un sens, l'essentiel du projet de loi.

Je tiens à remercier mes collègues, et plus particulièrement les députés d'Elmwood—Transcona et de Rosemont—La Petite-Patrie. J'ai écouté leur intervention à tous deux, et je dois dire qu'ils ont réussi à expliquer avec fougue l'enjeu derrière ce projet de loi.

J'ai aussi eu l'occasion, autant vendredi que pendant la très longue séance d'aujourd'hui, d'écouter quelques-unes des interventions des députés libéraux. La secrétaire parlementaire du ministre des Transports est notamment venue nous dire que, de nos jours, il est courant, pour les transporteurs aériens du monde, d'externaliser la maintenance de leurs appareils. Pareils propos me confirment que les libéraux ont renoncé à même faire semblant de vouloir sauver des emplois. Ils l'ont carrément admis: « Désolés tout le monde, mais la vie est dure. Alors si Air Canada décide d'engager de la main-d'oeuvre étrangère à meilleur marché, c'est dommage, mais c'est ainsi. »

Le député de Laurentides—Labelle aussi a dit quelque chose d'intéressant. Il a dit que ce projet de loi favorisait la création d'emplois canadiens, les intérêts canadiens ainsi que les principes et la compétitivité du Canada. Bref qu'il s'agit d'un projet de loi canadien qui aide une entreprise canadienne. On ne peut pas nier son esprit patriotique, en tout cas. Je me demande toutefois s'il a lu le même projet de loi que nous, parce que, quand on lit les petits caractères, on s'aperçoit qu'il n'aide en rien les travailleurs canadiens, et j'irais jusqu'à dire qu'il n'aide pas vraiment le Canada, point, en légalisant la délocalisation, parce que c'est exactement à cela que le projet de loi va mener.

Il ne faudrait surtout pas oublier le député favori de mes collègues de ce côté-ci de la Chambre, le député de Winnipeg-Nord. Nous aimons beaucoup citer ses paroles, parce qu'il a toujours été un porte-étendard remarquable pour les citoyens de sa circonscription, mais pas cette fois-ci. Les principes semblent changer quand les députés vont siéger de l'autre côté, et ses commentaires le prouvent hors de tout doute.

Il a dit de la mesure législative à l'étude qu'elle réaffirmerait les attentes du gouvernement, qui tient à ce qu'Air Canada continue à faire l'entretien de ses appareils au Québec, au Manitoba et en Ontario. Or, il y a une marge entre les attentes du gouvernement et un texte de loi contraignant. J'ai beau dire à Air Canada que je m'attends à ce qu'elle m'offre des billets d'avion gratuits pour le restant de mes jours, elle ne fera rien de tel.

*Initiatives ministérielles*

Il en va de même avec le contexte particulier entourant l'entretien des appareils. Nous renoncerions au cadre juridique qui stipule que cet entretien doit se faire au Canada. Si Air Canada décide un jour de transférer les emplois en question à l'étranger, nous n'aurons aucun recours.

J'ai déjà mentionné avoir travaillé pendant sept ans à titre d'adjoint de circonscription. J'ai toujours eu beaucoup de respect pour la loi, surtout les textes législatifs fédéraux. Il arrive que la formulation soit très claire et ne laisse rien à l'imagination, mais il arrive aussi qu'il y ait beaucoup de place à l'interprétation. À titre de législateurs, nous avons à élaborer des lois, qui sont ensuite interprétées par les tribunaux.

Des députés libéraux ont dit que, en un sens, le marché avec Bombardier permettra de protéger des emplois. Toutefois, le fait de prolonger des emplois au moyen du marché conclu avec Bombardier signifie implicitement que les emplois liés à l'entretien n'ont aucune importance. Aussi bien comparer des pommes et des oranges. Nous reprenons d'une main ce que nous donnons de l'autre.

• (1805)

Dans l'intérêt de tous les députés, il est important de lire la principale disposition, qui est libellée ainsi:

Sans éliminer l'exercice d'activités d'entretien d'aéronefs [...] la Société peut [...] modifier le type ou le volume d'une ou de plusieurs de ces activités dans chacune de ces provinces ainsi que le niveau d'emploi rattaché à ces activités.

Oui, la société Air Canada n'est pas autorisée à éliminer des emplois dans ces trois provinces, mais elle pourrait y conserver un seul emploi et respecterait ainsi le projet de loi. C'est essentiellement ce que dit le projet de loi; c'est ainsi que je le comprends. J'espère que les députés libéraux comprennent la même chose. Si Air Canada est autorisée à modifier le type, le volume ou le niveau d'emploi, cela signifie qu'une personne ayant un emploi bien rémunéré d'entretien d'aéronefs pourrait se retrouver à gagner seulement 15 \$ l'heure. Ce serait une bonne chose si le gouvernement portait à 15 \$ l'heure le salaire minimum fédéral. Malheureusement, le salaire minimum sera probablement fixé à 12 \$ l'heure. Les emplois bien rémunérés de 60 000 \$ par an seront envoyés à l'étranger. Ce n'est qu'une question de temps. Nous avons vu de telles situations se produire à maintes reprises.

Les libéraux font souvent le contraire de ce qu'ils disent. C'est un fait malheureux avec lequel nous devons composer. Lorsqu'il était simple député de Papineau, l'actuel premier ministre a pris le parti des employés d'Aveos, en déclarant que la loi était sans équivoque et qu'Air Canada devait maintenir ses activités d'entretien dans les villes nommées dans la loi. Nous avons attiré l'attention sur le fait que le gouvernement n'applique pas la loi.

Maintenant qu'il est élu premier ministre, le député chante un autre refrain. Il a oublié sa solidarité envers les travailleurs, de même que ses déclarations voulant que le Parti libéral défende leurs emplois et leur cause. Nous constatons qu'il est maintenant du côté d'Air Canada. Il fait fi de ses promesses solennelles envers les travailleurs. J'espère de tout coeur que les gens s'en souviendront au cours des prochaines années. En 2019, le NPD se fera un point d'honneur de le rappeler à leur mémoire. Le masque progressiste des libéraux ne demeure qu'un masque. Ils sont en fait autre chose que ce qu'ils avaient promis.

Le NPD s'oppose au projet de loi C-10 parce que nous voulons qu'Air Canada maintienne les emplois au pays. Nous nous y opposons parce qu'Air Canada va impartir les postes d'entretien. Le projet de loi légalise les mises à pied. Air Canada veut avoir carte

blanche de la part du gouvernement. Si le projet de loi C-10 obtient la sanction royale, Air Canada aura certainement carte blanche.

Nous voulons conserver ces emplois bien rémunérés. J'ai dit plus tôt que le salaire de base des techniciens d'entretien d'aéronefs était d'environ 60 000 \$ et qu'il pouvait atteindre 90 000 \$. Ce sont selon moi des emplois très bien rémunérés. Je gagnais moins que cela en tant qu'adjoint de circonscription et j'ai aidé de nombreuses personnes qui ont élevé une famille avec ce salaire. Elles arrivent à joindre les deux bouts. Toutefois, si ces postes sont abolis, des milliers de personnes n'arriveront plus à payer leurs factures. En revanche, le gouvernement perdra une importante assiette fiscale. Lorsque des emplois disparaissent, cela a des répercussions. Les gens auront besoin de l'aide sociale, entre autres choses.

Une autre chose qui m'a intéressé au cours de ce débat, c'est l'entente entre Bombardier, Air Canada, le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec. Nous savons que l'entente a été annoncée en février. Je trouve un peu étrange le moment choisi pour le dépôt du projet de loi qui a suivi.

• (1810)

Tout à l'heure, la députée de Calgary Nose Hill a employé une expression intéressante. Elle a dit que le projet de loi permettait pratiquement de tout faire. Elle a complimenté les libéraux parce que le projet de loi permettrait de tout régler pour Bombardier, sans même mentionner le nom de cette entreprise. C'était une excellente expression. Elle a dit qu'il s'agissait d'un « projet de loi de contrepartie ». On comprend bien pourquoi.

J'aurais aimé que les députés puissent entendre les conversations qui ont eu lieu entre le ministre des Transports, le chef de la direction d'Air Canada, les bonzes du gouvernement du Québec et les représentants de Bombardier. Cela aurait été intéressant. D'une part, Air Canada a promis d'acheter des appareils Bombardier et de conclure un contrat d'entretien au Canada de 20 ans. D'autre part, la société Air Canada obtient du gouvernement libéral qu'il modifie la loi pour qu'elle puisse délocaliser des postes d'entretien à l'étranger. C'est facile de faire les rapprochements qui s'imposent. Il suffit d'observer la situation, et de nombreux députés ont fait le lien.

J'ai souvent pris des avions d'Air Canada. C'est notre transporteur national. J'ai beaucoup entendu des députés libéraux dire que, dans un monde compétitif, Air Canada doit pouvoir soutenir la concurrence et disposer des mêmes moyens que les autres transporteurs.

Quelqu'un du côté libéral a même dit de la loi qu'elle créait des entraves. Je trouve la terminologie utilisée par les députés ministériels absolument consternante. Il faudra peut-être donner des explications aux électeurs de la circonscription lorsqu'ils l'entendront décrire le fait de garantir de bons emplois au Canada comme une entrave. Nous avons été mandatés ici pour garantir de bons emplois au Canada. C'est probablement l'une des choses les plus nobles et honorables que nous puissions faire comme députés.

*Initiatives ministérielles*

Comme je l'ai dit, Air Canada est une société unique en raison du processus de privatisation dont elle a fait l'objet en 1988 et en 1989. Je ne me fie pas vraiment à ma mémoire ici, car je devais avoir 9 ou 10 ans à l'époque. Le fait est qu'Air Canada a hérité d'actifs considérables du gouvernement fédéral, actifs payés par les contribuables. Je suis conscient que les temps ont changé, mais il n'en demeure pas moins qu'Air Canada a eu un bon coup de pouce à ses débuts en tant que société privée en obtenant de nombreux actifs. En temps normal, elle aurait été obligée d'accumuler ces actifs au fil des ans. Elle a donc pu partir du bon pied.

Le gouvernement d'alors a décidé d'inclure cette disposition particulière dans la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. À maintes reprises, nous avons vu des gouvernements négocier des accords avec des entreprises. Si une entreprise peut promettre au gouvernement qu'elle va maintenir des emplois dans une région donnée du pays, le gouvernement va faire quelque chose pour elle. Par exemple, il va lui consentir un léger allègement fiscal ou un incitatif pour compenser ses coûts en capital. Cependant, aucun de ces accords n'était mis en application en vertu de la loi. Il s'agissait fondamentalement d'ententes à l'amiable. Le gouvernement croyait l'entreprise sur parole lorsqu'elle lui promettait de remplir son engagement.

Le gouvernement d'alors a estimé qu'il était nécessaire d'inscrire cette entente dans la loi, car beaucoup d'ententes n'avaient pas été respectées. Il y a beaucoup de mauvaise foi. Les entreprises promettaient de faire une chose, mais faisaient exactement le contraire l'année suivante.

Le fait que cela ait été inscrit dans la loi a donné aux travailleurs et au gouvernement la certitude qu'il y aurait des emplois bien rémunérés dans les trois centres principaux. Grâce à ce revenu, les gens pourraient faire vivre leur famille. Ils seraient une bonne source de recettes pour le gouvernement. Au bout du compte, les finances gouvernementales reposent sur une bonne assiette fiscale. C'est incontestable. Nous avons besoin de ces emplois bien rémunérés pour faire rouler l'économie, et c'est l'une des façons dont un gouvernement peut continuer d'avancer.

• (1815)

Je me rends compte que les temps ont changé et que le monde de l'aviation est assez différent. La concurrence est féroce dans le monde, et beaucoup de facteurs sont inconnus. Mais je pense qu'il est passablement malhonnête d'imputer toutes les difficultés que rencontre Air Canada ces jours-ci aux travailleurs chargés de l'entretien dans trois centres au Canada. Selon moi, cet effectif devrait être considéré comme un point fort de l'entreprise, et non comme un point faible.

D'une certaine manière, tous les arguments que j'ai entendus de la part des libéraux, au sujet du projet de loi, nous montrent qu'ils ne font pas confiance à nos travailleurs. Les libéraux disent qu'Air Canada a les pieds et les poings liés et qu'elle doit être libérée de l'emprise de ces travailleurs pour pouvoir déménager ses activités à l'étranger, sinon elle sera obligée de plier bagage. C'est tout simplement absurde.

Air Canada ne partira nulle part. C'est notre transporteur aérien national. À peu près tous les députés que je connais se déplacent sur les ailes d'Air Canada, qui a des créneaux d'atterrissage garantis dans un grand nombre d'aéroports et un quasi-monopole de ces créneaux dans tous les grands aéroports du Canada. Elle n'ira pas nulle part, alors imputer toutes les difficultés qu'elle éprouve aux travailleurs chargés de l'entretien dans ces trois centres est insensé. Je mets au

défi le gouvernement de nous démontrer le contraire avec des arguments valables, mais je ne pense pas qu'il le fera.

L'autre chose dont je veux parler est le concept d'application régulière de la loi. Nous savons que le syndicat qui représente les travailleurs d'Aveos a intenté des poursuites pour le non-respect des dispositions de la loi. Nous savons que la Cour suprême va entendre ces arguments plus tard cette année, probablement en juin. Toutefois, le gros problème auquel le syndicat devra faire face, c'est que si le gouvernement modifie la loi et que le projet de loi obtient la sanction royale avant que la cause judiciaire ne soit entendue, alors les arguments juridiques en faveur du syndicat ne seront plus. La loi aura été modifiée.

L'application régulière de la loi signifie faire en sorte que l'État respecte tous les droits légaux d'une personne. Oui, la présente assemblée législative est tout à fait en droit de modifier la loi. Je ne remets pas cela en question. Toutefois, il est de très mauvaise foi d'annuler les dispositions d'une loi au sujet de laquelle le syndicat se bat en justice depuis 2012.

Le syndicat s'est adressé aux tribunaux inférieurs et supérieurs; la fin est maintenant en vue puisque l'affaire est maintenant devant la Cour suprême. C'est comme se fouler la cheville à quelques mètres de la ligne d'arrivée, sauf que celui qui a causé la blessure, c'est le gouvernement, lui qui est pourtant censé prendre pour le coureur. Voilà ce qui se passe. Selon moi, c'est profondément scandaleux de ne pas respecter le processus judiciaire en modifiant la loi avant que le tribunal ait pu se prononcer.

En passant, tous les tribunaux ont confirmé le point de vue du syndicat: Air Canada a enfreint la loi.

Pour conclure, je vais présenter quelques exemples qui viennent de mon coin de pays. Je suis ravi d'être aujourd'hui à la Chambre avec l'équipe du tonnerre de l'île de Vancouver, j'ai nommé les députés de Nanaimo—Ladysmith, de Courtenay—Alberni et de North Island—Powell River. À titre de représentants de l'île de Vancouver, nous avons tous constaté ce qui se produit lorsque de bons emplois disparaissent. Actuellement, là-bas, beaucoup d'usines de transformation du poisson ont fermé leurs portes. Les activités ont été délocalisées en Chine, en Asie ou ailleurs.

L'autre gros problème est l'exportation de grumes. Toutes les personnes habitant dans la région côtière de la Colombie-Britannique sont très conscientes de la perte de bons emplois bien rémunérés dans le secteur manufacturier. Les députés savent-ils pourquoi ces emplois ont été perdus? C'est parce que nous n'avons pas eu de gouvernement provincial ou fédéral qui était prêt à se battre pour de bons emplois dans ce secteur. Au lieu de cela, nous laissons les grumes être expédiées à l'étranger. C'est une tendance que nous observons sans cesse.

Je souhaite seulement voir un gouvernement qui se rangerait du côté des travailleurs pour une fois, au lieu de se servir d'eux uniquement pour être élu; un gouvernement qui prendrait pour eux des mesures concrètes dans cette noble enceinte.

Je crois que j'ai clairement exprimé mon point de vue. Le NPD s'oppose absolument et fondamentalement à la mesure législative dont nous sommes saisis, et j'espère que certains députés libéraux développeront une conscience et se joindront à nous pour voter contre elle.

• (1820)

**M. Garnett Genuis (Sherwood Park—Fort Saskatchewan, PCC):** Madame la Présidente, le député a tout à fait raison de dire que la loi était claire, qu'elle a été enfreinte, que les travailleurs poursuivaient Air Canada, qu'ils ont gagné sur un certain nombre de points et que la loi est en voie d'être modifiée.

Bien sûr, en tant que conservateurs, nous avons d'importantes divergences idéologiques avec le NPD, mais, en tant que personnes qui croient en l'importance du mécanisme de marché et en la valeur du marché libre pour générer la richesse, la croissance et les débouchés, nous comprenons que cela doit s'appuyer sur un système fondamentalement équitable. Les néo-démocrates ne sont pas toujours d'accord avec nous sur la valeur du mécanisme de marché, mais le gouvernement, lui, n'attache manifestement aucune importance aux principes d'équité qui sont censés sous-tendre ce système.

Le député nous dirait-il ce qu'il en pense? Nous aurons encore, espérons-le, d'autres questions de la part des ministériels, qui ont été bien silencieux tout au long de l'important débat de cet après-midi. Il est évident que les libéraux ne veulent pas discuter de ce dossier crucial. Le député parlerait-il de l'absence totale d'équité qui caractérise le projet de loi?

• (1825)

**M. Alistair MacGregor:** Madame la Présidente, je conviens tout comme le député d'en face que le processus n'a pas été respecté. Je ne crois pas non plus qu'on ait respecté les principaux acteurs qui luttent pour conserver des emplois de qualité. Le syndicat des employés d'Aveos poursuit le combat entamé en 2012 au nom des 2 600 travailleurs de l'entreprise. Voilà quatre ans qu'il dure. En présentant leur projet de loi, les libéraux lancent le message que ces quatre années d'efforts pour regagner les emplois perdus n'auront servi à rien.

Mon point de vue et celui du député diffèrent toutefois sur la notion du libre marché. Les marchés ne sont pas libres. Au contraire, ils opèrent sous de stricts régimes législatifs et réglementaires. On a l'illusion qu'ils fonctionnent sans contrainte, mais, en fait, une multitude de lois et de règlements gouvernementaux en régissent le fonctionnement. Le pire, c'est que ce régime avantage certaines personnes plus que d'autres.

De même, afin de faire contrepoids à ce qui se passe dans les marchés, un gouvernement doit parfois intervenir et égaliser les chances. Parfois, les gouvernements doivent se porter à la défense d'emplois bien rémunérés. Nous, de ce côté-ci de la Chambre, défendons fièrement ce point de vue.

**Mme Rachel Blaney (North Island—Powell River, NPD):** Madame la Présidente, je remercie le député de son allocution absolument sensationnelle. Je tiens à souligner que la modification rendrait légales les mises à pied autrefois interdites. Elle créerait un climat d'incertitude pour les gens qui comptent sur leur emploi pour subvenir aux besoins de leur famille.

Ces jours-ci, dans ma circonscription, les habitants de Port Alice attendent de voir ce qu'il adviendra de leurs emplois bien payés à la scierie locale, qui a fermé ses portes. Je reçois de nombreux courriels et appels téléphoniques de personnes désespérées. Je suis solidaire de ces gens extraordinaires qui travaillent si dur et qui vont perdre leur emploi. Qu'en est-il des gens qui s'adresseront aux députés qui ne prennent pas leur défense aujourd'hui?

**M. Alistair MacGregor:** Madame la Présidente, la députée fait référence au libellé du projet de loi. Nous avons entendu les députés libéraux dire qu'ils voulaient élargir le périmètre, pour que l'Ontario, le Québec et le Manitoba puissent profiter davantage de ces emplois.

### *Motion d'ajournement*

Toutefois, l'article 4 du projet de loi est très important. Lorsqu'on parle d'accorder à Air Canada la liberté de modifier le type ou le volume des activités de même que le niveau d'emploi connexe, il m'apparaît très clair qu'on donnera carte blanche à la société pour qu'elle exporte ces emplois dans le but d'accroître sa rentabilité.

**La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes):** Il restera environ six minutes au député la prochaine fois que la Chambre débattera de cette question.

---

## MOTION D'AJOURNEMENT

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

[Français]

### LE TRANSPORT FERROVIAIRE

**M. Matthew Dubé (Beloeil—Chambly, NPD):** Madame la Présidente, aujourd'hui, je suis heureux de pouvoir donner suite à la question concernant la sécurité ferroviaire posée au ministre des Transports, il y a quelques semaines.

En fait, je suis heureux de continuer à marteler cet enjeu, ici à la Chambre des communes, parce qu'il préoccupe ma communauté, et ce, depuis très longtemps.

L'accident le plus mortel de l'histoire du Canada est survenu en 1864, soit trois ans avant la Confédération. L'accident a eu lieu au pont noir, entre Beloeil et Mont-Saint-Hilaire, alors que 90 personnes ont perdu la vie.

Si l'on regarde l'histoire plus récente, on se rappellera de l'histoire de Mont-Saint-Hilaire. Le 30 décembre 1990 est survenu un accident qui ressemblait drôlement à la tragédie de Lac-Mégantic. Un train qui transportait des hydrocarbures est entré en collision avec un autre train, à cause d'un problème sur le chemin de fer, ce qui a causé une explosion avec des produits chimiques que le service de pompiers n'était pas en mesure d'identifier. Le feu a fait rage pendant plusieurs jours. On voyait de la boucane de toutes sortes de couleurs. C'était une situation extrêmement inquiétante. C'était en 1990, donc il n'y a pas si longtemps. Quand la tragédie de Lac-Mégantic a eu lieu, les citoyens de ma circonscription, et surtout ceux de Mont-Saint-Hilaire, étaient très préoccupés. Comme la rivière Richelieu, le chemin de fer passe par le cœur de mon comté.

Mon ancien comté est celui de Saint-Basile-le-Grand. Plusieurs municipalités sont touchées par ce dossier, dont McMasterville, Beloeil, Mont-Saint-Hilaire et Otterburn Park. C'est la raison pour laquelle nous avons posé la question au ministre. Il dit que la sécurité ferroviaire est une priorité pour lui. Pourquoi n'a-t-il pas encore agi? J'ai lu le budget, parce que je sais que c'est la réponse qu'on me fera encore ce soir, et je constate qu'il comporte de belles paroles. On y parle de l'importance de retirer les wagons-citernes DOT-111 et de l'importance d'augmenter le nombre d'inspections. Malheureusement, les ressources ne suivent pas.

*Motion d'ajournement*

Ce que l'on a pu constater, selon les témoignages rendus au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, c'est que le budget prévoit 21 % moins d'argent disponible pour les inspections et la sécurité ferroviaire. Cela est très inquiétant. Ma collègue d'Edmonton Strathcona, qui est aussi porte-parole en matière de transports, et moi-même sommes revenus à la charge la semaine passée. Nous avons posé nos questions au ministre. Encore une fois, il n'était pas en mesure de nous répondre. Il s'est contenté de dire qu'il consulterait les municipalités, et de reconnaître qu'il s'agit d'une urgence. Selon lui, c'est sa plus grande priorité.

Toutefois, six mois se sont écoulés depuis la campagne électorale, les paroles ne suffisent donc plus. Il faut maintenant agir. Je reconnais qu'il est important de consulter les municipalités. Ces dernières se sont notamment fait entendre depuis la tragédie survenue au Lac-Mégantic, et même avant. On sait de quoi elles ont besoin. Elles ont besoin d'avoir l'information avant que les matières dangereuses transitent sur leur territoire, et non pas après. Elles ont besoin d'être informées pour être en mesure de faire de la prévention au lieu de simplement réagir. Il faut retirer les wagons désuets, c'est-à-dire les DOT-111. Il faut davantage de ressources humaines pour procéder à des inspections adéquates. Trop de matières dangereuses circulent sur notre territoire, et mes concitoyens sont grandement préoccupés à ce sujet.

Je tiens à rassurer mes concitoyens de Beloeil—Chambly: je continuerai à me tenir debout à la Chambre des communes, pour les défendre et pour défendre leurs préoccupations.

• (1830)

[Traduction]

**Mme Kate Young (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.):** Madame la Présidente, c'est un sujet prioritaire pour le ministre des Transports et le gouvernement du Canada.

Le gouvernement s'engage à améliorer la sécurité ferroviaire de façon continue pour les Canadiens. Je peux assurer au député que Transports Canada est doté d'un cadre de réglementation de la sécurité ferroviaire et d'un programme de surveillance solides et rigoureux.

Les activités de surveillance comprennent le contrôle de la sécurité des opérations des compagnies de chemin de fer de même que du respect des règles, règlements et normes par l'entremise de vérifications et d'inspections, et la prise de mesures d'applications appropriées au besoin.

Le gouvernement prend très au sérieux la sécurité du réseau ferroviaire et du transport des marchandises dangereuses, et est déterminé à assurer le maintien du niveau de sécurité approprié.

Depuis le tragique accident de Lac-Mégantic, Transports Canada a mis en place plusieurs mesures pour améliorer la sécurité ferroviaire, notamment l'obligation de sécuriser le matériel ferroviaire sans surveillance, l'amélioration des normes relatives aux wagons-citernes, l'élaboration de plans d'intervention d'urgence et la mise en place d'un régime de responsabilité et d'indemnisation pour les chemins de fer sous réglementation fédérale.

Plus récemment, nous avons pris le Règlement relatif aux trains et aux itinéraires clés, qui régit le transport ferroviaire de marchandises dangereuses au Canada. Il a justement pour objectif de renforcer la sécurité ferroviaire, et les exigences qui s'y trouvent visent à améliorer la sécurité et à réduire les risques associés au transport ferroviaire de marchandises dangereuses. En plus d'imposer des vitesses limites, le Règlement insiste sur l'entretien et l'inspection des

rails de même que sur l'évaluation et l'atténuation des risques, et il permet de prendre en compte les préoccupations des municipalités et des autres administrations et gouvernements locaux en matière de sécurité dans les évaluations des risques menées par les compagnies de chemins de fer.

Le gouvernement s'engage à être là pour les Canadiens toutes les fois qu'ils auront besoin de lui, et ce, aujourd'hui comme demain. C'est une priorité pour lui. Le ministre des Transports annonçait d'ailleurs, le 30 janvier dernier, que le gouvernement fédéral allait contribuer financièrement à la mise sur pied du bureau de reconstruction de Lac-Mégantic. Voilà qui montre bien que nous tenons à participer à la reconstruction et au rétablissement économique de Lac-Mégantic.

Le ministre retournera d'ailleurs là-bas la semaine prochaine afin de rencontrer les citoyens, d'écouter leurs doléances et de répondre aux questions qu'ils pourraient avoir au sujet du transport ferroviaire dans leur municipalité. Le ministre et le gouvernement sont là pour les habitants de Lac-Mégantic et ils le seront toujours. La Ville de Lac-Mégantic a d'ailleurs chargé une firme spécialisée d'entreprendre une étude afin d'évaluer la faisabilité d'une future voie de contournement.

À peu près la moitié des coûts de cette étude seront assumés par le gouvernement fédéral, par l'entremise de Développement économique Canada pour les régions du Québec et du fonds de plusieurs millions de dollars créé expressément dans le but de favoriser le rétablissement économique et commercial de Lac-Mégantic. La contribution fédérale s'élèvera à 441 000 \$.

Même si nous avons fait du chemin pour améliorer la sécurité ferroviaire et le transport des marchandises dangereuses, il en reste encore à parcourir. Comme le premier ministre lui en a donné le mandat, le ministre des Transports continuera d'étudier toutes les mesures susceptibles d'améliorer la sécurité ferroviaire au Canada, dans l'intérêt de tous les Canadiens.

• (1835)

[Français]

**M. Matthew Dubé:** Madame la Présidente, je remercie ma collègue de sa réponse. J'apprécie les bonnes intentions de la secrétaire parlementaire ainsi que celles du ministre. Je n'ai aucun doute que lorsque le ministre va visiter Lac-Mégantic, il a lui-même le coeur lourd en pensant aux événements tragiques.

Le problème dans tout cela, c'est que malgré beaucoup de bonnes intentions et les mesures qui ont été prises depuis cette tragédie, le fait demeure qu'il y a urgence d'agir. Quand j'arrive à maison les fins de semaine et les semaines de circonscription, et quand mes citoyens me contactent, on constate tous la même chose: les trains sont toujours trop longs, ils vont toujours trop vite et il y a toujours un danger causé par le transport de matières dangereuses.

Finalement, si on examine aussi les besoins des municipalités, celles-ci ne sont toujours pas en mesure d'obtenir l'information en temps opportun, par exemple pour connaître la nature des produits dangereux qui transitent sur leur territoire. C'est un besoin extrêmement important pour elles, notamment pour les services d'incendie, afin de faire de la prévention.

Encore une fois je remercie ma collègue, et je rassure mes concitoyens. Je vais continuer de me tenir debout concernant cet enjeu.

[Traduction]

**Mme Kate Young:** Madame la Présidente, le gouvernement est déterminé à améliorer continuellement la sécurité ferroviaire et le transport de marchandises dangereuses, et c'est pourquoi il a mis en place des cadres réglementaires et des programmes de surveillance rigoureux.

Depuis l'accident tragique survenu à Lac-Mégantic, Transports Canada a mis en place un grand nombre de mesures visant à améliorer la sécurité ferroviaire, mais il faut en faire plus. Le gouvernement est bien conscient que la population canadienne a toujours des préoccupations à cet égard.

C'est pourquoi le ministre se rendra à Lac-Mégantic la semaine prochaine pour y rencontrer des citoyens et entendre leurs préoccupations. Il pourra ainsi répondre à toute question des citoyens concernant la sécurité ferroviaire dans leur municipalité.

Nous continuerons d'examiner d'autres mesures pouvant améliorer la sécurité ferroviaire au Canada et de donner suite au mandat que le premier ministre a confié au ministre des Transports.

#### LES TÉLÉCOMMUNICATIONS

**M. Gord Johns (Courtenay—Alberni, NPD):** Madame la Présidente, je prends la parole aujourd'hui afin de poursuivre le débat sur les frais des communications sans fil au Canada et sur les mesures que le gouvernement compte prendre afin de les rendre plus équitables. Je tiens à remercier le secrétaire parlementaire du ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique de s'être joint à moi ce soir.

Selon un récent sondage Angus Reid, seuls 8 % des Canadiens estiment qu'ils obtiennent un prix satisfaisant pour leurs communications sans fil. Nous savons que les frais des services sans fil au Canada sont parmi les plus chers au monde, et, selon un rapport publié l'an dernier, ces frais continuent d'augmenter.

Lorsque les Canadiens présentent une demande d'emploi de nos jours, les employeurs s'attendent à ce qu'ils soient joignables en tout temps. Déclarer à un employeur potentiel qu'on n'a pas de téléphone cellulaire n'aide pas nos chances d'obtenir un emploi. Les communications sans fil sont essentielles à la vie économique des Canadiens. De plus en plus, au Canada, les services sans fil sont la façon dont on reste en contact avec les autres, mais les frais pour être branché ne devraient pas être prohibitifs.

Dans ma circonscription, où le revenu médian est bien en deçà de la moyenne nationale, les familles ont du mal à joindre les deux bouts et doivent prendre des décisions difficiles régulièrement. Les frais des communications sans fil qui augmentent sans cesse n'aident pas du tout la situation. Le revenu médian dans ma circonscription est de 26 000 \$ par an. Au Canada, il est de 31 000 \$ par an.

Les téléphones cellulaires sont aujourd'hui nécessaires à la sécurité. J'ai parlé d'emploi, mais c'est un coût difficile à assumer pour les gagne-petit. Dans un secteur où il y a des défis à relever, alors qu'il devient de plus en plus difficile pour les familles de joindre les deux bouts, nous devons trouver le moyen de réduire les coûts pour les particuliers.

Plus tôt cette année, les trois grandes entreprises de télécommunications — Bell, Rogers et Telus — ont encore haussé les tarifs de leurs forfaits de services sans fil. Ils rejettent la faute sur la faiblesse du dollar, mais selon les spécialistes, il est improbable que ce soit là la cause réelle de ces augmentations.

Pourquoi les prix sont-ils si élevés? Il faut se demander quel genre de concurrence existe dans l'industrie. Y a-t-il des facteurs qui font baisser les prix des télécommunications? Malheureusement, c'est un

#### Motion d'ajournement

néo-démocrate qui doit expliquer les avantages de la concurrence au gouvernement libéral et au gouvernement conservateur précédent, qui n'a pas pris une seule mesure concrète en 10 ans de pouvoir.

Il y a deux mois, le CRTC, qui régit les télécommunications au Canada, a rejeté un appel d'un groupe de petits fournisseurs de services Internet qui aurait permis à ces derniers de revendre des services sans fil et aurait injecté dans le marché une dose salutaire de concurrence. Bell, Telus, et Rogers se sont opposées avec succès à la demande des petits fournisseurs, alléguant qu'il existait déjà une concurrence féroce.

En tant qu'ancien propriétaire d'une petite entreprise, je peux dire que les gens sont très mécontents lorsque les trois principales entreprises d'une industrie augmentent simultanément leurs prix, puis disent aux Canadiens qu'il y a beaucoup de concurrence sur le marché.

Le ministre mentionnera peut-être le code de conduite pour les fournisseurs de services sans fil; or, si ce code donnait les résultats souhaités, les prix diminueraient, ce qui n'est malheureusement pas le cas. Nous voyons encore des Canadiens qui reçoivent sans s'y attendre des factures de téléphone où figurent d'importants frais ajoutés.

En février, j'ai demandé au ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique quelles nouvelles mesures le gouvernement prend pour faire cesser les prix excessifs. Aujourd'hui, je pose la même question.

Depuis, le gouvernement a déposé son premier budget. On se serait donc attendu à obtenir plus d'éclaircissements sur cette question. Malheureusement, le budget ne contient absolument aucune mesure pour faire baisser les prix incroyablement élevés que paient les Canadiens. Le mot « sans-fil » ne figure nulle part dans le budget.

Le secrétaire parlementaire du ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique profitera-t-il de l'occasion qui lui est offerte pour expliquer quelles mesures prend le gouvernement pour protéger les consommateurs, favoriser une véritable concurrence dans le marché du sans-fil et mettre un frein à l'augmentation exorbitante des prix?

• (1840)

[Français]

**M. Greg Fergus (secrétaire parlementaire du ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique, Lib.):** Madame la Présidente, je suis heureux de répondre aux commentaires formulés par l'honorable député de Courtenay—Alberni concernant les politiques relatives aux services sans-fil. J'ai beaucoup de respect pour mon collègue, dont le bureau est presque à côté du mien. Il a beaucoup d'expérience au Parlement et j'espère répondre à ses questions de façon satisfaisante.

Le gouvernement s'intéresse de près au secteur des télécommunications. Il s'agit d'une plateforme essentielle à l'innovation et d'un facteur de premier plan pour la croissance de notre économie numérique.

Le ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique a reçu le mandat d'appuyer la concurrence, le choix et la disponibilité des services, ainsi que de favoriser un climat propice aux investissements en ce qui a trait aux services de télécommunications.

*Motion d'ajournement*

Comme nous l'avons annoncé dans le budget de 2016 — je suis heureux que mon ami y ait fait allusion —, notre gouvernement va investir, à compter de 2016-2017, jusqu'à 500 millions de dollars sur cinq ans dans un nouveau programme visant à étendre et à améliorer l'accès aux services Internet à large bande dans les collectivités rurales et éloignées.

En investissant dans la qualité des réseaux à large bande, nous allons favoriser l'accès à une pluralité de services novateurs qui contribueront à améliorer l'éducation, les soins de santé, la productivité et la qualité de vie locale.

De nombreux secteurs gouvernementaux contribuent aux politiques et à la réglementation visant le secteur des télécommunications sans fil.

Le ministre est responsable de la Loi sur les télécommunications, qui établit l'orientation globale de la politique des télécommunications. Il est aussi responsable de la Loi sur la radiocommunication, qui régit les politiques relatives à l'attribution et à l'utilisation des fréquences du spectre, ainsi que les ondes utilisées par les fournisseurs de services sans fil.

Pour ce qui est du spectre sans fil, le gouvernement va poursuivre ses efforts pour mettre des fréquences de spectre additionnelles à la disposition des fournisseurs de services sans fil, afin de favoriser la concurrence, l'investissement et l'innovation, dans l'intérêt de tous les Canadiens.

Ces nouvelles fréquences vont s'ajouter à celles déjà mises à la disposition des entreprises de télécommunications titulaires et des nouveaux venus sur le marché.

Toutes les décisions relatives au spectre seront prises en tenant compte des objectifs et du mandat dont je viens de parler. Nous allons consulter l'industrie et les Canadiens avant d'établir les règles des futures enchères du spectre. C'est important.

En outre, le CRTC est chargé de réglementer et de superviser le système de communication du Canada dans l'intérêt du public. Pour appuyer les consommateurs de services sans fil, le CRTC a pris de nombreuses mesures, dont la création d'un code de conduite national obligatoire pour les fournisseurs de services sans fil et la réglementation des tarifs d'itinérance de gros, les tarifs que les grandes entreprises de télécommunication titulaires facturent aux fournisseurs de plus petite taille lorsque les clients utilisent les services d'itinérance sur leurs réseaux.

En conclusion, le Bureau de la concurrence, à titre d'organisme d'application de la loi indépendant, veille à ce que les entreprises et les consommateurs canadiens prospèrent dans un marché concurrentiel et innovateur. Le Bureau mène des enquêtes sur les activités anticoncurrentielles, y compris les fusions, la fixation des prix et les indicateurs faux ou trompeurs, et prend d'autres mesures.

Je tiens à conclure en répitant...

● (1845)

**La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes):** À l'ordre. Le député aura l'occasion de terminer sa conclusion lors de sa prochaine intervention.

L'honorable député de Courtenay—Alberni a la parole.

[Traduction]

**M. Gord Johns:** Madame la Présidente, je remercie le secrétaire parlementaire de ses observations, de sa présence et de son dynamisme.

Bien sûr, nous nous réjouissons que le gouvernement ait fait des investissements dans le réseau à large bande au Canada. Par contre, les utilisateurs ne constatent pas d'avantages pour ce qui est de l'accès sans fil. Ils ont besoin qu'on propose une vision. Ils ont besoin qu'on intervienne dès maintenant.

Je me demande si le secrétaire parlementaire estime que les tarifs actuels sont justes.

Le CRTC adopte une approche contradictoire pour ce qui est des services à large bande câblés et des services sans fil. En ce qui concerne les services câblés, il a rejeté les arguments des propriétaires des principaux réseaux, qui ont fait valoir que si on permet l'accès aux marchés de gros, on les découragera de faire des investissements, mais il a accepté ce raisonnement pour les services sans fil. Par conséquent, c'est l'un ou l'autre.

Nous voulons que l'approche adoptée réponde aux besoins de tous les Canadiens et de tous les consommateurs. J'espère que le secrétaire parlementaire pourra nous donner une réponse à ce sujet. Nous voulons une vision. Nous voulons une intervention dans ce dossier.

**M. Greg Fergus:** Madame la Présidente, je peux assurément comprendre l'impatience de mon collègue. Il veut que le dossier progresse rapidement. Je lui assure que c'est une question qui nous préoccupe tous. C'est un enjeu de taille, et nous sommes fort préoccupés par ses répercussions dans la circonscription de Courtenay—Alberni ainsi que dans les autres régions du pays, plus particulièrement dans les régions rurales.

Les diverses mesures que nous entendons prendre favoriseront la concurrence. Nous pourrions aussi utiliser l'argent qui a été prévu dans le budget pour établir un partenariat avec le secteur privé, avec les acteurs qui ont un intérêt dans ce dossier, et pour permettre à de nouveaux joueurs d'entrer en scène afin de favoriser une concurrence et une diversité accrues et, bien sûr, élargir les services dans la circonscription du député et dans d'autres circonscriptions rurales du Canada.

[Français]

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

(La séance est levée à 18 h 49.)





# TABLE DES MATIÈRES

Le lundi 18 avril 2016

## INITIATIVES PARLEMENTAIRES

### La Charte des droits du contribuable

M. Julian .....	2327
M. Scheer.....	2328
M. Kelly.....	2328
Motion.....	2328
M. Bagnell .....	2331
M. Dusseault .....	2331
M. Dubourg .....	2331
M. Dusseault .....	2333
M. Kmiec.....	2334
M. Graham .....	2335
Mme Trudel.....	2336

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

### La Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada

Projet de loi C-10. Deuxième lecture.....	2336
M. Graham .....	2337
Mme Blaney (North Island—Powell River).....	2337
Mme Block.....	2338
Mme Alleslev.....	2338
M. Genuis .....	2339
Mme Malcolmson.....	2339
Mme Block.....	2339
M. Berthold .....	2339
Mme Young .....	2341
M. MacGregor.....	2341
Mme Block.....	2341
M. Shields .....	2341
M. Genuis .....	2343
Mme Trudel.....	2343
M. Graham .....	2343
M. Berthold .....	2343
Mme Sgro .....	2344
M. Genuis .....	2345
M. Blaikie .....	2345
Mme Young .....	2345
M. Lametti .....	2346
Mme Rempel .....	2347
M. Blaikie .....	2347
Mme Block.....	2347
Mme Rempel.....	2347
M. Blaikie .....	2348
Mme Block.....	2349
M. Lobb.....	2349
Mme Young .....	2350
M. Blaikie .....	2350

## DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

### Les Jeux d'été de Terre-Neuve-et-Labrador de 2016

M. McDonald .....	2351
-------------------	------

### Prix de la Quesnel Community Foundation

M. Doherty.....	2351
-----------------	------

### Les Jeux écossais d'Antigonish

M. Fraser (Nova-Centre).....	2351
------------------------------	------

### La restitution des biens spoliés durant l'Holocauste

M. Rankin.....	2351
----------------	------

### Une poète primée

M. Ehsassi.....	2352
-----------------	------

### Thomas «The Ghost» Chabot

M. Berthold .....	2352
-------------------	------

### Les lauréats d'Expo-sciences

Mme Jordan.....	2352
-----------------	------

### La Semaine nationale du don d'organes et de tissus

Mme Sahota.....	2352
-----------------	------

### Kadmoos Halabi

M. Abouttaif.....	2353
-------------------	------

### La violence faite aux femmes

M. Sarai .....	2353
----------------	------

### La Charte des droits et libertés

Mme Dabrusin .....	2353
--------------------	------

### Le séisme en Équateur

M. Rayes .....	2353
----------------	------

### Le Mois de la sensibilisation à la maladie de Parkinson

Mme Caesar-Chavannes.....	2353
---------------------------	------

### Le départ à la retraite d'un agent de la Police provinciale de l'Ontario

Mme Hughes.....	2354
-----------------	------

### La course de bienfaisance There and Back

Mme McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo).....	2354
---	------

### Jennifer Mawn et Arthur Laflamme

M. Massé (Avignon—La Mitis—Matane—Matapédia) ..	2354
---	------

## QUESTIONS ORALES

### L'Équateur

M. Lebel.....	2354
---------------	------

Mme Bibeau.....	2354
-----------------	------

### Les finances

M. Lebel.....	2355
---------------	------

M. Morneau.....	2355
-----------------	------

M. Lebel.....	2355
---------------	------

M. Morneau.....	2355
-----------------	------

### La fiscalité

M. Scheer.....	2355
----------------	------

M. Morneau.....	2355
-----------------	------

M. Scheer.....	2355
----------------	------

M. Morneau.....	2355
-----------------	------

### L'Agence du revenu du Canada

M. Julian .....	2355
-----------------	------

Mme Lebouthillier .....	2355
-------------------------	------

M. Julian .....	2355
-----------------	------

Mme Lebouthillier .....	2356
-------------------------	------



**Instruction au comité chargé de l'examen du projet de loi C-2**

M. Caron .....	2364
Motion .....	2364
M. Graham .....	2367
Mme Gladu .....	2367
M. Johns .....	2367
M. Boulerice .....	2368
M. Liepert .....	2368
M. MacGregor .....	2369
M. O'Toole .....	2369
M. Blaikie .....	2370
M. Genuis .....	2370
Report du vote sur la motion .....	2370

**Pétitions****Les aliments génétiquement modifiés**

Mme May (Saanich—Gulf Islands) .....	2370
--------------------------------------	------

**La réforme démocratique**

Mme May (Saanich—Gulf Islands) .....	2370
--------------------------------------	------

**Questions au *Feuilleton***

Mme Caesar-Chavannes .....	2371
----------------------------	------

**INITIATIVES MINISTÉRIELLES****La Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada**

Projet de loi C-10. Deuxième lecture .....	2371
M. Boulerice .....	2371
Mme Young .....	2372
M. Genuis .....	2372

M. Cullen .....	2372
M. Blaikie .....	2373
M. Genuis .....	2374
M. Dubé .....	2374
M. Eglinski .....	2375
M. O'Toole .....	2375
Mme Young .....	2378
M. Dubé .....	2378
M. Genuis .....	2379
M. Graham .....	2379
M. Doherty .....	2379
M. Blaikie .....	2382
M. Eglinski .....	2383
Mme Malcolmson .....	2383
M. Genuis .....	2383
M. Genuis .....	2383
M. Cullen .....	2386
Mme Young .....	2388
M. MacGregor .....	2388
M. Genuis .....	2391
Mme Blaney (North Island—Powell River) .....	2391

**MOTION D'AJOURNEMENT****Le transport ferroviaire**

M. Dubé .....	2391
Mme Young .....	2392

**Les télécommunications**

M. Johns .....	2393
M. Fergus .....	2393

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>