



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

# Débats de la Chambre des communes

---

VOLUME 148 • NUMÉRO 201 • 1<sup>re</sup> SESSION • 42<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

COMPTE RENDU OFFICIEL  
(HANSARD)

**Le mardi 19 septembre 2017**

—  
**Présidence de l'honorable Geoff Regan**

## **TABLE DES MATIÈRES**

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

## CHAMBRE DES COMMUNES

Le mardi 19 septembre 2017

La séance est ouverte à 10 heures.

---

*Prière*

---

### AFFAIRES COURANTES

• (1005)

[Français]

#### LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

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 37<sup>e</sup> 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, je propose l'adoption du 37<sup>e</sup> rapport.

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

**Des voix:** D'accord.

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

**Des voix:** D'accord.

(La motion est adoptée.)

\* \* \*

[Traduction]

#### PÉTITIONS

LA FISCALITÉ

**Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, PCC):** Monsieur le Président, je suis heureuse de présenter une pétition signée par des personnes ayant campé au terrain de camping Windsor dans la circonscription de Windsor—Tecumseh. Les pétitionnaires demandent au gouvernement de veiller à ce que les terrains de camping où travaillent moins de cinq personnes à temps plein continuent d'être reconnus et imposés comme petites entreprises.

Les propriétaires du terrain de camping ont joué le même rôle que les canaris dans les mines de charbon en ce qui concerne l'imposition passive des revenus des petites entreprises. On voit maintenant que cela s'étend à tous les domaines des petites entreprises. Les personnes qui en souffriront le plus sont celles qui ont un faible niveau de revenu, qui vont perdre leur emploi, qui ne pourront payer leur épicerie et qui n'ont pas de médecin, car les médecins menacent

de fermer leurs portes, s'ils approchent de l'âge de la retraite, ou bien de quitter le pays.

LES NAVIRES ABANDONNÉS

**Mme Sheila Malcolmson (Nanaimo—Ladysmith, NPD):** Monsieur le Président, je me joins de nouveau à de nombreux signataires résidant dans des localités côtières qui demandent au gouvernement fédéral de faire inscrire dans la loi une solution au problème de longue date que représentent les navires abandonnés sur les trois côtes du Canada. Comme le gouvernement ne propose aucune solution législative, nous demandons au Parlement d'adopter le projet de loi C-352, que j'ai présenté. Il désignerait la Garde côtière en tant que guichet unique et agence responsable au premier chef. La Garde côtière travaillerait avec les administrations locales et les provinces afin d'adopter des mesures qui inciteraient les intéressés à remettre aux autorités les navires qu'ils abandonnent, permettant du coup de prévenir les risques de pollution et de déversement de pétrole. Elle collaborerait aussi avec les entreprises locales de récupération pour veiller à l'intendance des produits et au recyclage de la fibre de verre, qui pourrait être un élément de solution.

Si le gouvernement décidait d'appuyer cette motion, il se trouverait en excellente compagnie. Diverses administrations locales — de l'île de Vancouver, à l'Ouest, à l'île de Terre-Neuve, à l'Est — ont déjà adopté des résolutions d'appui. La semaine prochaine, à l'occasion du congrès des administrations locales, le conseil exécutif de l'Association des municipalités de la Colombie-Britannique recommandera à ses membres d'appuyer aussi mon projet de loi pour régler le problème des navires abandonnés.

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

**Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV):** Monsieur le Président, j'interviens ce matin pour présenter deux pétitions. La première porte sur un cas de violation des droits de la personne qui concerne Saeed Malekpour, un Canadien détenu en Iran dont la peine de mort initiale a été commuée en peine d'emprisonnement à perpétuité pour des accusations liées à un site Web qu'il a créé. Cette personne n'aurait jamais dû être incarcérée, et son cas a été confirmé par Amnistie internationale. Les pétitionnaires demandent au Parlement d'exhorter la ministre des Affaires mondiales à intervenir au nom de Saeed Malekpour et à demander au gouvernement de l'Iran de revenir sur sa décision.

L'IMMIGRATION, LES RÉFUGIÉS ET LA CITOYENNETÉ

**Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV):** Monsieur le Président, la deuxième pétition porte sur les passeports délivrés depuis février 2012 qui n'exigent pas de preuve de citoyenneté, y compris une pièce d'identité avec photo. Ce problème a été soulevé par un grand nombre d'habitants de ma circonscription, qui demandent qu'il soit corrigé.

*Initiatives ministérielles*

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ):** Monsieur le Président, je dépose aujourd'hui à la Chambre une pétition qui émane de l'initiative d'une citoyenne de ma circonscription, Mme Thibeault-Abbassi. L'objectif de la pétition est de créer un poste d'ombudsman en matière d'immigration.

Cette dame juge avoir été traitée injustement quant à la demande d'immigration de son conjoint, qui est avec elle depuis 10 ans. Malgré toutes ses démarches, elle est incapable de le faire venir ici. Elle a un bon soutien de la part de sa communauté, et on espère avoir une réponse favorable de la part du gouvernement.

[Traduction]

## LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

**M. Tom Kmiec (Calgary Shepard, PCC):** Monsieur le Président, je présente aujourd'hui une pétition signée par 4 363 personnes qui attirent l'attention de la Chambre sur la situation actuelle au Venezuela, notamment sur la censure des médias concernant les violations des droits de la personne; l'incarcération de nombreux dirigeants comme Leopoldo Lopez et Daniel Ceballos, de même que de centaines d'étudiants, sans application régulière de la loi; l'assassinat de citoyens non armés lors de manifestations pacifiques; les groupes paramilitaires armés sans foi ni loi; et l'utilisation de gaz lacrymogène sur la population et des élus.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement du Canada de prendre deux mesures. Ils réclament le gel des actifs financiers du gouvernement du Venezuela, y compris ses comptes commerciaux et ses raffineries, jusqu'à ce que le régime Maduro accepte la volonté démocratique du peuple. Ils demandent aussi le gel des actifs des dirigeants fédéraux du pays et la révocation de leur visa canadien, le cas échéant, jusqu'à ce que le régime Maduro libère les prisonniers politiques.

\* \* \*

● (1010)

## QUESTIONS AU FEUILLETON

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

**Le Président:** D'accord?

**Des voix:** D'accord.

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Français]

LOI SUR LE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ  
AUTOMOBILE POUR LES CANADIENS

**L'hon. Marc Garneau (ministre des Transports, Lib.)** propose que le projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et une autre loi en conséquence, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

— Monsieur le Président, je souhaite présenter aujourd'hui le projet de loi S-2, loi sur le renforcement de la sécurité automobile pour les Canadiens. La sécurité des voyageurs revêt une très grande importance pour Transports Canada et pour le gouvernement. Tous les Canadiens sont concernés d'une façon ou d'une autre par la question de la sécurité routière. Certains ont déjà été impliqués

directement dans un accident de la route ou connaissent un proche qui l'a été. Les collisions ainsi que les blessures, les décès et les coûts connexes sont des tragédies pour la société. Cependant, il s'agit d'événements évitables dans une large mesure.

Nous sommes déterminés à continuer d'améliorer la sécurité automobile, car nous voulons éviter aux Canadiens de vivre de telles tragédies sur nos routes. Nous sommes convaincus que la Loi sur la sécurité automobile et les règlements et normes connexes sont une des principales mesures qui ont permis de réduire progressivement le nombre de morts et de blessés sur nos routes, malgré l'augmentation du nombre d'automobilistes. L'amélioration du régime de sécurité automobile fait partie de notre engagement visant à assurer la sécurité des Canadiens.

[Traduction]

Le but de la Loi sur la sécurité automobile est de s'attaquer aux problèmes de sécurité qui concernent les véhicules présents sur les routes canadiennes. Les modifications proposées à la Loi sur la sécurité automobile fourniront au gouvernement de nouveaux et de meilleurs outils pour rendre nos routes plus sécuritaires.

Le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles du Canada s'applique à tous les véhicules conçus pour être conduits sur les voies publiques, depuis les motocyclettes jusqu'aux poids lourds. Il s'applique également à certains véhicules hors route qui circulent à l'occasion le long des routes ou sur des sentiers ou qui les traversent. Le gouvernement fédéral se sert de la Loi sur la sécurité automobile et de son règlement d'application pour réglementer les fabricants et les importateurs de véhicules et d'équipements et pour donner confiance à nos intervenants, notamment les provinces, les territoires, les organismes publics concernés et le grand public.

Le gouvernement déploie des efforts considérables en vue d'assurer et de renforcer la sécurité automobile, et ce, depuis de nombreuses années. La Loi sur la sécurité automobile est entrée en vigueur en 1971. Au fil des ans, la Loi a été mise à jour à quelques reprises pour que son contenu demeure actuel et pertinent. Alors que les innovations et les technologies continuent d'évoluer, il est encore nécessaire d'améliorer la Loi pour s'assurer qu'elle demeure à jour.

[Français]

La Loi réglemente les exigences en matière de sécurité qui s'appliquent aux véhicules neufs et importés, ainsi qu'à l'équipement automobile neuf, afin de réduire le risque de décès, de blessures et de dommages aux biens et à l'environnement. La loi permet l'élaboration de règlements et de normes de sécurité pour les véhicules neufs et importés, pour les pneus neufs et l'équipement neuf utilisé pour retenir les enfants et les personnes handicapées dans les véhicules.

En plus d'élaborer des règlements robustes, la croissance rapide des technologies automobiles novatrices requiert un cadre législatif souple, afin d'éviter qu'ils ne freinent l'adoption de nouvelles technologies de sécurité. Le Canada risque de perdre du terrain dans un marché très important, à moins que nous saisissons l'occasion d'assouplir quelque peu la loi.

L'amélioration continue et l'adaptation à l'environnement permettent d'assurer la sécurité des Canadiens. Voilà pourquoi nous proposons d'autres modifications à la Loi sur la sécurité automobile.

•(1015)

[Traduction]

Les modifications proposées à la Loi sur la sécurité automobile ont été déposées à la Chambre des communes en juin 2015 sous la forme du projet de loi C-62 dans le but de corriger des lacunes sur le plan de la sécurité. Le projet de loi en était à la première lecture avant la dissolution du Parlement. Après l'ajout de quelques dispositions, le projet de loi a été déposé devant le Sénat en tant que projet de loi S-2. Le processus devant l'autre endroit est terminé et le projet de loi est maintenant soumis à la Chambre.

Même si je tiens à souligner un certain nombre de modifications envisagées, les plus importantes se rapportent aux rappels de véhicules et d'équipements automobiles. Par le passé, les principaux fabricants et importateurs de véhicules ont généralement remédié aux défauts liés à la sécurité pour les véhicules canadiens. Toutefois, aujourd'hui, s'il est démontré clairement qu'un véhicule, un pneu ou un siège pour enfants présente une défectuosité qui peut mettre en danger la sécurité des Canadiens et que l'entreprise n'est pas d'accord et refuse de rappeler le produit volontairement, il y a très peu de mesures qui peuvent être prises, si ce n'est que de poursuivre l'entreprise en justice. Une telle procédure retarderait la mise en oeuvre d'une solution au problème de sécurité.

Pour remédier à de telles situations, on propose de modifier la Loi pour autoriser le ministre des Transports à ordonner à une entreprise de remédier à un défaut ou à un cas de non-conformité dans un véhicule ou un équipement si le ministre estime que cela est dans l'intérêt de la sécurité publique. En vertu d'une telle ordonnance, trois options seront offertes aux entreprises pour corriger le défaut ou la non-conformité. La première serait de réparer le véhicule ou l'équipement. La deuxième serait de remplacer le véhicule ou l'équipement par un équivalent raisonnable. La troisième serait de choisir de rembourser soit le coût des réparations du véhicule ou de l'équipement qui ont déjà été effectuées, soit le prix de vente du véhicule ou de l'équipement, moins une dépréciation raisonnable.

[Français]

En outre, le projet de loi comprend le pouvoir d'ordonner à des entreprises de payer les coûts pour remédier à un défaut ou à un cas de non-conformité concernant un véhicule ou un équipement. De telles dispositions peuvent avoir une grande incidence sur la sécurité.

Les pouvoirs d'ordonnance combinés sont conçus pour éviter une éventuelle situation où le propriétaire d'un véhicule défectueux ou non conforme ne voudrait pas payer ou n'aurait pas les moyens de le faire réparer. Une telle situation constituerait un fardeau financier déraisonnable pour les Canadiens et mettrait à risque d'autres Canadiens si les propriétaires des véhicules n'étaient pas en mesure d'effectuer les réparations nécessaires. Les dispositions ont été rédigées pour s'assurer que les fabricants sont responsables des coûts liés à la réparation des défauts connus compromettant la sécurité.

Pour s'assurer que de nouveaux véhicules ou équipements qui ont des défauts liés à la sécurité ou qui ne sont pas conformes ne seront pas vendus aux Canadiens, le projet de loi contient aussi une disposition permettant au ministre d'ordonner aux entreprises de régler les défauts et les cas de non-conformité avant que les véhicules ne soient vendus aux consommateurs. Grâce à cette mesure, les véhicules présentant des problèmes de sécurité ne pourront se retrouver sur les routes canadiennes.

Ces pouvoirs d'ordonnance sont complémentaires aux pouvoirs en place qui permettent d'ordonner à une entreprise d'émettre un avis de défectuosité ou de non-conformité. Ils visent à combler des lacunes

### Initiatives ministérielles

majeures du régime sur la sécurité automobile, et une fois adoptés, ils assureront la rectification des problèmes de sécurité automobile.

[Traduction]

Au-delà de ces pouvoirs d'ordonnance, d'autres pouvoirs seront intégrés au régime canadien sur la sécurité automobile. Les véhicules qui circulent sur les routes canadiennes sont extrêmement sophistiqués et sont dotés d'ordinateurs et de logiciels exclusifs complexes. Cette complexité ne fera qu'augmenter dans les années à venir. Il pourrait donc être difficile d'obtenir de l'information sur les défauts ou les collisions ou de vérifier la conformité à la Loi sur la sécurité automobile. À cet égard, le projet de loi accordera au ministre le pouvoir d'ordonner aux entreprises de procéder à des essais, à des analyses ou à des études sur un véhicule ou un équipement, et de fournir les résultats à Transport Canada. Cette nouvelle capacité d'ordonner des études supplémentaires sera très utile pour établir les détails entourant les enjeux de sécurité.

Dans le cadre des modifications proposées, on exigera des entreprises qu'elles fournissent les coordonnées d'une personne-ressource, faisant partie de leur personnel, avec laquelle nous pourrions communiquer pour obtenir de l'information et pour vérifier la conformité à la Loi sur la sécurité automobile. Cette exigence permettra d'établir des canaux de communication plus clairs entre les entreprises et Transports Canada.

•(1020)

[Français]

Même si Transports Canada jouit de bons rapports hiérarchiques avec les principaux fabricants et importateurs au Canada, ce qui sera toujours le cas, il est risqué de continuer de s'en remettre complètement à de tels mécanismes.

Des rapports hiérarchiques clairs et officiels permettront d'assurer et d'accroître la sécurité pour la population canadienne. Les modifications proposées à la loi renforceront également la capacité de Transports Canada de vérifier la conformité à la loi, de cerner et d'analyser les défauts et les collisions. Le projet de loi clarifie où et comment les inspecteurs de Transports Canada peuvent accéder à des sites dans l'exercice de leurs fonctions. Le projet de loi S-2 ajoute une autre capacité, soit celle d'exiger la présence d'individus qui pourraient être questionnés à propos d'une inspection et d'exiger que l'on réponde à toute question raisonnable.

Les modifications proposées contribueront à ce que nos inspecteurs obtiennent l'information dont ils ont besoin pour s'assurer que les entreprises respectent bien la Loi sur la sécurité automobile, alors que les pouvoirs, exigences et outils mentionnés contribueront à assurer la sécurité des Canadiens. Une lacune persiste quand même en ce qui concerne l'application de la Loi sur la sécurité automobile et ses règlements.

À l'heure actuelle, la loi n'a que des outils d'application limités pour inciter les entreprises à s'y conformer. En cas d'infraction présumée, Transports Canada avertit la compagnie et assure le suivi ultérieur pour s'assurer que toute mesure corrective nécessaire a bien été prise. Si une mesure corrective n'a été prise, le seul recours dont dispose actuellement le ministère est d'entamer une poursuite judiciaire. Ces poursuites sont fastidieuses et coûteuses pour l'industrie et le gouvernement, et dans certains cas, elles ne sont pas entièrement adaptées à une infraction donnée.

*Initiatives ministérielles*

Ainsi, les changements proposés introduisent un régime de sanctions administratives pécuniaires qui contribuera à encourager les compagnies à se conformer, comme option efficace et moins coûteuse que des poursuites judiciaires. Les compagnies pourront également interjeter appel d'une sanction administrative pécuniaire devant le Tribunal d'appel des transports du Canada.

La procédure d'examen visera à déterminer si l'entreprise ou la personne a commis une infraction à la loi, et le cas échéant, si la sanction imposée était appropriée. Dans certains cas, des mesures plutôt que des amendes conviennent mieux ou présentent de plus grands avantages pour les Canadiens, comme par exemple, une campagne de promotion de la sécurité ou des changements dans la culture de sécurité d'une entreprise.

[Traduction]

Un nouvel outil proposé, que l'on appelle consentement, créera ce pouvoir. Il autorisera le ministre à négocier une entente acceptable de part et d'autre qui permettra de renforcer la sécurité automobile pour le bien de tous les Canadiens. Les consentements seront inscrits à la Cour fédérale et publiés. Une fois publiés, ils auront le même statut qu'une décision judiciaire.

Ensemble, les sanctions administratives pécuniaires et les consentements permettront d'accroître considérablement le nombre de mesures d'application en vertu de la Loi sur la sécurité automobile. Toutefois, les modifications proposées à la Loi ne concernent pas uniquement le régime d'application et de conformité. Comme nous l'avons vu, les technologies automobiles évoluent à un rythme de plus en plus rapide. C'est d'autant plus un problème lorsque l'on sait que l'automatisation et la connectivité des véhicules augmentent et que l'on examine et élabore davantage de nouvelles technologies environnementales.

L'émergence de nouvelles technologies peut présenter des avantages sur le plan de la sécurité, de l'innovation ou de l'environnement. Toutefois, il arrive que nos règlements ne soient pas assez souples pour s'adapter à ces changements. C'est pourquoi on propose de modifier les dispositions sur les arrêtés et les dispenses provisoires dans la Loi sur la sécurité automobile pour que celle-ci ait la souplesse voulue pour appuyer ces innovations tout en assurant la sécurité des Canadiens.

Une ordonnance provisoire permet de suspendre ou de modifier temporairement un règlement en vigueur le temps d'élaborer une modification réglementaire permanente. Cela permet de signaler à l'industrie et aux Canadiens qu'une modification réglementaire est en cours pour permettre la mise en application rapide des avancées. On propose de modifier le pouvoir de délivrer une ordonnance provisoire pour faire passer la durée d'une telle ordonnance d'un à trois ans afin de donner suffisamment de temps pour terminer les règlements officiels et permettre l'adoption anticipée de nouvelles technologies qui pourraient être bénéfiques pour les Canadiens.

• (1025)

En outre, on propose de rendre plus efficace l'actuel processus de dispense. Cela appuiera l'adoption de nouvelles technologies ou de nouveaux véhicules. Les pouvoirs envisagés autoriseraient le ministre à accorder une dispense par rapport aux normes en vigueur à l'appui de nouvelles caractéristiques de sécurité ou encore de nouveaux types de véhicules ou de technologies, sans compromettre la sécurité des Canadiens.

Des dispenses pourraient être accordées à des entreprises qui en font la demande et qui sont en mesure de prouver que la sécurité des Canadiens ne serait pas compromise. Les dispenses seraient rendues publiques, ce qui assurerait un processus transparent et équitable.

[Français]

Ces mesures contribueront à faire en sorte que la Loi sur la sécurité automobile continue de protéger les automobilistes, sans pour autant entraver l'innovation et les technologies pouvant également présenter des avantages pour les Canadiens, notamment en ce qui concerne leur sécurité. Cette série exceptionnelle de modifications particulièrement nécessaires à la Loi sur la sécurité automobile viendra renforcer les outils à la disposition du gouvernement et les exigences de l'industrie sans délaisser l'aspect de la sécurité des Canadiens sur nos routes.

L'autre Chambre a modifié le projet de loi pour y ajouter certaines mesures de protection additionnelles pour les concessionnaires. Nous sommes d'avis que ces modifications découlent d'une bonne intention et qu'elles ont été utiles pour porter à notre attention certaines préoccupations des concessionnaires au sujet de l'incidence des rappels sur cette industrie. Je remercie nos collègues de l'autre Chambre de leurs efforts.

Toutefois, nous croyons aussi que ces dispositions, dans leur forme actuelle dans le projet loi S-2 modifié, vont au-delà du pouvoir et de l'objet de la loi, qui est d'assurer la sécurité des automobilistes, et non de gérer certaines questions financières contractuelles et la relation entre les concessionnaires et les fabricants.

Une telle modification, si elle demeurait dans la loi, pourrait créer un déséquilibre entre les concessionnaires et les autres acheteurs, alors que les uns se retrouveraient avantagés par rapport aux autres. Cela pourrait entraîner des contestations judiciaires quant à l'application à l'égard des concessionnaires et causer des conséquences non voulues, telle l'absence de recours pour les fabricants lorsque les concessionnaires ne remplissent pas leurs obligations. Ce genre de problème pourrait éventuellement avoir des conséquences sur les relations et ententes commerciales entre les concessionnaires et les fabricants. La modification ne tient pas compte non plus du fait qu'il existe d'autres mécanismes servant à protéger les intérêts commerciaux des concessionnaires.

Encore une fois, je reconnais que les modifications apportées par l'autre Chambre découlent d'une bonne intention et qu'elles constituent un exemple des échanges sains entre nos deux Chambres. Nous croyons qu'il est possible de répondre aux préoccupations des concessionnaires tout en évitant les conséquences non voulues mentionnées. Nous savons que les concessionnaires ont la sécurité à coeur et qu'ils voudront travailler avec notre gouvernement et les parlementaires afin de moderniser la Loi sur la sécurité automobile de façon à ce que les Canadiens en ressortent gagnant.

[Traduction]

Plus que jamais, il est essentiel que les élus agissent rapidement et aillent de l'avant avec le projet de loi S-2. La capacité du Canada d'assumer davantage son rôle de surveillance et d'évaluer adéquatement les aspects liés à la sécurité des nouvelles technologies dépendra du succès remporté par ce projet de loi.

J'attends avec impatience que le projet de loi soit soumis au comité et que l'on procède à l'étude de ses dispositions, notamment en ce qui a trait aux répercussions et aux conséquences de la modification proposée qui concerne les concessionnaires. Je suis d'accord avec l'idée que le comité procède à une analyse approfondie. J'attends avec intérêt de témoigner devant le Comité en compagnie d'autres représentants du ministère et de collaborer avec les parlementaires afin de renforcer la loi dans le but de rendre les routes plus sécuritaires pour tous les Canadiens.

*Initiatives ministérielles*

•(1030)

**Mme Kelly Block (Carlton Trail—Eagle Creek, PCC):** Monsieur le Président, je me réjouis à la perspective de travailler avec le ministre tout au long de la session sur certaines des différentes mesures législatives dont nous serons saisis.

Comme le ministre l'a souligné, l'ancien ministre a présenté en juin 2015 une mesure législative semblable, le projet de loi C-62, qui était presque identique. Après l'examen du projet de loi S-2, nous avons remarqué qu'il diffère du projet de loi C-62, notamment parce qu'il propose de nouvelles dispositions à l'article 16.

Le ministre peut-il nous en dire davantage au sujet des différences entre le projet de loi C-62 et le projet de loi S-2, et nous dire brièvement ce qui les justifie?

**L'hon. Marc Garneau:** Monsieur le Président, ma collègue a raison d'affirmer que le projet de loi C-62 a été présenté à l'origine par le gouvernement précédent et qu'il contenait un bon nombre de bonnes mesures, qui se trouvent dans le projet de loi S-2. Les deux diffèrent parce que le nouveau projet de loi prévoit quelques éléments supplémentaires.

Premièrement, il prévoit le pouvoir de négocier les consentements, dont je viens de parler.

Deuxièmement, il prévoit le pouvoir de conclure des ententes administratives. Nous croyons que cette disposition offre une souplesse accrue. On évitera ainsi de devoir toujours aller en cour, ce qui est un processus long et coûteux.

Troisièmement, il prévoit la prolongation de la durée et l'élargissement de la portée du pouvoir d'un arrêté à effet provisoire. L'objectif est de tenter d'offrir une souplesse accrue aux fabricants qui mettent au point de nouvelles technologies. Il faudra peut-être faire preuve de souplesse quant aux règlements en matière de sécurité pour leur permettre de mettre au point les nouvelles technologies.

Quatrièmement, il prévoit l'élargissement de la portée des dispenses et l'autorisation ministérielle.

Ces éléments visent à offrir une souplesse accrue, particulièrement pour le secteur manufacturier lorsqu'il développe de nouvelles technologies, mais qu'il doit quand même respecter les règles de sécurité.

Je remercie le gouvernement précédent du projet de loi C-62. Cette mesure avait été bien élaborée, dans l'ensemble. Malheureusement, elle ne s'est rendue qu'à l'étape de la première lecture. Nous poursuivons les travaux qui ont été entamés et nous espérons que le projet de loi sera adopté rapidement pour le bien des Canadiens.

[Français]

**M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD):** Monsieur le Président, je remercie le ministre de sa présentation et de son discours ce matin.

J'aurai l'occasion dans quelques minutes de réagir à cette présentation. Je l'annonce déjà, nous allons appuyer ce projet de loi en deuxième lecture, parce qu'il nous tarde de pouvoir l'étudier le plus rapidement possible en comité, car il en va de la sécurité de tous les citoyens.

Si le projet de loi comporte des mesures fort intéressantes, ma question se rapporte au dernier audit sur la surveillance de la sécurité automobile édicté par le vérificateur général. Il faisait état, je ne dirais pas de lacunes, mais de certains questionnements importants au sein même du ministère. Quand, par exemple, on fait des compressions importantes dans les tests de collision, une procédure que le gouvernement et le ministère des Transports ont dans leur

pratique courante, ne va-t-on pas à contresens de l'esprit même du projet de loi déposé ce matin et qui a toute sa valeur?

Ma question est très simple: comment le ministre va-t-il conjuguer à la fois les principes et l'esprit du projet de loi avec les compressions dans son propre ministère, qu'on a pu observer au cours des dernières années?

**L'hon. Marc Garneau:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question.

En fait, par l'entremise du Comité permanent des comptes publics qui a assuré le suivi, le vérificateur général a fait des recommandations, et nous sommes en train de les examiner. Comme nous le savons, la sécurité sur nos routes est extrêmement importante.

Mon collègue a mentionné la question des tests pour constater ce qui se produit lors de collisions. Je suis très fier que nous ayons des installations à Blainville où ces tests ont lieu, non seulement pour les automobiles, mais aussi pour les sièges d'auto pour enfants et l'évaluation des pneus.

En fait, dans le budget de 2016, nous avons ajouté 5,4 millions de dollars pour continuer d'améliorer l'équipement très important qui sera utilisé pour les tests, particulièrement en ce qui concerne les véhicules en développement. Nous avons besoin d'une instrumentation à l'extérieur des bâtiments, car nous commençons à évaluer des véhicules qui pourraient vraiment exploser, parce la possibilité existe s'ils fonctionnent avec des piles combustibles à l'hydrogène et d'autres carburants. Il faut être sécuritaire.

Nous continuons d'augmenter notre visibilité et nos évaluations concernant les véhicules. Pour nous, la sécurité des véhicules qui vont sur nos routes continuera d'être prioritaire.

•(1035)

[Traduction]

**Mme Filomena Tassi (Hamilton-Ouest—Ancaster—Dundas, Lib.):** Monsieur le Président, dans son survol, le ministre a parlé du pouvoir qu'aurait le ministre de prendre des mesures pour faire corriger des défauts. J'aimerais qu'il nous explique plus en détail pourquoi ce pouvoir est important et en quoi il contribuerait à la sécurité des Canadiens.

**L'hon. Marc Garneau:** Monsieur le Président, comme je l'ai mentionné dans mon exposé, la Loi, dans sa forme actuelle, oblige simplement les fabricants à délivrer des avis de défaut; elle ne les force pas à aller plus loin. Cela dit, il faut souligner que, dans la grande majorité des cas, les fabricants en font plus; ils procèdent à un rappel et remédient au problème à leurs frais, ce qui est une bonne chose. Toutefois, ils ne sont pas obligés de le faire et ils peuvent décider de contester une évaluation effectuée par Transports Canada révélant, de l'avis du ministère, un défaut lié à la sécurité.

La mesure législative proposée est semblable à la loi en vigueur aux États-Unis. Dans les cas où il pourrait y avoir divergence d'opinions entre le gouvernement du Canada, Transports Canada et le fabricant sur des questions liées à la sécurité, le projet de loi prévoit des pouvoirs ministériels complémentaires permettant d'obliger les fabricants à prendre des mesures, dont le rappel du véhicule et la correction du problème sans frais pour le propriétaire. Lorsque nous ne sommes pas en mesure de procéder à toutes les analyses voulues parce que la construction du véhicule comporte certaines techniques exclusives, nous pourrions en outre ordonner aux fabricants d'effectuer certains tests afin de détecter l'éventuelle présence d'un défaut lié à la sécurité tout en respectant le caractère exclusif de la technique.

*Initiatives ministérielles*

Ces outils robustes sont nécessaires pour assurer la sécurité des Canadiens.

**L'hon. Kevin Sorenson (Battle River—Crowfoot, PCC):** Monsieur le Président, je remercie le ministre de nous avoir communiqué ces renseignements au sujet du projet de loi et d'avoir mentionné le comité des comptes publics, dont je suis le président. Nous avons présenté les recommandations à deux volets et nous sommes impatients de connaître la stratégie et l'échéancier de son ministère. Si j'ai bien compris, le ministre a affirmé que le gouvernement n'appuyait pas l'amendement du Sénat, ce qui me fait douter de la possibilité d'adopter rapidement ce projet de loi, comme le ministre dit vouloir le faire.

Puisque le secteur de la sécurité dans les véhicules et dans les transports est intégré avec celui des États-Unis, en quoi le projet de loi se compare-t-il à la législation américaine actuelle? Va-t-il plus loin, ou est-ce à peu près la même chose qu'aux États-Unis?

• (1040)

**L'hon. Marc Garneau:** Monsieur le Président, le projet de loi est très similaire à ce qui s'applique aux États-Unis. Certains détails diffèrent parce que nous croyons qu'ils correspondent mieux à la réalité canadienne, mais, dans l'ensemble, il ressemble beaucoup à la législation américaine.

En ce qui concerne l'amendement du Sénat, il repose sur de bonnes intentions et il a mis en évidence les préoccupations des concessionnaires. Cependant, le projet de loi S-2 concerne la Loi sur la sécurité automobile. Il y est question de sécurité. Il ne traite pas de la relation entre les concessionnaires et les fabricants, qui suppose souvent des ententes de confidentialité s'appliquant dans les situations comme celle dont nous discutons.

Nous savons que les concessionnaires disent avoir des préoccupations et nous croyons pouvoir y répondre. Nous renverrons cette question au comité. Bien entendu, le comité, dans son indépendance, aura toute la liberté pour décider comment répondre à ces préoccupations, mais il convient de souligner que la Loi sur la sécurité automobile est principalement axée sur la sécurité, pas sur la relation financière entre les concessionnaires et les fabricants.

**Mme Kelly Block (Carlton Trail—Eagle Creek, PCC):** Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je prends part au débat sur le projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et une autre loi en conséquence.

Présenté au Sénat par le leader du gouvernement au Sénat le 11 mai 2016, ce projet de loi a été renvoyé en octobre au Comité sénatorial permanent des transports et des communications, qui l'a renvoyé au Sénat un mois plus tard avec une proposition d'amendement. Le projet de loi amendé a franchi l'étape de la troisième lecture au Sénat le 2 février. Il se trouve donc depuis un certain temps dans la liste des dossiers à traiter à la Chambre. Je me rappelle que, pendant la dernière semaine de la dernière session, j'étais prête, chaque soir, à recevoir un appel me disant que la Chambre allait débattre de cette mesure.

Il s'agit d'un enjeu important. En effet, que les Canadiens utilisent le transport en commun, marchent ou prennent leur voiture ou leur bicyclette, ils comptent presque tous sur les routes pour se déplacer ou pour recevoir les biens et services dont ils ont besoin au quotidien. Aller au supermarché peut sembler banal aux conducteurs et à leurs passagers, mais il a fallu des millions d'heures de travail pour mettre au point la technologie et les innovations qui font fonctionner nos véhicules.

Comme pour toute chose, les véhicules sont dotés de milliers de pièces mobiles. Malgré les meilleures intentions, il arrive à

l'occasion que les systèmes ne fonctionnent pas comme prévu. Le Canada doit donc se doter d'un régime de réglementation rigoureux afin d'informer les Canadiens au sujet des risques, et que les véhicules qui posent un danger pour le conducteur, les passagers ainsi que les autres usagers de la route soient réparés ou retirés rapidement de la circulation.

Je discuterai plus en détail du contenu du projet de loi au cours de mon intervention, mais il faut d'abord souligner que le vérificateur général a entamé, en novembre 2015, un examen de 10 mois portant sur l'efficacité des processus suivis par la Direction de la sécurité des véhicules automobiles de Transport Canada. Son rapport, publié le 29 novembre dernier, mérite une étude approfondie. Le message général souligne un certain nombre de problèmes. Je cite l'introduction:

Dans l'ensemble, nous avons constaté que Transports Canada n'avait pas élaboré en temps opportun des normes de sécurité automobile pour faire face aux risques et problèmes émergents [...] Nous n'avons pas toujours pu déterminer comment le Ministère avait utilisé les éléments probants et les données de recherches pour élaborer ou modifier des normes de sécurité.

Je discuterai plus en détail du contenu du rapport du vérificateur général au cours de mon intervention, mais d'abord, j'aimerais simplement indiquer que les mesures incluses dans le projet de loi S-2 n'auraient aucune incidence sur bon nombre des problèmes structurels que le vérificateur général a dévoilés dans le rapport qu'il a publié en automne.

Dans l'ensemble, ce sont les fabricants d'automobiles qui lancent les rappels d'eux-mêmes. En 2015, 5 millions de véhicules de tourisme ont été rappelés au Canada. Il s'agit de 5 millions de véhicules par rapport à un total d'un peu moins de 24 millions de véhicules immatriculés au pays. De 2010 à 2016, les fabricants ont lancé au moins 318 rappels à propos desquels Transports Canada n'avait reçu aucune plainte.

Habituellement, lorsqu'un problème est découvert, que ce soit par le fabricant ou par Transports Canada, le fabricant lance un rappel. Il communique avec tous les propriétaires du véhicule touché, et les véhicules sont réparés sans que leur propriétaire débourse quoi que ce soit. C'est un processus somme toute banal, mais il arrive parfois qu'il y ait une divergence d'opinions entre Transports Canada et le fabricant.

Actuellement, la Loi sur la sécurité automobile limite la possibilité du ministre des Transports d'émettre des avis de défaut lié à la sécurité et de poursuivre les fabricants au criminel lorsqu'un défaut risquant d'être dangereux est découvert. En fait, la dernière fois que le ministre a poursuivi un fabricant au criminel remonte à près de 25 ans, c'est-à-dire en 1993, lorsque Transports Canada a traîné Chrysler Canada devant les tribunaux en raison de câbles de treuil défectueux. L'affaire a été rejetée en 2000.

Les poursuites au criminel ne se sont pas révélées efficaces pour faire respecter la Loi sur la sécurité automobile. Depuis cette dernière poursuite, il y a 23 ans, les fabricants ont lancé de leur plein gré des milliers de rappels différents.

Quel serait l'effet du projet de loi? En quoi permettrait-il d'améliorer la sécurité routière? Les articles 10.5 et 10.51 modifieraient la Loi de façon à confier au ministre des Transports le pouvoir de lancer un rappel et d'ordonner aux fabricants de corriger le défaut sans que le consommateur ait à déboursé quoi que ce soit.



*Initiatives ministérielles*

●(1045)

L'intention est évidente ici, mais ce n'est certainement pas le cas du processus prévu. Le ministre, avant de prendre un arrêté, doit prendre une détermination provisoire en se fondant sur les tests, analyses, inspections, examens ou recherches qu'il estime indiqués. Ensuite, il doit aviser l'entreprise par écrit, publier un avis de détermination provisoire et inviter toute personne à formuler des commentaires écrits. Voici où le libellé devient ambigu :

Le ministre ne prend une décision définitive à l'effet de savoir si un arrêté est nécessaire que lorsqu'il a pris en considération les renseignements qu'il estime pertinents.

La disposition soulève une question. De quelle autre façon un ministre pourrait-il prendre une décision qu'en tenant compte de l'information qu'il juge pertinente? Il est étonnant qu'un ministre puisse fonder une décision sur les renseignements qu'il estime pertinents, lesquels peuvent être anecdotiques, plutôt que de s'appuyer sur des essais reproductibles et des faits.

Je le répète, près de cinq millions de véhicules ont fait l'objet d'un rappel au Canada l'an passé. On peut donc difficilement reprocher aux fabricants, de façon générale, de ne pas être prudents ou proactifs. L'outil proposé sera rarement, voire jamais utilisé.

Les articles 16.01 et 16.1 proposés octroient au ministre des Transports l'autorité d'imposer des sanctions pécuniaires aux entreprises jusqu'à un plafond quotidien de 200 000 \$, en fonction de l'infraction commise.

De plus, l'article accorde à Transports Canada le pouvoir de s'opposer aux sanctions non pécuniaires imposées à des entreprises, qu'on appelle des ententes de conformité, afin de favoriser le respect de la loi. Par ailleurs, l'article donne le pouvoir discrétionnaire au gouverneur en conseil de prévoir, par règlement, le montant maximal de la sanction applicable pour toute série ou catégorie connexe de contraventions.

En général, l'article 16 est très clair. Si les sanctions pécuniaires et non pécuniaires sont appliquées de façon appropriée, elles pourraient favoriser le respect des mesures prévues.

L'article 10.4 du projet de loi contribue à multiplier le nombre d'avis qu'une entreprise doit envoyer aux consommateurs une fois qu'un processus de rappel a été lancé. Le problème sur lequel le Sénat a mis l'accent à propos de cet article est que les pièces ou la technologie nécessaires pour corriger un défaut ne sont pas toujours disponibles et que la date à laquelle le travail pourra être fait n'est pas connue séance tenante. En théorie, les entreprises devraient envoyer un nouvel avis à chaque fois qu'un nouveau calendrier est établi pour des réparations.

Dans le cas de Takata et de ses coussins gonflables — des millions de voitures ont été touchées et l'entreprise a fait faillite —, la date à laquelle on estimait que de nouvelles pièces seraient disponibles changeait d'un jour à l'autre. Théoriquement, un manufacturier aurait dû envoyer une mise à jour de l'avis de rappel à chaque mise à jour.

Il y a un véritable risque que les consommateurs, à force de recevoir de multiples lettres les informant encore une fois d'un changement de date quant à la disponibilité de nouvelles pièces ou technologie se mettent à ignorer ces avis, et le pourcentage de véhicules amenés chez un concessionnaire pour y être réparés pourrait tomber en dessous des 78 % actuels.

L'article 15 du projet de loi donnerait de nouveaux pouvoirs très importants aux inspecteurs de Transports Canada. Certains de ces pouvoirs s'avèrent vraiment surprenants quand on pense qu'il s'agit

d'une mesure législative de nature technique. Je vais donc citer directement le projet de loi. Ainsi :

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

[...] examiner tous matériels ou pièces se trouvant dans le lieu visité;

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

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

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

Bref, l'inspecteur peut entrer dans n'importe quelle propriété privée, pourvu que ce ne soit pas une habitation, sans risquer d'être accusé d'intrusion. Il peut inspecter tout véhicule ou équipement, copier les données contenues dans un ordinateur et emporter de l'équipement pour le soumettre à des tests, et ce, dans le but de vérifier la conformité à la loi, et non de vérifier la non-conformité.

●(1050)

Cette différence est importante, car une vérification de la non-conformité signifierait que l'inspecteur donne suite à une série de plaintes des consommateurs ou participe à une enquête entreprise par des ingénieurs de Transports Canada. Vérifier la conformité signifie que Transports Canada peut effectuer des inspections sans avoir à démontrer qu'il a un motif raisonnable de le faire. Or, le système de justice canadien est fondé sur la présomption d'innocence. C'est celui qui accuse qui a le fardeau de la preuve, et non celui qui se défend.

Une nouvelle disposition conférerait en outre à l'inspecteur un large pouvoir pour contraindre les gens à témoigner dans l'usine qu'il visite :

[Quiconque se trouve dans les lieux visités est tenu] de répondre à toute question que peut valablement poser l'inspecteur et qui est liée à l'inspection [...] et de lui donner accès aux données informatiques qu'il peut valablement exiger.

L'inspecteur pourrait donc interroger non seulement les gestionnaires et les propriétaires d'un établissement, mais également les ouvriers de la chaîne de montage, en l'absence d'un représentant syndical. Les dispositions législatives proposées ne disent pas si l'information recueillie au cours de ces entretiens au hasard pourrait être utilisée dans une poursuite judiciaire.

Le mot « valablement » risque d'être interprété de diverses manières et devrait être mieux défini. De plus, au-delà d'une définition moins ambiguë, il faudrait savoir qui réglerait le différend si un employé et un inspecteur ne s'entendent pas sur les questions qui peuvent être valablement posées.

L'article 8.1 proposé du projet de loi donne au ministre le pouvoir d'ordonner à un fabricant d'effectuer des tests précis sur ses produits afin de vérifier la conformité à la loi. Transports Canada n'aura jamais les ressources et les connaissances dont les fabricants disposent pour tester leurs propres produits. Par conséquent, cet article rectifie partiellement l'asymétrie des renseignements. Le problème, c'est que les gens ne peuvent pas demander quelque chose s'ils ne savent pas que cette chose existe. Alors qu'il est bien de pouvoir demander un test, c'est un peu comme aller à la pêche: il n'y a aucune garantie.

L'article 13 proposé donne au ministre le pouvoir de suspendre l'application d'un règlement pour une période d'au plus trois ans si cela est dans l'intérêt de la sécurité publique ou si cette dispense promouvra l'innovation qui mènera à des véhicules plus sécuritaires. Je crois que de faire passer la période de suspension possible d'un règlement d'un à trois ans permettra aux sociétés de tester de nouveaux produits. Dans l'ensemble, c'est un bon changement.

*Initiatives ministérielles*

Cependant, la mesure législative est incomplète. Elle ne couvre pas les pièces de remplacement importantes comme les pare-brise, les conduites de frein, les liquides pour frein et les coussins gonflables de remplacement. Je suis étonnée qu'il n'en soit pas question dans le projet de loi dont nous débattons aujourd'hui, étant donné que cela est couvert dans la législation américaine.

Plus tôt dans mon intervention, j'ai fait mention du rapport du vérificateur général sur la Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile de Transports Canada, publié à la fin de novembre 2016. Le vérificateur général y souligne que Transports Canada laisse les constructeurs automobiles exercer une influence disproportionnée dans l'élaboration ou la modification de la réglementation. Il est important de souligner cet état de faits parce que ce sont de vastes consultations publiques sur divers enjeux qui assurent la sécurité routière.

Malheureusement, le projet de loi S-2 ne prévoit pas l'obligation de consulter d'autres intéressés que les constructeurs automobiles. Compte tenu du fait que le projet de loi S-2 précise avec force détails les mesures que doit prendre le ministre avant d'ordonner un rappel, je suis étonnée qu'on ne puise inscrire dans la loi un processus similaire en ce qui a trait à l'élaboration ou à la modification de la réglementation.

Le vérificateur général a également constaté que, en dépit de nombreuses années de recherche sur la nécessité de renforcer les dispositifs de retenue pour les sièges d'enfant — parce que ces sièges sont maintenant plus lourds — Transports Canada n'a pas mis en place un règlement tenant compte de ses recherches parce que cela aurait nui à l'industrie. Quel est alors l'intérêt de faire mener des recherches pendant des années par Transports Canada sur un enjeu de sécurité si le Canada attend que les États-Unis légifèrent avant de faire de même. Le projet de loi S-2 ne règlera pas ce problème.

Au paragraphe 4.42 du rapport du vérificateur général, on peut lire que Transports Canada possédait seulement des données partielles sur les collisions et les blessures dans la Base nationale de données sur les collisions parce que les provinces n'avaient pas fourni l'information voulue.

Par surcroît, il est indiqué au paragraphe 4.43 que Transports Canada n'a pas accès à des données complètes provenant de compagnies d'assurance, d'hôpitaux, de forces policières et d'autres intervenants dans le domaine de la sécurité automobile. Par conséquent, Transports Canada ne dispose pas de données complètes pour établir les priorités à venir en matière de sécurité automobile. Or, le projet de loi S-2 ne remédiera, même en partie, à aucune de ces lacunes relevées dans le rapport du vérificateur général au sujet de la qualité des données.

• (1055)

Le vérificateur général signale enfin que le budget de la Direction générale de la sécurité des véhicules automobiles a été réduit en 2016 et que celle-ci ne possédait pas de plan opérationnel à long terme pour ses activités. Par exemple, les sommes consacrées aux essais sur la résistance à l'impact ont fondu de 59 % pour l'exercice 2016-2017. Pendant la même période, le financement alloué à six équipes régionales de sensibilisation à la sécurité routière travaillant dans les locaux des facultés d'ingénierie de divers collèges et universités a aussi été réduit. Or, l'information que ces équipes recueillaient ne pourra plus servir à alimenter le processus décisionnel, lequel, aux dires du vérificateur général, n'était déjà pas optimal.

Malgré ces compressions, le ministère a choisi d'annoncer, dans le budget de 2016, la construction d'une glissière de sécurité extérieure

au coût de 5,4 millions de dollars au Centre d'essais pour véhicules automobiles. Comprendra qui veut. Dans la mesure où les sommes allouées aux essais ont été considérablement réduites, le vérificateur général s'est demandé comment ce projet pouvait se justifier. Personne ne peut toutefois dire s'il se serait malgré tout retrouvé dans le budget de 2016 si le vérificateur général n'avait pas entrepris son évaluation.

Bref, même s'il est vrai que le projet de loi S-2 contribuera à la sécurité automobile, je considère qu'il y manque certains éléments clés. Espérons que le gouvernement acceptera d'améliorer sa mesure législative et de renforcer la sécurité automobile au Canada en étudiant les amendements qui lui seront proposés. Je terminerai en rappelant que, selon les statistiques en provenance des États-Unis, moins de 5 % des blessures et des décès causés par des automobiles sont attribuables à un mauvais entretien du véhicule ou à un défaut de sécurité. Le projet de loi constitue certes un point de départ intéressant, mais il ne faudrait pas oublier pour autant les 95 % restants.

**M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Monsieur le Président, je suis un peu surpris de l'attitude des conservateurs envers ce projet de loi. Examinons les principes dont nous débattons aujourd'hui. Le gouvernement a reconnu l'importance de la sécurité automobile partout au Canada et le ministre a adopté une approche directe en présentant un projet de loi qui protégera les consommateurs tout en rendant les rues et les routes plus sécuritaires. Le projet de loi a comme but principal de donner plus de pouvoir au ministre pour qu'il puisse atteindre cet objectif.

Pourquoi les conservateurs ne comprennent-ils pas les avantages de faire adopter le projet de loi pour avoir des routes plus sécuritaires, une responsabilité accrue dans l'industrie automobile et un ministre investi du pouvoir d'apporter les changements nécessaires que les consommateurs veulent, mais surtout des rues plus sûres pour tous?

• (1100)

**Mme Kelly Block:** Monsieur le Président, je ne suis pas certaine de ce que le député a retenu de mes commentaires sur le projet de loi S-2. Quoique le projet de loi dont nous sommes saisis ressemble beaucoup au projet de loi C-62, il existe certaines différences entre les deux. Il ne s'agit pas du même projet de loi. Ce nouveau projet de loi comporte de nouvelles mesures et le Sénat propose un amendement que les conservateurs aimeraient avoir le temps d'examiner. Nous allons l'examiner et je suis impatiente d'appuyer le projet de loi à l'étape de la deuxième lecture pour le renvoyer au comité.

[Français]

**M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD):** Monsieur le Président, j'écoute toujours avec beaucoup d'attention les propos de ma collègue porte-parole en matière de transports, parce que je lui reconnais non seulement une compétence, mais aussi une manière particulière d'étudier chacun des projets de loi. Cependant, j'avoue que je suis un peu étonné. Je partage bon nombre des questionnements qu'elle présente ce matin, et évidemment, l'étude en comité nous permettra d'aller plus avant et, espérons-le, de trouver des réponses.

*Initiatives ministérielles*

Voici ma question fondamentale: y a-t-il eu un changement de paradigme au Parti conservateur? Ce parti que j'ai longtemps reconnu comme étant le champion de l'autoréglementation a présenté le projet de loi C-62, soit l'ancêtre du projet de loi S-2, à quelques mois de l'élection de 2015. Alors, comment se fait-il que les principales mesures du projet de loi S-2 que l'on reconnaît comme étant des lacunes n'étaient pas toutes comprises dans le projet de loi C-62? Surtout, pourquoi les conservateurs ont-ils présenté le projet de loi C-62 si tard, après tant d'années au gouvernement? Il aurait pu être adopté bien avant pour garantir la sécurité de tous les automobilistes au Canada.

[Traduction]

**Mme Kelly Block:** Monsieur le Président, je suis heureuse de pouvoir siéger au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités en compagnie de mon collègue. Je le remercie de ses observations.

Je reconnais que le projet de loi C-62 a été présenté en juin 2015, peu de temps avant le déclenchement des élections. Cependant, je tiens à assurer au député que le caucus conservateur et moi-même, tout comme les autres personnes siégeant dans cette enceinte, avons à coeur la sécurité des consommateurs. Je ne tiens pas à ressasser de vieux conflits, mais je suppose que nous aurions pu présenter le projet de loi C-62 bien avant juin 2015 si les partis de l'opposition n'avaient pas si souvent fait obstacle aux efforts du gouvernement conservateur durant la 41<sup>e</sup> législature.

Je le répète, cela ne sert à rien de revenir sur ce qui s'est produit pendant la dernière législature. Nous sommes saisis du projet de loi S-2. Je crois que je peux dire au nom de mes collègues du caucus conservateur que nous sommes impatients d'examiner le projet de loi en comité, de poser des questions et de présenter des amendements qui renforceront le projet de loi.

**M. Dan Albas (Central Okanagan—Similkameen—Nicola, PCC):** Monsieur le Président, je remercie la députée de sa participation au débat. Je dois avouer que je suis très préoccupé par les dispositions portant sur la conformité et la non-conformité, puisque des inspecteurs du gouvernement pourront essentiellement se présenter sur un lieu de travail et disposer d'un accès complet pour vérifier la conformité plutôt que la non-conformité — ce qui, comme la députée l'a signalé, est très différent.

Dans un cas, il s'agit d'une intervention majeure du gouvernement, puisque n'importe quel lieu de travail pourra pratiquement faire l'objet d'une vérification en tout temps. Dans l'autre cas, il s'agit d'une approche ciblée. Le gouvernement prend les mesures nécessaires pour s'assurer que les consommateurs sont protégés lorsque des préoccupations sont soulevées. La première approche utilise des ressources et exige du temps, alors que la deuxième approche est ciblée.

Quelles autres mesures le gouvernement pourrait-il prendre pour répondre à cette préoccupation?

**Mme Kelly Block:** Monsieur le Président, c'est l'une des raisons pour lesquelles j'ai souligné cette partie du projet de loi dans mes observations.

Pour nous rassurer, le gouvernement pourrait mener une étude approfondie du projet de loi, examiner cette partie en tenant compte des enjeux dont j'ai parlé et être disposé à envisager les amendements qui pourraient être proposés.

• (1105)

**Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV):** Monsieur le Président, puisque la députée fait allusion à la 41<sup>e</sup> législature et à la

première présentation de ce projet de loi, je me demande si elle a des commentaires à ce sujet, bien que ce soit peut-être déplacé de ma part de lui poser la question à elle. Toutefois, je n'ai pas eu l'occasion de poser la question au ministre.

Je me demande pourquoi ce projet de loi, qui est un projet de loi d'initiative ministérielle, appuyé par le ministre, nous provient du Sénat. Il se fonde sur ce qui avait été proposé initialement dans un projet de loi d'initiative ministérielle présenté à la 41<sup>e</sup> législature. Je me demande toujours pourquoi de tels projets sont présentés au Sénat plutôt qu'à la Chambre.

**Mme Kelly Block:** Monsieur le Président, je ne ferais que des hypothèses si j'essayais de déterminer la raison pour laquelle le gouvernement a décidé de présenter ce projet de loi au Sénat. Puisque ce dernier a étudié le projet de loi et proposé un amendement de fond, il nous incombe d'accorder à ce texte toute l'attention qu'il mérite. J'espère vraiment que lorsque le projet de loi sera renvoyé au comité, nous serons en mesure de l'étudier de façon approfondie et d'examiner l'amendement proposé par le Sénat.

[Français]

**M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD):** Monsieur le Président, la session repart sur les chapeaux de roues. C'est une bonne image en lien avec l'industrie automobile.

Comme c'est ma première intervention depuis la reprise des travaux de la session, j'aimerais dire à quel point je suis heureux d'être là. C'est toujours avec un honneur que je me rappelle le mandat qui m'a été confié par les électeurs de Trois-Rivières. Ils m'ont confié un mandat très important: celui d'être député de l'opposition, c'est-à-dire celui de tenir responsable et imputable le gouvernement pour les choix et les projets de loi qu'il fait; à titre de parlementaires nous ne contrôlons pas nécessairement le programme législatif. Cependant, nous faisons tout en notre pouvoir pour faire que les projets de loi déposés soient les meilleurs possible à la fin du processus et que, par nos contributions respectives, nous ayons pu les améliorer.

Ainsi, je dirais qu'il y a trois catégories de projets de loi dont nous débattons. Il y a les projets de loi malheureusement trop peu fréquents qui font l'unanimité à la Chambre. Puis, il y a une deuxième catégorie qui est probablement le type du projet de loi S-2 dont nous débattons ce matin, c'est-à-dire un projet de loi sur lequel les grands objectifs et les fondements mêmes font un très large consensus. Nous avons donc un travail à faire pour établir, dans les détails, la meilleure formulation possible et la meilleure mise en oeuvre possible. Le troisième type de projet de loi n'est pas celui du projet de loi S-2, mais il y en aura très certainement pendant cette session-ci. Ce sont les projets de loi où la ligne de fracture entre les propositions des partis est nettement plus grande. Dans cette joute, ce combat, ces débats, je tiens à rappeler que je vais parfois, même souvent — c'est la nature de notre travail à la Chambre — m'attaquer féroce­ment à des idées qui me sont proposées. Toutefois, jamais, au grand jamais je ne m'attaquerai à des personnes, puisque j'ai toujours en tête que les citoyens qui m'ont élu sont les mêmes qui ont élu l'ensemble des députés de la Chambre, peu importe leur couleur, et que nous avons une obligation de trouver ensemble la meilleure formule.

### *Initiatives ministérielles*

Il est aussi de bon aloi, à toutes les fois que la Chambre termine ses travaux, de remercier tout le personnel qui rend possible nos travaux. J'aimerais le faire cette fois-ci en début de trimestre puisque, après six ans d'expérience au Parlement, je suis mieux en mesure de constater l'importance du travail de ces gens et la charge de travail que nous leur imposons compte tenu de la nature même de notre travail. Nous les voyons revenir en début de trimestre avec un large sourire et avec le désir encore une fois de servir le Parlement et la démocratie. Ils méritent toutes nos salutations et nos remerciements à l'avance.

Venons-en au projet de loi S-2 qui parle de sécurité automobile. Je ne suis pas le seul, mais je dirais que ma situation me donne à penser que je suis bien placé pour en parler, puisque je suis à plusieurs kilomètres de Trois-Rivières qui n'est pas desservie par un aéroport offrant un transport entre Trois-Rivières et Ottawa. La ville est certes desservie par un service d'autobus, mais celui-ci demande des correspondances. Elle n'est pas desservie du tout par un service de train passager. Il me reste pratiquement une option de transport: c'est l'automobile.

Cela fait que, bon an mal an, semaine après semaine, je dois faire entre 800 et 1 000 km par semaine. D'autres en font certainement davantage. L'idée n'est pas de me plaindre, c'est simplement de dire que, à toutes les fois que je circule sur les routes qui traversent les milieux urbains ou sur les autoroutes, où je roule à plus grande vitesse mais toujours dans les limites permises, bien sûr, je vois malheureusement un certain nombre d'accidents. Ces accidents sont liés à des erreurs de conduite, mais aussi parfois à des problèmes mécaniques que l'on voudrait voir disparaître.

Ce qui est vraiment disparu, c'est l'époque où à peu près tout le monde pouvait faire des réparations mineures à sa voiture, parce que la mécanique était relativement simple. On n'en est plus là. Même chez la plupart des concessionnaires, il faut maintenant brancher la voiture à un ordinateur pour faire le diagnostic d'un problème. Ensuite, les mécaniciens font la réparation ou l'entretien nécessaire pour régler la situation.

• (1110)

Le marché automobile a donc considérablement évolué. Cela me permet de faire une première montée de lait, qui sera tout de même douce, puisque nous sommes en début de session. Encore une fois, le gouvernement nous propose un projet de loi dans lequel il utilise le mot « harmonisation » à toutes les sauces. D'ailleurs, les conservateurs utilisaient à peu près le même vocable précédemment. Le projet de loi S-2 viserait à harmoniser ce qui se fait au Canada et ce qui se fait aux États-Unis en matière de sécurité automobile. Je le veux bien, mais j'aimerais aussi qu'on comprenne qu'au Canada, chaque fois qu'on parle d'harmonisation, il est sous-entendu qu'on fait du rattrapage. En matière de sécurité, nous sommes toujours en retard par rapport à la législation américaine.

Nous pourrions trouver le moyen d'être des chefs de file, mais nous faisons plutôt du rattrapage, et le projet de loi S-2 en est un bel exemple. Il a ses vertus, comme je l'ai déjà dit au ministre, et nous allons voter en faveur de ce projet de loi à l'étape de la deuxième lecture afin qu'il soit analysé en profondeur en comité, où tous les intervenants ont pour objectif de développer le meilleur projet de loi possible. Toutefois, il serait intéressant de voir comment le Canada pourrait devenir un chef de file, plutôt que de faire constamment du rattrapage.

Je l'ai déjà mentionné dans la première question que j'ai eu la chance de poser au ministre, mais je voudrais tout de suite faire un rapprochement entre les intentions du projet de loi, qui sont louables,

et la réalité à Transports Canada, qui est décrite dans le dernier audit sur la surveillance de la sécurité des véhicules automobiles par le vérificateur général. Je vais le citer, puisqu'il exprime beaucoup mieux que je n'aurais pu le faire une réalité qui me préoccupe:

Dans l'ensemble, nous avons constaté que Transports Canada n'avait pas élaboré en temps opportun des normes de sécurité automobile pour faire face aux risques et problèmes émergents. En général, le Ministère a attendu que les États-Unis modifient leurs normes de sécurité automobile avant de réviser les normes canadiennes. Il a souvent mené des consultations limitées auprès de l'industrie automobile. Nous avons également constaté qu'il ne disposait pas de données complètes sur les collisions et les blessures pour éclairer ses décisions. Nous n'avons pas toujours pu déterminer comment le Ministère avait utilisé les éléments probants et les données de recherches pour élaborer ou modifier des normes de sécurité. Transports Canada n'avait pas planifié ni financé ses activités de recherche et de réglementation à long terme.

On a beau avoir un magnifique projet de loi, mais si Transports Canada ne dispose pas concrètement des moyens et des méthodes pour assurer la sécurité automobile, on a un sérieux problème au Canada. Ce n'est pas nécessairement le projet de loi S-2 qui va régler ce problème, c'est plutôt l'administration du budget du ministre des Transports, avec le ministre lui-même en tant que chef de file.

Par ailleurs, que dire de toutes ces nouvelles technologies dans les voitures? Cela ne nécessiterait-il pas que nous soyons à l'avant-plan plutôt qu'à reculer? En relisant la lettre de mandat du ministre des Transports, je constate qu'il n'y a pas un mot sur la sécurité automobile. Heureusement, le ministre est allé au-delà de son mandat afin de proposer un projet de loi qui en traite, mais c'est quand même inquiétant qu'une problématique aussi vaste ne figure pas dans sa lettre de mandat.

Lorsque je parlais de compressions budgétaires, je parlais de la diminution du financement accordé aux tests de collision. C'est probablement l'une des images qui nous vient aisément à l'esprit lorsqu'on parle de sécurité automobile.

• (1115)

Tout le monde a quelques images en tête de ces voitures qu'on précipite à des vitesses contrôlées dans le cadre d'accidents préparés pour voir comment le véhicule réagit, comment les mesures de sécurité permettent ou non d'absorber le choc et comment les passagers sont protégés.

Il y a eu, entre autres, nombre d'études qui n'ont pas donné suite aux répercussions pour les passagers de la banquette arrière. C'est un autre sujet sur lequel j'espère qu'on aura l'occasion de revenir dans notre travail en comité. Bref, parmi les nouveaux pouvoirs prévus dans le projet de loi S-2, bon nombre sont les bienvenus, mais si ces nouveaux pouvoirs ne s'arriment pas avec une bonne gestion du ministère, on ne solutionne pas nécessairement les problèmes.

Parmi les nouveaux pouvoirs proposés au ministre dans le cadre du projet de loi S-2, voyons lesquels ont vraiment du sens. Bien sûr, il y a tout une chaîne. Nous avons tous reçu, je l'espère, une fois ou l'autre dans notre vie, un avis de rappel. J'en ai reçu un dernièrement, mais je ne ferai pas de publicité pour la compagnie. J'ai donc reçu un de ces avis me disant que j'étais propriétaire de tel type de voiture fabriquée entre telle année et telle année et qu'on avait décelé un problème x, y, z sur mon modèle et que, pour savoir si ma voiture était directement concernée, je devais me rendre sur le site Web de la compagnie, avec mon numéro de série, et vérifier.

*Initiatives ministérielles*

Évidemment, j'ai été heureux de recevoir cette lettre, mais j'avoue que chaque fois qu'on reçoit ce genre de lettre, on éprouve une inquiétude presque automatiquement. Je me suis rendu sans délai sur le site Internet pour voir si j'étais directement touché par cette mesure de rappel, et si ma voiture était encore en état de fonctionner en toute sécurité. Cela, c'est quand la compagnie fait un rappel. On est donc déjà presque à la fin d'un processus où la compagnie, après un certain nombre de plaintes, de vérifications, d'analyses, de tests ou d'études, conclut qu'il y a effectivement un problème et s'y attaque. Or on a vu dans l'histoire beaucoup de situations où des années se sont écoulées avant qu'une compagnie ne reconnaisse qu'il y avait effectivement un problème.

On pourrait par exemple parler du problème d'allumage qu'a connu General Motors à une certaine époque. Le problème a fait l'objet d'un rappel. Entre le moment des premières plaintes et des inquiétudes soulevées et le moment où les consommateurs ont reçu leur avis de rappel, il s'est écoulé de très nombreuses années, pas loin d'une dizaine. Cela veut dire qu'entre temps, pendant qu'on faisait les tests pour voir s'il y avait un rapport de cause à effet, des accidents se produisaient, et malheureusement entraînaient parfois des blessures. Certains ont même causé des décès.

Que le ministre puisse jouir d'un pouvoir pour accélérer la démarche et pour demander à une compagnie d'émettre un avis de rappel, on ne peut pas s'y opposer sincèrement. Or il faut aussi s'assurer que le ministre — et c'est toujours la différence entre les intentions et la bonne gestion —, par rapport au financement accordé à Transports Canada, se donne également les moyens de faire ces analyses et d'arriver à des conclusions probantes dans des délais relativement courts. Je partage bon nombre des inquiétudes de ma collègue conservatrice qui a parlé juste avant moi, par rapport à un certain nombre d'équipes dont on réduit le financement. On nous a annoncé plus tôt qu'on a réinvesti 5 millions de dollars dans le dernier budget pour des tests de collision. On aurait tous tendance à applaudir, car c'est 5 millions de dollars de plus. Toutefois, ce serait oublier qu'avant, on avait amputé le budget de 59 %. Alors, on ampute le budget de 59 % et on se pète les bretelles en réinjectant 5 millions de dollars. Il me semble qu'on est loin de la coupe aux lèvres et que le problème doit être analysé dans son ensemble.

● (1120)

Accorder au gouvernement le pouvoir d'ordonner à une entreprise de corriger les défauts ou les non-conformités, cela va de soi. C'est la suite conséquente du pouvoir d'ordonner des rappels. Ordonner aux constructeurs et aux importateurs automobiles d'assumer les coûts des pièces et de la réparation, cela se fait, généralement. Il y a peut-être quelques exceptions, mais habituellement, l'industrie, qui a aussi son image de marque à conserver, n'argumente pas quand elle a admis qu'il y a un problème de fabrication. Par ailleurs, le pouvoir d'exiger que ces réparations soient réalisées avant la mise en vente des pièces ou des véhicules va de soi aussi. Qu'on ne mette pas sur la route des automobiles problématiques, cela me semble être le minimum.

Cela m'amène à ouvrir une petite parenthèse concernant l'amendement qui a été proposé au Sénat et dont de nombreux propriétaires de concessionnaires automobiles sont venus me parler. Théoriquement, si on harmonise la législation canadienne avec la législation américaine, on doit aussi veiller à soutenir économiquement les concessionnaires automobiles qui, pour l'instant, dans une très large majorité, ont à maintenir des inventaires de voitures qui ont déjà été achetées du fabricant, mais qui sont invendables puisqu'elles font l'objet d'un rappel.

Dans certains cas, comme celui des coussins gonflables de la compagnie Takata, qui ont été fabriqués pour plusieurs compagnies automobiles, on reconnaît le problème, mais on n'est pas nécessairement capable d'assurer du jour au lendemain la réparation de l'ensemble des voitures par les concessionnaires. Ainsi, tout ce temps, ces voitures demeurent stationnées chez les concessionnaires, qui ne peuvent les vendre pour retrouver leur investissement. Il y aurait donc une sérieuse réflexion à faire à cet égard.

J'ai compris la proposition du ministre, qui disait que ce n'était pas directement une question de sécurité. Toutefois, dans un souci d'harmonisation, si la loi a véritablement pour objectif d'harmoniser la loi canadienne à la loi américaine, il y aurait peut-être lieu de se pencher sur cette question, car les marchés automobiles du Canada et des États-Unis sont fortement intégrés.

Quant au pouvoir d'exiger plus de renseignements du fabricant, nous ne sommes pas contre, mais quand j'entends les ministres me dire qu'on devra répondre à toute question raisonnable qui serait posée par les inspecteurs, je me dis qu'on fait une chose et son contraire. Encore une fois, on met dans un texte de loi une belle intention, mais on ne clarifie pas la signification du mot « raisonnable ». Qu'il soit en français ou en anglais, c'est un mot qui porte à interprétation. Ainsi, que pouvons-nous faire sinon nous obstiner de façon législative ou judiciaire sur la signification du mot « raisonnable »? Ce qui semble raisonnable pour un autre ne l'est pas forcément pour moi.

Alors, il me semble qu'il y aurait moyen de nous entendre collectivement sur un libellé qui dirait « obligation de répondre à toute question qui touche directement la sécurité automobile ». Il y a un moyen d'établir des balises qui préciseraient cela. Il s'agit exactement du même type de vocabulaire flou que l'on retrouve dans d'autres projets de loi, comme ceux sur l'assurance emploi, dans lesquels on parle d'emploi « convenable ». Je pense qu'il faudrait un jour mettre fin à l'usage de cette langue de bois qui nous écarte de l'objet même du projet.

Il y a un bon nombre de choses que j'aurais aimé dire encore, mais j'aurai l'occasion d'y revenir lorsqu'on me posera des questions ou lorsque le projet de loi sera renvoyé au comité. Je réitère que le NPD va appuyer ce projet de loi en deuxième lecture, en espérant que nous puissions contribuer à l'améliorer de façon substantielle. Nous nous reverrons pour le vote à l'étape de la troisième lecture. J'aimerais aussi qu'on s'assure que l'ensemble des intervenants touchés par la sécurité automobile seront entendus et que l'on tiendra compte de leurs propos et non seulement de ceux de l'entreprise.

● (1125)

Certes, l'entreprise est un joueur majeur, mais nous devrions pouvoir entendre aussi les associations de consommateurs et les associations de policiers. Je m'arrête, parce que le couperet vient de tomber. Je suis maintenant disponible pour répondre aux questions.

**Mme Karen McCrimmon (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, je voudrais remercier mon honorable collègue de son discours de ce matin.

Je suis d'accord pour dire que le Canada peut devenir un leader en matière de sécurité automobile et de nouvelles technologies.

Le député a-t-il des idées quant aux moyens pour le Canada de réussir et de prospérer et quant aux domaines dans lesquels il peut le faire?

*Initiatives ministérielles*

**M. Robert Aubin:** Monsieur le Président, je disais tantôt que nous sommes en mode rattrapage. C'est vrai que nous le sommes et nous le sommes pour la circulation de véhicules que nous connaissons présentement, c'est-à-dire les automobiles, les motocyclettes et les camions.

Or, nous sommes à l'aube de toute une génération de nouveaux véhicules, par exemple les véhicules électriques et surtout tous ces véhicules sans conducteur, qui vont probablement soulever un tout autre enjeu. On sait que bon nombre de bancs d'essai existent un peu partout dans le monde, c'est une technologie absolument incontournable, me semble-t-il. Dans ma propre situation, si je pouvais faire le même trajet Trois-Rivières — Ottawa avec une voiture qui me mènerait directement à bon port toute seule pendant que je travaille, je l'apprécieraient.

Je pense qu'il faut déjà envisager comment nous allons encadrer ces nouvelles technologies que nous proposent les nouveaux combustibles ou celles que nous pensions tout droit sorties de la science fiction il y a quelques années à peine.

**Mme Anne Minh-Thu Quach (Salaberry—Suroît, NPD):** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de son discours, qui montre bien que nous ne sommes pas à l'avant-garde et que nous sommes plutôt encore en situation de rattrapage.

Selon lui, quelle serait la principale lacune de ce projet de loi? S'agit-il d'une lacune financière ou du manque de consultation auprès de tous les intervenants du milieu de la sécurité automobile? On ne prend pas le temps de faire de bonnes consultations. Le député a lu la déclaration du vérificateur général; vraiment, les deux bras m'en sont tombés. En ce qui concerne la sécurité, il faut vraiment étudier tous les points de vue, pas seulement celui de l'industrie. Quand on ne se fie qu'à l'industrie, il n'y a pas trop de problèmes, d'habitude. Je lui soumets donc cette question.

**M. Robert Aubin:** Monsieur le Président, je remercie ma collègue de sa question.

Selon moi, le principal problème, c'est le facteur « temps ». Avec un projet de loi qui veut améliorer les mesures de sécurité automobile, comment peut-on faire pour réduire le temps entre le moment où on découvre un problème potentiel et le moment où on a assuré la réparation et la sécurité sur les routes? Il s'agit là du facteur essentiel, soit de faire en sorte qu'il ne s'écoule pas des mois, voire parfois des années, entre la reconnaissance d'un problème par l'industrie et la mise en application d'une mesure de rappel qui corrige la situation. Si on arrive à réduire le temps entre le début et la fin du processus, je pense que le projet de loi S-2 aura vraiment permis de faire un grand pas, mais nous n'en sommes pas encore là.

• (1130)

[Traduction]

**M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Monsieur le Président, le député a dit que l'un des principaux problèmes du Nouveau Parti démocratique en ce qui concerne le projet de loi S-2 était lié au facteur temps.

Je vais donner un exemple concret. Supposons qu'un an après la mise en production d'un certain modèle de véhicule, un problème est découvert avec ses coussins gonflables latéraux. Entre le moment de la découverte du problème et celui du rappel, le député ne convient-il pas que cette mesure législative aiderait le ministre à faire en sorte que les consommateurs et tous les Canadiens soient mieux protégés par la loi, parce que celle-ci contiendrait plus de mesures nous permettant d'intervenir plus rapidement? N'est-il pas d'accord que la

portée générale du projet de loi règle les problèmes dont le NPD semble le plus se préoccuper?

[Français]

**M. Robert Aubin:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question.

Je dirais qu'en principe je suis probablement d'accord avec lui, mais je rappelle cette dichotomie, ou cette question dont je parle depuis tantôt, entre les pouvoirs qui sont conférés au ministre dans le cadre d'un projet de loi et la gestion du ministre au ministère des Transports. Par exemple, le jour où on découvre une nouvelle anomalie, si Transport Canada n'a pas les moyens de faire en parallèle et rapidement une étude sur le problème soulevé, il est possible que pour toutes sortes de considération, cela puisse prendre plus de temps dans l'industrie.

Si le ministre veut vraiment être en mesure d'appliquer ses pouvoirs d'obliger un avis de rappel et une réparation, il faut qu'il puisse s'appuyer sur des données scientifiques probantes. C'est lié à la capacité d'expertise du ministère. Or depuis des années, on observe que les compressions vont dans le sens exactement contraire aux objectifs qui sont soutenus par les pouvoirs présentés dans le projet de loi S-2.

**Mme Anne Minh-Thu Quach:** Monsieur le Président, mon autre question porte sur le financement. Au cours des années antérieures, les conservateurs ont fait beaucoup de compressions sur le plan de la sécurité automobile. On dit que 59 % du budget alloué à cet élément a été coupé. En outre, des membres du personnel responsable de la vérification de la sécurité automobile ont été également licenciés.

Est-ce que le projet de loi S-2 fait en sorte que ces sommes sont réintégrées et réinvesties et que du personnel supplémentaire veille à la sécurité automobile et à la sécurité des gens qui sont sur nos routes?

**M. Robert Aubin:** Monsieur le Président, je remercie ma collègue de son intérêt pour le projet de loi S-2.

Je vais dire deux choses en guise de réponse. Premièrement, les compressions subies par le ministère des Transports ne sont pas qu'une prérogative conservatrice. Cela s'est poursuivi avec l'élection des libéraux en 2015. Pour répondre au deuxième volet de la question de ma collègue, non, on ne fait pas mention dans le projet de loi S-2 d'un accroissement du budget ou du personnel. On accroît des pouvoirs comme ceux des inspecteurs et des agents verbalisateurs. On dit que le ministre aura le pouvoir d'engager de nouveaux agents verbalisateurs, mais aura-t-il le budget pour le faire? Là est toute la question.

Lors du prochain budget, est-ce qu'on parlera d'un budget supplémentaire qui sera attribué au ministère des Transports ou est-ce qu'il s'agira d'un déplacement de l'enveloppe budgétaire au sein de ce ministère? Cela reste à voir. Est-ce qu'on est en train de déshabiller Pierre pour habiller Paul ou est-ce qu'il y aura véritablement de nouvelles sommes, de l'argent frais, pour permettre d'atteindre les objectifs du projet de loi S-2? Cela reste à voir.

• (1135)

[Traduction]

**Mme Karen McCrimmon (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.):** Merci, monsieur le Président.

Monsieur le Président, je vais partager mon temps de parole avec le député de Nova-Centre.

*Initiatives ministérielles*

[Français]

C'est avec plaisir que je vais parler aujourd'hui du projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et une autre loi en conséquence. Je considère que la sécurité est d'une importance capitale et je suis certaine qu'elle l'est tout autant pour tous les députés. Ce projet de loi, tel qu'il est présenté par le gouvernement, contribuera à améliorer la sécurité des Canadiens.

[Traduction]

L'importance de la sécurité automobile et d'un régime de sécurité automobile solide est évidente. Des millions de Canadiens comptent sur ce régime tandis qu'ils circulent quotidiennement sur les routes du pays. Les grands rappels de véhicules effectués ces dernières années soulignent l'importance de la sécurité automobile. Cet accent mis sur la sécurité est ce qui motive les changements proposés à la Loi sur la sécurité automobile. Si elles sont adoptées, ces modifications combleront des lacunes importantes du régime et aideront à assurer la sécurité des Canadiens.

Les mesures proposées conféreront au ministre des Transports le pouvoir d'ordonner à une entreprise de corriger, gratuitement pour le consommateur, des défauts relatifs à la sécurité et incluraient un régime de sanctions administratives pécuniaires ainsi que des ententes de consentement pour encourager la conformité, de même que des mesures qui favoriseront l'introduction de technologies novatrices et beaucoup d'autres propositions de modifications. Ces dispositions ont été conçues comme une série de changements pour renforcer le régime de sécurité actuel et aider le Canada à tirer profit des nouvelles technologies.

[Français]

Il s'agit d'une importante révision de ces dispositions législatives. Le système de sécurité automobile n'est pas aussi robuste qu'il devrait l'être pour ce qui est des protections qu'il offre à la population canadienne. Dans le cas où un véhicule comporterait une déféctuosité mettant en péril la sécurité et qu'une entreprise ne voudrait pas réparer cette déféctuosité, le gouvernement du Canada ne pourrait pas faire grand-chose.

Cette situation pourrait mettre en péril les automobilistes canadiens.

[Traduction]

Ce n'est donc pas acceptable. Même si nos fabricants automobiles ont une bonne réputation au Canada, nous ne voulons pas nous retrouver face à un problème de sécurité que nous ne pouvons pas régler, faute d'avoir les outils ou les pouvoirs nécessaires. Nous souhaitons faire adopter ce projet de loi le plus rapidement possible, afin de combler cette lacune. Cela ne veut pas dire qu'il n'y aura plus de rappels de véhicules automobiles ou que d'autres problèmes ou risques imprévus ne se poseront pas, mais nous aurons au moins pris des mesures concrètes pour améliorer la sécurité en prévoyant, dans la mesure législative, les instruments nécessaires pour faciliter notre action.

Dans le contexte de l'examen de ce projet de loi, un amendement a été proposé par l'autre Chambre, qui consent aux concessionnaires automobiles des protections financières supérieures à celles des acheteurs dans le cas où le ministre des Transports ordonnerait à une entreprise de corriger le défaut constaté ou de cesser les ventes. Comme l'indique l'amendement, ces protections visent à garantir que le fabricant ou importateur ferait parvenir aux concessionnaires les pièces dont ils ont besoin pour corriger le problème, ou encore que le fabricant ou importateur rachèterait le véhicule à son plein

prix, en plus des frais de transport, et qu'il indemniserait le concessionnaire au taux de 1 % par mois du prix payé.

C'est peu dire que les concessionnaires automobiles sont un rouage important de l'économie canadienne. Ils emploient des milliers de travailleurs dans tout le pays. Ils assurent également l'entretien régulier de nos véhicules, et ce sont des piliers importants de la collectivité. Les modifications proposées par l'autre Chambre sont inspirées par le désir sincère de les protéger des préjudices financiers. C'est un objectif parfaitement louable, et je tiens à remercier nos collègues de l'autre Chambre de nous avoir sensibilisés aux préoccupations des concessionnaires au sujet du projet de loi S-2.

Cependant, la Loi sur la sécurité automobile vise à assurer la sécurité des Canadiens, et pas de régler les relations commerciales entre les fabricants et importateurs automobiles, d'une part, et les concessionnaires, d'autre part.

● (1140)

De plus, la Loi sur le renforcement de la sécurité automobile pour les Canadiens, dans sa version originale, comportait déjà des dispositions qui obligeaient les fabricants et importateurs à assumer la responsabilité des coûts de réparation d'un véhicule défectueux ou non conforme. Cela s'applique également aux concessionnaires. Autrement dit, les coûts de réparation d'un véhicule présentant un problème de sécurité seraient assumés par le fabricant. Cela s'applique aux propriétaires de véhicules, y compris les concessionnaires. J'insiste là-dessus, car j'ai l'impression que, pendant le premier examen de ce projet de loi, nous, y compris les concessionnaires eux-mêmes, n'avons pas pris toute la mesure de ces dispositions.

Les protections proposées au départ comprenaient la réparation du véhicule ou de l'équipement, le remplacement du véhicule ou de l'équipement par un équivalent raisonnable, le remboursement du coût raisonnable des réparations faites sur le véhicule ou l'équipement avant qu'un avis de défaut ou de non-conformité soit émis, ou encore le remboursement du prix d'achat du véhicule ou de l'équipement, moins la dépréciation raisonnable, au retour du véhicule ou de l'équipement.

En consentant aux concessionnaires des protections supérieures à celles des autres acheteurs, ainsi que des indemnités généreuses, on obtiendrait un régime bancal susceptible de donner lieu à des litiges importants entre les concessionnaires et les fabricants. Même si l'amendement proposé par l'autre Chambre impose des obligations minimales aux concessionnaires, sa formulation est telle qu'il serait difficile à faire appliquer. En l'absence de mécanismes de recours, les parties en cause seraient portées à s'adresser à Transports Canada pour régler leurs litiges commerciaux. De tels pouvoirs ne sont pas prévus dans l'amendement, et la médiation ne fait pas partie du mandat de Transports Canada.

Dans sa formulation actuelle, cet amendement risque de donner lieu à toutes sortes de complications imprévues. Je rappelle ici qu'il supprime certaines protections qui existaient auparavant dans la loi. Il créerait par exemple un déséquilibre des pouvoirs qui pourrait priver les concessionnaires ayant réparé leurs véhicules avant l'entrée en vigueur de la modification de la possibilité d'obtenir un remboursement.

Pour nous et surtout pour le ministre et pour tout le secteur des transports, la priorité absolue visée par le projet de loi est la sécurité des Canadiens. L'adoption rapide du texte présenté par le gouvernement permettra de combler certaines lacunes importantes du régime actuel et contribuera à accroître la sécurité des Canadiens.

*Initiatives ministérielles*

**Mme Kelly Block (Carlton Trail—Eagle Creek, PCC):** Monsieur le Président, j'ai déjà eu l'occasion de demander au ministre ce qui distinguait précisément le projet de loi C-62 du projet de loi S-2. Je ne pense pas qu'il ait répondu à la question que je lui ai posée au sujet de l'article 16, à propos de la conformité, de la publication des violations et des pouvoirs du ministre. J'aimerais que ma collègue nous parle des modifications qui sont prévues à l'article 16 du projet de loi S-2 et qui distinguent celui-ci du projet de loi C-62.

**Mme Karen McCrimmon:** Monsieur le Président, la députée a raison de souligner que le projet de loi S-2 s'inspire du projet de loi C-62. Mais il va plus loin en mettant à la disposition du ministre de nouveaux mécanismes, comme celui du consentement, qui lui permettront d'assurer la négociation et la médiation de solutions à long terme. À l'heure actuelle, le ministre n'a pas le pouvoir d'enjoindre à un fabricant ou à un concessionnaire de prendre les mesures nécessaires pour régler un problème. C'est la raison pour laquelle nous avons besoin de ce projet de loi et d'une certaine flexibilité pour prendre les mesures nécessaires.

On en revient toujours à la même chose: faire ce qu'il faut pour protéger les consommateurs. Il faut que nous soyons en mesure de le faire de façon proactive, plutôt que d'être constamment dans la réaction. Nous devons être en mesure de participer à la solution et d'assurer la négociation ou la médiation d'une solution pour les Canadiens.

• (1145)

[Français]

**M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NDP):** Monsieur le Président, j'aimerais faire un peu de millage sur la question que m'a posée ma collègue de Salaberry—Suroît et à laquelle j'ai donné une réponse hypothétique et théorique. En refiletant la question du côté du gouvernement, peut-être aurons-nous une véritable réponse.

La question était au sujet du projet de loi S-2 qui prévoit entre autre la possibilité pour le ministre d'embaucher de nouveaux agents verbalisateurs.

Comment allons-nous arriver à mettre en place de telles mesures qui requièrent des fonds, alors qu'en matière de sécurité automobile le ministère des Transports est plutôt en mode de compression?

Est-ce qu'il y a un changement de paradigme à l'horizon?

[Traduction]

**Mme Karen McCrimmon:** Monsieur le Président, mon collègue sait combien il est difficile de répondre à des hypothèses et de faire des spéculations.

Je comprends la préoccupation du député concernant la nécessité de mettre en place un régime qui soit viable. Je sais que le ministre comprend cette nécessité. Il existe bien des façons d'encourager la conformité, et je pense que ce que nous privilégions, c'est une approche multiple pour y parvenir.

**Mme Filomena Tassi (Hamilton-Ouest—Ancaster—Dundas, Lib.):** Monsieur le Président, ma collègue a souligné l'importance des nouveaux pouvoirs que le projet de loi confère au ministre pour qu'il puisse ordonner que les défauts liés à la sécurité soient corrigés.

J'aimerais l'inviter à nous expliquer un peu plus longuement pourquoi ces pouvoirs sont nécessaires pour protéger la sécurité des Canadiens. En quoi vont-ils améliorer la sécurité des Canadiens sur la route?

**Mme Karen McCrimmon:** Monsieur le Président, la députée a raison. La loi actuelle ne donne pas le pouvoir au ministre

d'enjoindre à un fabricant ou à un concessionnaire de corriger un problème. Nous devons donc donner ce pouvoir au ministre.

Nous n'avons jamais eu à recourir à de tels pouvoirs car, au Canada, les concessionnaires, les fabricants et les importateurs ont toujours réagi favorablement aux demandes du gouvernement. Mais si le problème devait se poser, il serait extrêmement utile que le ministre dispose de tels pouvoirs.

**M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.):** Monsieur le Président, je suis heureux d'avoir l'occasion de dire quelques mots au sujet du projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile.

Avant de commencer, je voudrais simplement faire remarquer que je croyais disposer de 20 minutes. Je vais donc être obligé d'abrégier le discours que j'avais préparé.

Avant d'entrer dans les détails, je me propose de donner un aperçu général des objectifs du projet de loi.

À l'heure actuelle, la sécurité automobile est une priorité qui, je crois, est partagée par tous les députés de cette Chambre. Nous savons tous qu'un véhicule défectueux peut avoir des conséquences dramatiques, et pourtant, notre législation actuelle ne donne pas au gouvernement les outils nécessaires pour corriger un très grave problème. Au cours de mon intervention, je me propose de décrire l'ampleur du problème, d'expliquer pourquoi c'est une priorité, et ensuite de parler des trois grands éléments qui seraient intégrés dans les mécanismes législatifs pour permettre au gouvernement de trouver une solution au problème, notamment le pouvoir d'ordonner le rappel de véhicules, les mécanismes de conformité et, enfin, la flexibilité nécessaire pour soutenir les nouvelles technologies.

Tout d'abord, pour démontrer que c'est un problème qui se pose au Canada, je rappellerai certains reportages parus l'an dernier qui décrivaient l'incidence des défauts de fabrication des véhicules sur les routes canadiennes. En décembre dernier, un article du *Globe and Mail* affirmait qu'un véhicule canadien sur six faisait alors l'objet d'un rappel par le fabricant. Cela signifie que des millions de véhicules circulent sur les routes alors que leurs fabricants ont reconnu qu'ils n'étaient pas conformes aux normes de sécurité canadiennes. J'invite tous ceux qui nous regardent, et je sais qu'ils sont nombreux à le faire à CPAC lorsque la Chambre siège, à consulter le site Web de Transports Canada et à interroger sa base de données, pour savoir si leur véhicule fait actuellement l'objet d'un rappel du fabricant, au cas où ils n'en auraient pas été informés. C'est le genre de détails qui peuvent nous échapper lorsqu'on a d'autres priorités et d'autres soucis. Et pourtant, ces détails sont importants et constituent des risques pour la sécurité.

Nous pouvons présumer, sans risque de nous tromper, que les défauts de fabrication posent des problèmes au chapitre de la sécurité au Canada aujourd'hui. Le projet de loi prévoit un certain nombre de mesures pour résoudre ces problèmes.

Laissez-moi tout d'abord parler du pouvoir du ministre d'ordonner la publication d'un rappel, lorsque des défauts de fabrication sont mis au jour, qui est prévu dans le projet de loi S-2. Dans les faits, les pouvoirs du ministre s'appliquent à deux groupes, les consommateurs et les concessionnaires, mais je simplifie peut-être un peu trop.



*Initiatives ministérielles*

En ce qui a trait aux consommateurs, à l'heure actuelle, le ministre n'a pas le pouvoir d'ordonner un rappel, comme c'est le cas partout ailleurs dans le monde, y compris aux États-Unis. Il est important de souligner qu'un mécanisme ferait en sorte que les consommateurs n'auraient pas à assumer les coûts de la réparation ou du remplacement de leur véhicule. On parle là d'un fardeau qui peut et doit être assumé par le fabricant responsable du défaut de fabrication. Cela contribuerait à améliorer la sécurité en permettant à un plus grand nombre de consommateurs de faire réparer leur véhicule sans frais.

Le deuxième aspect de la question a trait aux concessionnaires, et j'y consacrerai un peu plus de temps.

À l'heure actuelle au Canada, aucune loi ne précise qu'un concessionnaire ne peut pas vendre une voiture comportant un défaut de fabrication. En fait, l'information qui circule n'est pas suffisante pour que les défauts de fabrication soient portés à l'attention des concessionnaires, afin que ces derniers s'assurent que les véhicules touchés ne prennent pas la route. Si le toit de ma maison coule, la première chose que je ferai, c'est de trouver un seau pour recueillir l'eau, afin de ne pas endommager mon plancher. La deuxième chose que je ferai, c'est de tenter de réparer le tuyau à l'origine de la fuite. Si nous nous occupons uniquement de l'aspect de la question lié aux consommateurs, il se peut que nous empêchions l'eau de tomber sur le plancher, mais nous devrions sans arrêt remplacer le seau si nous ne faisons rien pour empêcher, avant toute chose, que des véhicules comportant des défauts de fabrication soient vendus et circulent sur les routes.

Cela place les concessionnaires dans une position, disons-le, difficile et pourrait les obliger à conserver sur leurs terrains un stock de véhicules qu'ils ne peuvent pas vendre, ce qui n'est pas juste. J'aimerais attirer votre attention sur une discussion qui s'est tenue à la Chambre haute à ce sujet et sur les amendements proposés de façon particulière au projet de loi S-2.

Avant cela, toutefois, j'aimerais exprimer ma gratitude à nos collègues de l'autre Chambre au sujet de leurs délibérations réfléchies concernant ce projet de loi, et de nombreux autres, et les remercier d'avoir soulevé cette question importante, qui m'a mené à une réflexion approfondie à ce sujet. Toutefois, en tout respect, je ne crois pas que l'amendement proposé soit le mécanisme approprié pour corriger le préjudice social que nous souhaitons tous combattre.

Le mécanisme proposé dans l'amendement vise à indemniser les concessionnaires qui se retrouvent avec des stocks de véhicules qu'ils sont incapables de vendre. Dans l'amendement, il est question d'un taux d'intérêt équivalant à 1 % du prix payé par le concessionnaire par mois pour ces véhicules. Si je calcule bien, cela représente des coûts très élevés pour les fabricants et permet aux concessionnaires d'obtenir une certaine compensation.

• (1150)

Lorsque j'ai tenté de déterminer s'il s'agissait de la bonne politique à adopter, je me suis reporté au travail que j'ai eu la chance de faire dans le domaine du contentieux, teinté d'une légère influence constitutionnelle, et même à mes études en droit, ainsi qu'à ce que nous avons le pouvoir de faire dans cette Chambre.

Le premier obstacle que je vois et la raison pour laquelle je ne peux pas me résoudre à appuyer l'amendement sont d'ordre constitutionnel. Je ne sais pas si nous avons le pouvoir constitutionnel de légiférer concernant les modalités d'une entente commerciale entre des parties contractantes à l'échelle fédérale. Les articles 91 et 92 de la Constitution définissent les pouvoirs respectifs du gouvernement fédéral et des provinces, et il ne fait

aucun doute que nous pouvons nous attaquer aux enjeux qui touchent la sécurité du public. Toutefois, les ententes contractuelles entre des acteurs commerciaux relèvent exclusivement des provinces. En fait, il existe de nombreuses dispositions législatives provinciales sur la vente de biens qui portent de façon particulière sur ces questions. Je n'arrive pas à surmonter cet obstacle et je ne peux pas, de bonne foi, appuyer un amendement que, selon moi, nous n'avons pas le pouvoir de présenter ni d'adopter à la Chambre.

Plus concrètement, la deuxième pierre d'achoppement pour moi concernant l'amendement proposé a trait à la possibilité de créer une conséquence non voulue, qui, selon moi, n'a pas retenu l'attention de nos collègues de la Chambre haute de façon particulière, en tout respect et déférence, encore une fois.

Il se pourrait que cela crée un incitatif économique pour que les fabricants réparent les voitures qui sont chez les concessionnaires avant celles qui sont déjà sur la route. Si nous présumons, pour faciliter le calcul, qu'un rappel de l'ordre de 25 000 \$ s'applique à 100 000 véhicules, cela signifie le versement d'indemnités pouvant aller jusqu'à 25 millions de dollars par mois par les fabricants aux concessionnaires, ce qui représente une grande source de motivation pour les entreprises. Si elles font face à une sanction aussi sévère, elles modifieront leur comportement, et cela pourrait les inciter à réparer les voitures des concessionnaires plus efficacement. Toutefois, je ne veux pas que cela se fasse au détriment des propriétaires de véhicules qui sont déjà sur les routes au Canada. La création de cet incitatif, afin de donner la priorité aux voitures qui n'ont pas encore été vendues par rapport aux voitures que les Canadiens ont déjà achetées, pourrait poser des risques pour la sécurité du public.

Enfin, les concessionnaires ont déjà des recours. Le projet de loi S-2 les place sur le même pied que les consommateurs en leur donnant, tout comme à eux, la possibilité de faire réparer leurs véhicules sans frais. Ils bénéficieront aussi de la protection de toutes les dispositions négociées dans un contrat commercial, qui permettent la répartition du risque entre les parties, ainsi que de celles comprises dans les lois provinciales sur la vente de biens, qui portent sur la qualité marchande et l'aptitude à l'emploi de tous les biens vendus dans les provinces. En toute déférence, je ne peux donc pas appuyer l'amendement proposé par le Sénat, mais je crois que le projet de loi est valable.

Très rapidement, dans le temps qu'il me reste, j'aimerais mentionner que le régime de conformité qui sera mis en place n'a, tout compte fait, pas de précédent aujourd'hui. À l'heure actuelle, si nous souhaitons appliquer les dispositions de la Loi sur la sécurité automobile relativement aux défauts de fabrication, nous devons entamer une poursuite judiciaire longue et coûteuse, qui est injustifiée pour nombre des contraventions à la loi. Nous mettons en œuvre un régime de sanctions administratives pécuniaires qui s'apparentera à celui des contraventions pour excès de vitesse. Celui-ci permettra de punir les contrevenants et les encouragera à changer leur comportement, mais souvent à hauteur de milliers ou de centaines de milliers de dollars par véhicule par jour.

*Initiatives ministérielles*

Même si je manque de temps pour en parler, sachant que nous sommes sur le point de plonger dans de nouvelles technologies dans le secteur des véhicules automobiles, nous voulons nous assurer de ne pas réprimer l'innovation, en particulier quand il est question de voitures autonomes. Depuis plus d'un siècle, il n'y a eu aucune technologie perturbatrice dans l'industrie des véhicules automobiles. En tenant compte du fait que nous nous apprêtons à faire place à ce changement, nous devons nous assurer de donner au ministre la latitude voulue pour stimuler l'innovation dans ce secteur passionnant sans compromettre notre sécurité.

Sur cette toile de fond, c'est avec une grande fierté que j'appuie le projet de loi S-2 car il permettra de renforcer la sécurité sur les routes du Canada avec la mise en garde sur laquelle j'ai longuement insisté à propos de l'amendement proposé au projet de loi.

• (1155)

**Mme Kelly Block (Carlton Trail—Eagle Creek, PCC):** Monsieur le Président, j'apprécie toujours les interventions très réfléchies du député, non seulement ici, mais aussi en comité. J'aimerais lui poser une question semblable à celle que j'ai posée tant au ministre qu'au secrétaire parlementaire.

On pourrait me reprocher de soulever des questions assez techniques, mais le projet de loi dont nous sommes saisis est de nature technique. J'insiste sur certains des changements entre le projet de loi C-62 et le projet de loi S-2 que nous devrions bien connaître, parce qu'il y en a peu, à l'exception de l'amendement dont nous avons amplement parlé dans le débat jusqu'à présent.

Je m'attarderai aux mesures de l'article 16 à propos desquelles j'ai demandé des précisions. L'article 16.24 proposé stipule qu'une fois le procès verbal de violation délivré et signifié, le ministre peut rendre publics la nature de l'infraction et d'autres détails pertinents. Quel est l'objet de cette mesure et pour quelle raison a-t-elle été incluse? Je pose la question pour m'orienter dans la suite du débat.

**M. Sean Fraser:** Monsieur le Président, j'apprécie les gentilles remarques et les délibérations réfléchies de la députée, tant dans nos travaux conjoints en comité qu'à la Chambre.

Je ne me risquerai pas à prendre la parole au nom du gouvernement, car je siège sur les bancs du gouvernement, mais je n'ai pas de fonction au sein du gouvernement; cependant, il importe de divulguer l'information au sujet de la nature des défauts et de la mesure dans laquelle cela peut influencer sur les Canadiens. Quand nous évoluons dans un milieu où toute l'information circule, les gens ont tendance à adopter le comportement que nous espérons. Si je sais qu'on m'observe pendant que je travaille, et avec le vaste auditoire de la CPAC, c'est peut être le cas, nous tendons à être davantage conscients de notre bilan. Quand nous savons que l'information au sujet de notre bilan en matière de sécurité est surveillée, en particulier dans une industrie où la sécurité revêt une telle importance, cela nous responsabilise.

Loin de moi l'idée de laisser entendre que les fabricants n'exercent pas aujourd'hui leurs activités de manière sécuritaire et qu'ils ne sont pas imputables dans une certaine mesure, mais nous pouvons toujours faire mieux. En faisant la lumière sur l'information consignée dans les dossiers de sécurité des diverses compagnies, nous aiderons à sauver des vies.

• (1200)

[Français]

**M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD):** Monsieur le Président, j'aimerais poser une question toute simple à mon collègue, et c'est ce que je cherche à savoir depuis tantôt.

Selon les propos de mon honorable collègue, le projet de loi S-2 répond-il directement aux lacunes soulevées par le vérificateur général dans son dernier audit? Sinon, devons-nous y arriver de façon indirecte, puisqu'il y a une différence entre les intentions, les ressources et le financement?

[Traduction]

**M. Sean Fraser:** Monsieur le Président, j'ai aussi eu l'occasion de travailler en comité avec le député d'en face, comité dont j'ai parlé tout à l'heure.

Les questions les plus simples sont les meilleures, bien que, n'ayant pas le rapport du vérificateur général sous les yeux, il m'est un peu difficile de répondre de façon détaillée.

Le projet de loi S-2 n'épuisera sans doute pas toutes les mesures de sécurité qui pourraient permettre d'empêcher les défauts de survenir sur nos routes, mais il permettra de rendre la société canadienne et les routes plus sûres.

Il me tarde de travailler avec mon collègue au comité, à supposer que le projet de loi franchisse toutes les étapes législatives à la Chambre sous une forme ou une autre. Nous pourrions alors examiner en profondeur les recommandations du vérificateur général — si tel est son souhait — ainsi que les mesures énoncées dans le projet de loi afin de trouver la meilleure issue législative possible, celle qui protégera la vie des Canadiens sur nos routes.

**Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV):** Monsieur le Président, c'est la première fois que j'ai la chance de dire en débat que je suis pour le projet de loi S-2 et que je vais voter pour son adoption. Cependant, j'aimerais demander au député s'il peut m'expliquer pourquoi le projet de loi est né au Sénat. Je crois parler au nom de tous en disant qu'il est important que le ministre ait le pouvoir de retirer des véhicules de la circulation et non pas seulement de négocier avec les fabricants d'automobiles. L'attente a assez duré, il me semble. Peut-il nous éclairer là-dessus? Cela n'a rien à voir, mais c'est toujours une question de procédure parlementaire et cela me paraît bizarre.

**M. Sean Fraser:** Monsieur le Président, je suis toujours ravi de débattre avec une personne qui connaît si bien ce qui se passe chez nous.

Malheureusement — je le reconnais sans gêne —, comme je ne fais pas partie du gouvernement, je ne possède pas l'information que me demande la députée. C'est le sénateur Harder qui a parrainé le projet de loi au Sénat. Bien qu'il ne vienne pas de la Chambre, ce projet de loi est l'occasion d'agir promptement pour sauver les vies.

Les représentants des organismes de protection des consommateurs que j'ai rencontrés m'ont dit que cette loi était leur principale demande. Chaque jour qui s'écoule sans cette loi ajoute au risque qu'une défectuosité se déclare dans un véhicule automobile et qu'un accident mortel s'ensuive au pays. C'est inacceptable.

En ce qui a trait à la bizarrerie de la procédure qu'a soulignée la députée, je ne peux dire pourquoi il en est ainsi. Toutefois, je suis content que ce projet de loi ait vu le jour, peu importe l'endroit.

**L'hon. Kevin Sorenson (Battle River—Crowfoot, PCC):** Monsieur le président, c'est pour moi un privilège de prendre la parole, après un superbe été au cours duquel les Canadiens de partout au pays ont pris la route pour savourer notre magnifique pays et célébrer le 150<sup>e</sup> anniversaire de la Confédération. Il fait bon revenir au Parlement afin de représenter les braves gens de Battle River—Crowfoot.

*Initiatives ministérielles*

Je suis heureux de prendre part au débat d'aujourd'hui sur le projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile, qui conférerait au ministre des Transports de nouveaux pouvoirs en matière de rappels de véhicules automobiles. Ce projet de loi est semblable à d'autres mesures législatives déposées par le gouvernement conservateur précédent. Le Parti conservateur est préoccupé par la sécurité des voitures de tourisme, comme c'était le cas à l'époque où il était au pouvoir. Nous avons proposé des modifications législatives dans ce qui était à l'époque le projet de loi C-62. On y a fait référence à plus d'une reprise ici, aujourd'hui. Je remercie le ministre des Transports d'avoir reconnu que ce projet de loi était une bonne mesure.

Le projet de loi S-2 conférerait au ministre des Transports le pouvoir d'ordonner aux entreprises de publier un avis de rappel. Ensuite, il obligerait les fabricants à réparer le véhicule faisant l'objet d'un rappel, à ses frais. Il est évident que les rappels n'existent pas seulement pour la sécurité de nos clients et la sécurité routière, mais aussi pour que les Canadiens ne doutent pas que les fabricants des véhicules qu'ils achètent obtempéreront lorsqu'ils constateront qu'il y a des problèmes de sécurité. Le projet de loi conférerait au ministre des Transports le pouvoir d'ordonner aux fabricants et aux importateurs de réparer les nouveaux véhicules avant qu'ils soient vendus. Il permettrait au ministère des Transports de recourir à des sanctions pécuniaires ou à des amendes pour accroître la conformité aux normes de sécurité et d'appliquer des sanctions pécuniaires pour amener les fabricants à prendre des mesures de sécurité supplémentaires. Il donnerait au ministère la souplesse nécessaire à l'appui de la technologie liée à la sécurité des véhicules, qui évolue constamment, et pour exiger que les fabricants fournissent des données supplémentaires sur la sécurité et qu'ils effectuent des tests supplémentaires afin de régler les problèmes de sécurité. Enfin, le projet de loi augmenterait la capacité d'inspection des véhicules du Canada.

L'importation de véhicules motorisés et d'équipement automobile au Canada est régie par les normes de sécurité établies dans la Loi sur la sécurité automobile.

Avant que les véhicules importés au Canada et que l'équipement fabriqué au Canada puissent être expédiés dans une autre province pour y être vendus, ils doivent porter une marque nationale de sécurité attestant qu'ils ont été fabriqués conformément à la loi et aux normes de sécurité en vigueur.

À l'heure actuelle, aux termes de la Loi sur la sécurité automobile, seuls les fabricants peuvent ordonner le rappel des véhicules au Canada. Le ministre des Transports peut uniquement ordonner à un fabricant d'informer les Canadiens que leur véhicule est soumis à ce rappel de sécurité. Le projet de loi S-2 permettrait à Transports Canada d'imposer des sanctions pécuniaires aux constructeurs. Ce nouveau pouvoir vise à garantir que les fabricants respectent la Loi canadienne sur la sécurité automobile. Le système de sanctions pécuniaires remplacerait les poursuites pénales fastidieuses et très coûteuses contre les constructeurs d'automobiles.

Le projet de loi S-2 permettrait de mieux harmoniser le processus de rappel automobile du Canada avec celui des États-Unis. Ce matin, j'ai demandé au ministre dans quelle mesure ce processus sera coordonné avec celui des États-Unis. Sa réponse a été assez claire: la mesure a pour but de réduire les écarts d'application entre le Canada et les États-Unis, même si je crois que le ministre a aussi insinué qu'elle comprenait d'autres dispositions quant à la sécurité — peut-être pas dans le projet de loi S-2, mais dans les normes de sécurité — qui vont plus loin que celles que pourraient avoir les États-Unis.

Le gouvernement conservateur précédent avait déjà renforcé la Loi sur la sécurité automobile en 2014. Le gouvernement précédent avait également adopté des dispositions législatives qui ont arrimé très étroitement la Loi sur la sécurité automobile à celle des Américains. Nous savons que cette industrie est intégrée. Nous savons que des véhicules sont fabriqués au Canada et vendus aux États-Unis, et vice versa.

● (1205)

Il s'agit d'un marché intégré. Par conséquent, nous devons absolument éviter de créer de la paperasse ou des obstacles qui nuiraient à cette réciprocité entre les deux pays. Par exemple, nous avons expressément établi dans la Loi canadienne sur la sécurité automobile une distinction entre un défaut automobile et un cas de non-conformité.

En 2014, le gouvernement conservateur a donné à l'ancien ministre des Transports du Canada le pouvoir d'ordonner à un constructeur d'automobiles d'informer les consommateurs canadiens des défauts de sécurité. Le projet de loi S-2 table sur cet effort en donnant le pouvoir au ministre des Transports du Canada non seulement d'informer le public, mais aussi de rappeler les véhicules.

Les Canadiens s'attendent à ce que leurs véhicules soient sûrs et à ce que les défauts soient repérés le plus rapidement possible. Le pouvoir d'ordonner des rappels aidera à gérer la sécurité des véhicules au Canada. Tout le monde sait que l'évolution technologique est si rapide que les véhicules deviennent de plus en plus techniques et complexes. Nous le constatons dans tous les domaines, avec nos téléphones portables, nos vidéos et tout ce qui touche l'électronique, et nous le voyons maintenant dans les véhicules et dans la sécurité des véhicules. À mesure que la technologie évolue, la question est de savoir si nous nous adaptons. C'est un enjeu dont je parlerai un peu plus tard.

Pour être concurrentiels, nous devons répondre à ces besoins. Le régime réglementaire du Canada doit mieux s'adapter aux technologies nouvelles et émergentes. Nous devons nous adapter aux nouveaux carburants à mesure qu'ils sont mis au point et aux progrès réalisés en matière de sécurité. Le projet de loi permettra au ministre d'exiger des constructeurs qu'ils fournissent davantage de renseignements sur la sécurité, qu'ils procèdent à des tests au besoin et qu'ils fassent preuve de plus de souplesse compte tenu de l'évolution technologique constante en matière de sécurité.

Le projet de loi S-2 contient des dispositions qui ne figuraient pas dans le projet de loi C-62, qui a été présenté en juin 2015, au cours de la législature précédente. On y a ajouté des consentements relatifs aux améliorations de la sécurité et aux entreprises non conformes. En outre, le gouvernement souhaite imposer des initiatives destinées à assurer au départ une certaine flexibilité permettant de relever les défis liés à l'évolution rapide des technologies automobiles. Il faudra examiner cette mesure attentivement lorsque le comité se penchera sur le projet de loi S-2.

Je tiens de nouveau à souligner le travail important réalisé par les comités. Nous devons permettre aux comités d'examiner ces mesures et de s'interroger sur le moment où il conviendrait d'adopter des changements et sur la façon dont nous pouvons nous adapter à la technologie en constante évolution. Il faut aussi que les comités se demandent comment assurer la sécurité des véhicules et si toutes les possibilités ont été envisagées.

### Initiatives ministérielles

Aussi, le gouvernement doit examiner cette mesure attentivement. L'objet du projet de loi S-2 est de renforcer la protection des consommateurs et la sécurité des véhicules automobiles au Canada. C'est pour cette raison que nous avons présenté une mesure législative analogue en 2015. Il est évident que l'opposition officielle appuie en principe le projet de loi S-2. Cependant, nous souhaitons qu'il soit renvoyé à un comité, qui se chargera de l'étudier comme il se doit.

Le Sénat mérite d'être salué pour avoir présenté rapidement le projet de loi. Encore une fois, je me demande pourquoi le gouvernement a choisi de ne pas en faire un projet de loi d'initiative ministérielle. Quoiqu'il en soit, le Sénat l'a présenté avec quelques amendements, dont nous parlerons plus tard.

J'ai eu l'honneur de présider le Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes. Je me réjouis qu'on mentionne le rapport du vérificateur général et celui du Comité dans le débat de la Chambre aujourd'hui.

Le vérificateur général a publié à l'automne 2016 un rapport sur la surveillance de la sécurité des véhicules automobiles et le rendement de Transport Canada à cet égard. Dans le rapport, intitulé « La surveillance de la sécurité des véhicules automobiles — Transports Canada », on constate notamment que l'évolution de la technologie automobile en matière de sécurité évolue plus rapidement que les normes et les règlements canadiens, et que Transport Canada a du mal à exercer son rôle névralgique, qui consiste à veiller sur la sécurité des véhicules passagers.

● (1210)

Le vérificateur général a souligné que le cadre de réglementation comporte un certain nombre de déficiences importantes, notamment le manque de rapidité, l'absence d'une consultation élargie auprès des parties prenantes et des règlements désuets. Le rapport explique:

Par exemple, les règlements de Transports Canada ne permettaient pas que les véhicules soient équipés de phares novateurs réglés à l'aide d'un logiciel [...] [et] des véhicules semi-autonomes non réglementés circulent déjà sur les routes canadiennes.

Ce sont quelques domaines dans lesquels Transports Canada ne se tenait pas à l'affût de ce qui était déjà offert dans certains cas au grand public. Le rapport dit également que:

[...] le Ministère avait attendu que la National Highway Traffic Safety Administration des États-Unis élabore de nouvelles normes ou modifie celles qui sont en vigueur avant de proposer des mesures réglementaires au Canada.

Le vérificateur général était préoccupé par cela. Toutefois, je suis heureux que l'on ait reconnu la nature intégrée de l'industrie et que l'on n'apporte pas systématiquement des changements après les États-Unis. Au contraire, on observe ce qu'ils font pour que l'on puisse avoir accès à leur marché. Le rapport ajoute plus loin:

Cette approche réactive a occasionné des retards importants dans la mise en œuvre de nouvelles normes, ce qui signifie que certains véhicules automobiles n'étaient pas équipés des dispositifs de sécurité les plus récents disponibles dans d'autres pays, comme les dispositifs d'éclairage novateurs [...]

Le rapport dit ensuite:

Il y a eu de longs délais, parfois de plus de 10 ans, entre le commencement des travaux sur une question et la mise en œuvre par le Ministère de nouvelles normes ou de modifications aux normes en vigueur.

Comme on l'a mentionné, la technologie évolue rapidement. Une grande partie des innovations technologiques d'aujourd'hui sera de l'histoire ancienne ou de la technologie dépassée dans six mois. Par conséquent, Transports Canada doit trouver des moyens pour arriver à suivre le rythme.

Le rapport ajoute:

Avant de publier un projet de règlement dans la Gazette du Canada, Transports Canada avait consulté les constructeurs automobiles, mais il n'avait pas consulté de

façon élargie des parties prenantes, comme les associations de consommateurs, les associations médicales et les forces policières.

L'audit a révélé que les normes importantes ne donnaient pas les résultats escomptés ou qu'elles étaient désuètes.

De plus, le vérificateur général a déclaré:

[...] Transports Canada savait que les ancrages de siège pour enfant pouvaient faire défaut dans certaines conditions, mais il n'avait toujours pas proposé de nouveau règlement ni publié un avis avant la fin de notre audit.

Transports Canada a répondu au vérificateur général que l'adoption d'une exigence propre au Canada relativement à la résistance des ancrages dans les véhicules de promenade nuirait au commerce, et c'est pourquoi on a accusé un retard.

Le plus préoccupant et difficile pour le gouvernement libéral actuel est que Transports Canada ne s'est pas employé à planifier ou à financer ses activités de recherche et de réglementation pour le long terme. Le ministère n'a pas pu prioriser les décisions concernant les dépenses et les ressources. On dirait qu'il y a de réels problèmes administratifs dans ce ministère. Par exemple, entre avril 2012 et décembre 2015, le ministère a fait l'acquisition de 98 véhicules de tourisme pour des essais dans le cadre de recherches. Or, en décembre 2015, plusieurs n'avaient pas encore été testés. Les véhicules étaient là, mais un grand nombre des essais n'avaient pas été faits.

Le ministère semble évaluer correctement les plaintes de Canadiens et cerne les défauts liés à la sécurité des automobiles. Toutefois, le rapport dit:

[...] Transports Canada n'avait pas demandé d'information sur d'autres enjeux importants ou cruciaux liés à la sécurité cernés par les constructeurs et faisant l'objet d'une enquête. Nous avons constaté qu'entre 2010 et 2015, les constructeurs avaient diffusé au moins 318 rappels pour lesquels Transports Canada n'avait reçu aucune plainte [...]

On voit donc qu'il y a communication et transmission d'information, et qu'il existe des données. Dans l'administration publique, les données sur à peu près tout posent problème. Nous étions devant un cas où le ministère ne collabore pas assez étroitement avec l'industrie pour être au courant des rappels auxquels avaient procédé les fabricants.

Le rapport ajoute:

[...] Transports Canada n'était pas habilité à évaluer si les constructeurs avaient mis en œuvre des processus efficaces pour cerner et signaler les défauts liés à la sécurité [ce qui limitait sa capacité à] enquêter sur les défauts et [...] protéger les Canadiens.

● (1215)

Bien que Transports Canada avait adéquatement évalué les efforts déployés par les constructeurs automobiles pour exécuter les rappels de sécurité, le soin de communiquer avec les propriétaires de certains des véhicules visés était laissé aux constructeurs. Or, ceux-ci avaient parfois de la difficulté à identifier et à contacter les propriétaires des voitures visées par un rappel, en particulier si le véhicule était plus ancien. Nous savons que, dans un véhicule plus ancien, d'autres problèmes liés ou non peuvent parfois aggraver le problème faisant l'objet d'un rappel. Ces bazous sont pratiquement doublement pénalisés, comme l'a déjà dit un autre politicien. Nous devons donc nous assurer le respect de cette recommandation.

*Initiatives ministérielles*

La bonne nouvelle, c'est que Transports Canada approuve les sept recommandations du vérificateur général et exécute un plan d'action détaillé. Encore une fois, je suis ravi de faire savoir que le comité des comptes publics a étudié la question et en a fait rapport. Nous en sommes toujours à assurer le suivi afin d'exiger des comptes et de veiller à ce que les Canadiens se sentent encore plus en sécurité.

Je vais lire certaines des recommandations du vérificateur général.  
Recommandation 1 :

Transports Canada doit confirmer par écrit au Comité qu'il publie régulièrement des comptes rendus sur l'état d'avancement de ses plans en matière de réglementation.

Le public doit être en confiance.

Recommandation 2 :

Transports Canada doit présenter au Comité un rapport décrivant la mise en oeuvre d'un processus de consultation élargi et normalisé, destiné à obtenir en temps opportun les commentaires d'intervenants experts sur les initiatives de réglementation de la sécurité des véhicules automobiles.

Encore une fois, on en revient aux intervenants. Il faut notamment consulter les représentants de l'industrie, les intervenants d'urgence et les services de police.

Recommandation 3 :

Transports Canada doit présenter au Comité un rapport indiquant comment il met en oeuvre son plan d'action visant à améliorer la qualité des données sur les collisions et les blessures.

Il est encore une fois question du suivi effectué par les comités.

Recommandation 4 :

Transports Canada doit présenter au Comité un rapport exposant les progrès réalisés dans la mise en place du nouveau processus réglementaire et montrant comment les éléments probants et la recherche scientifique servent à guider l'élaboration et la modification des normes de sécurité automobile.

Comment la science et la recherche sont-elles mises à contribution?

Recommandation 5 :

Transports Canada doit présenter au Comité un rapport décrivant son plan opérationnel à long terme pour la Direction générale de la sécurité des véhicules automobiles.

Recommandation 6 :

Transports Canada doit présenter au Comité un plan indiquant comment les nouveaux pouvoirs prévus par le projet de loi seront mis en oeuvre au sein du régime réglementaire de sécurité automobile.

Enfin, recommandation 7 :

Transports Canada doit présenter au Comité un rapport exposant son processus visant à appuyer l'ajout d'une nouvelle disposition à la Loi sur la sécurité automobile qui obligerait les grands constructeurs automobiles à fournir de l'information sur leurs sources de données et leurs processus internes pour cerner et signaler les défauts liés à la sécurité.

Voilà les recommandations formulées par le vérificateur général dans l'audit. Il est notamment parvenu à la conclusion suivante :

Transports Canada [n'a] pas tenu à jour un cadre de réglementation qui répondait aux risques émergents et aux nouveaux enjeux technologiques en matière de sécurité. Sa stratégie n'a donc pas permis de garantir que les véhicules automobiles immatriculés au Canada soient équipés des meilleurs dispositifs de sécurité disponibles et des technologies de pointe.

Je constate qu'il ne me reste qu'une minute. Je dirai donc rapidement que je crois que le projet de loi S-2 contient des mesures louables que nous devrions appuyer. Le gouvernement actuel a d'énormes défis à relever pour assurer la sécurité automobile au Canada, mais je crois que ce projet de loi représente un pas dans la bonne direction. Comme le gouvernement l'a affirmé, cette mesure législative reprend le contenu du projet de loi C-62 des conservateurs, et nous félicitons le gouvernement de l'avoir présentée.

Au-delà de cela, ce sont — comme toujours — les détails qui posent problème. Comme je l'ai déjà dit, nous verrons à quelle vitesse cette mesure législative sera mise en oeuvre et avec quel empressement le ministre en poste dira aux constructeurs de procéder à un rappel. Ce projet de loi doit non seulement être adopté, mais il doit aussi être mis en application par un ministre qui est prêt à prendre ces décisions difficiles.

• (1220)

Les défis à relever pour assurer la sécurité des Canadiens dans leur véhicule sur nos routes sont nombreux. Le gouvernement précédent en était conscient et c'est pour cela qu'il a agi en 2014 puis de nouveau en 2015 en déposant le projet de loi C-62.

Je félicite le gouvernement libéral pour son dynamisme dans ce dossier et l'adoption d'un projet de loi qui, malheureusement, a été présenté au Sénat. J'espère que le gouvernement permettra au comité de faire son travail et que le cheminement de cette mesure législative en comité se fera dans un délai raisonnable.

**Mme Filomena Tassi (Hamilton-Ouest—Ancaster—Dundas, Lib.):** Monsieur le Président, le député a soulevé la question du rythme rapide de l'innovation. Nous pouvons tous convenir que nous devons toujours être conscients de la situation. Nous pouvons nous réjouir des histoires de réussite en matière d'innovation, mais nous devons aussi nous assurer que nous sommes prêts à accueillir l'innovation.

Les pouvoirs additionnels contenus dans cette mesure législative autoriseraient le ministre des Transports à ordonner la réparation de véhicules rappelés et de nouveaux véhicules et à imposer des sanctions pécuniaires afin de promouvoir le respect de la sécurité, et donneraient à Transports Canada la souplesse nécessaire pour régler la question de la technologie en matière de sécurité automobile. Le député pense-t-il que ces pouvoirs additionnels peuvent nous aider à soutenir le rythme rapide de l'innovation?

• (1225)

**L'hon. Kevin Sorenson:** Monsieur le Président, je serai probablement mieux placé pour répondre à cette question quand nous saurons comment Transports Canada compte mettre en oeuvre les recommandations du vérificateur général et du comité des comptes publics.

Nous attachons une importance primordiale à la sécurité des Canadiens et de toutes les personnes qui circulent sur nos routes. Quand vient le temps d'acheter de nouveaux véhicules, il faut rester à l'affût de l'évolution rapide de la technologie.

Bien que le projet de loi à l'étude ne soit pas parfait, il offre un bon équilibre. Les comités doivent étudier cet enjeu. Le comité des transports doit, lui aussi, l'examiner attentivement. Le comité des comptes publics a déjà étudié la question et continuera de le faire.

D'après le vérificateur général, dans ce contexte d'évolution rapide de la technologie, il faut disposer d'un processus afin que Transports Canada ne se contente pas de suivre la réglementation mise en place par les États-Unis, et que le Canada prenne l'initiative d'améliorer la sécurité routière.

[Français]

**M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD):** Monsieur le Président, lorsqu'on compare le projet de loi C-62, qui avait été soumis par les conservateurs, au projet de loi S-2 des libéraux, on constate un bon nombre de similitudes et quelques différences. On remarque notamment que les deux administrations ont un point en commun, c'est-à-dire qu'elles ont consenti à des compressions budgétaires au sein de Transports Canada.

*Initiatives ministérielles*

Est-ce que mon collègue croit que l'on peut réconcilier l'idée d'augmenter la sécurité automobile et celle d'effectuer des compressions budgétaires à Transports Canada?

[Traduction]

**L'hon. Kevin Sorenson:** Monsieur le Président, il revient au gouvernement de décider des sommes qui seront accordées à ses ministères, ce qu'il fait dans ses budgets. Cela dit, nous attachons une importance primordiale à la sécurité de tous. Comme l'a souligné le député, il est important de prévoir un financement adéquat pour l'ensemble du ministère et, plus précisément, pour le secteur de la sécurité des véhicules automobiles.

Les 98 véhicules achetés en 2012 et 2015 n'ont pas tous fait l'objet d'essais relatifs à la sécurité. Certains nouveaux véhicules sont toujours en attente. Le gouvernement devait acheter 98 véhicules et l'a fait, mais 24 ou 25 d'entre eux n'ont pas encore été soumis aux essais. On ne peut pas blâmer, dans ce cas, l'évolution rapide de la technologie. Le gouvernement avait prévu un budget pour soumettre certains véhicules à un certain nombre d'essais, mais 24 de ces véhicules n'ont toujours pas été soumis aux essais. Le ministère a peut-être manqué de ressources. On s'attendrait pourtant à ce que les ressources correspondent aux besoins.

**Mme Kelly Block (Carlton Trail—Eagle Creek, PCC):** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa participation à ce débat et de son bon travail au comité des comptes publics. J'ai eu l'occasion de participer à l'une des réunions du comité et d'interroger le vérificateur général au sujet du rapport dont mon collègue de Trois-Rivières et moi avons parlé.

Le député voudrait-il parler du travail important que le vérificateur général a effectué en vue de présenter ces rapports au Parlement, indiquer de quelle façon ces rapports orientent la modification des dispositions législatives actuelles et la création de nouvelles dispositions législatives, et expliquer en quoi ils permettent de faire les choses non seulement rapidement, mais aussi correctement?

**L'hon. Kevin Sorenson:** Monsieur le Président, je remercie ma collègue de sa participation aux travaux du comité des comptes publics et de l'excellent travail qu'elle a fait ce jour-là en posant des questions au vérificateur général et à son bureau.

J'aurais tant à dire au sujet du bureau du vérificateur général. Nous savons que, dans une démocratie, la transparence et la reddition de comptes sont essentielles pour maintenir la force d'une démocratie et d'un pays. Qu'il s'agisse du gouvernement fédéral ou d'un gouvernement provincial ou territorial, les citoyens canadiens doivent avoir l'assurance qu'il y a quelqu'un qui se charge d'effectuer des vérifications du rendement et des vérifications financières ainsi que de demander des comptes aux ministères, aux ministres et aux gouvernements.

Nous pouvons être très fiers du bureau du vérificateur général, du vérificateur général et de son personnel. Lorsqu'ils se prononcent, nous devons l'accepter. Nous devons accepter les recommandations. Nous devons généralement les accepter, et cela vaut certainement pour tout ce qui touche les comptes publics, les vérifications financières et les vérifications du rendement. Ils obligent les ministères à rendre des comptes.

En matière de sécurité automobile, il n'y a pas de zone grise. Je pense que tous les partis politiques s'entendent pour dire que des normes sont nécessaires dans ce domaine. C'est peut-être une obsession de ma part, mais la sécurité sur la route me préoccupe beaucoup, notamment lorsque je vois des jeunes qui conduisent tout en envoyant des textos ou en parlant au téléphone. Certes, il nous est peut-être arrivé de parler au téléphone, mais quand je vois, encore

aujourd'hui, des jeunes qui envoient des textos, qui ne regardent pas la route, ou qui discutent au téléphone, cela me préoccupe beaucoup.

J'ai reçu cette semaine un appel de l'organisation Mothers Against Drunk Driving. Le problème de l'alcoolisme au volant préoccupe beaucoup ses représentants. Moi, c'est la légalisation de la marijuana qui m'inquiète, surtout que nous n'avons pas encore les équipements nécessaires pour faire des contrôles routiers.

Je sais que les Canadiens sont sensibles à cela. Il n'y en a qu'une poignée qui pense que la société devrait nous garantir une liberté totale, sans aucun règlement.

Nous voulons bien sûr que nos routes soient sûres. Quand je vais chez un concessionnaire pour acheter une nouvelle voiture et que je découvre toutes ces nouvelles technologies, même si je ne sais pas me servir de toutes ces fonctionnalités électroniques, je suppose qu'elles sont fiables et qu'elles ne vont pas causer de blessures, ni à moi ni à autrui.

Sur toutes ces questions, le vérificateur général s'est intéressé davantage aux processus qu'aux considérations politiques. Je profite de l'occasion pour dire qu'il fait un travail très important, pour lequel je le remercie. Nous sommes heureux qu'il ait publié son rapport et que le gouvernement ait répondu à ses recommandations en présentant le projet de loi S-2.

• (1230)

**Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV):** Monsieur le Président, je pense à un projet de loi semblable qui avait été présenté pendant la 41<sup>e</sup> législature. Je ne sais pas si le député s'en souvient lui aussi.

Je trouve étrange que, jusqu'à cette 41<sup>e</sup> législature, jusqu'à ce que nous adoptions la Loi de Vanessa, alors que les conservateurs étaient au pouvoir, l'industrie pharmaceutique n'était pas tenue de retirer un médicament lorsque le ministre de la Santé lui demandait de le faire. Il a fallu que nous adoptions la Loi de Vanessa pour que le ministre de la Santé puisse enjoindre l'industrie pharmaceutique de retirer un médicament.

Aujourd'hui, nous sommes en train d'adopter une loi qui aurait dû être adoptée il y a longtemps, pour que le ministre des Transports ait le pouvoir d'enjoindre l'industrie automobile de rappeler des véhicules dangereux.

Je me demande si cela inspire d'autres choses au député. Il me semble que ces deux projets de loi signifient que nous entrons dans une nouvelle ère où nous allons défendre de façon plus énergique les droits des Canadiens en matière de santé et de sécurité.

**L'hon. Kevin Sorenson:** Monsieur le Président, il faut reconnaître que nous avons, au Canada, des organisations et des conseils qui protègent les intérêts des consommateurs. La députée a parlé de l'industrie pharmaceutique. Il est bien évident que lorsque nous prenons une pilule, nous supposons qu'elle est conforme aux normes. Je suis sûr que tous les gouvernements surveillent, avec raison, la conformité des numéros d'identification et des procédés de fabrication des médicaments.

Il y a aussi la question de la salubrité des aliments. Souvenons-nous de la mélamine dans le lait maternisé fabriqué en Chine.

*Initiatives ministérielles*

Nous devons faire confiance à ces groupes pour assumer leur rôle de surveillance et aux gouvernements pour prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des Canadiens, qu'il s'agisse de médicaments, d'aliments, de véhicules automobiles, et cetera. Les produits alimentaires sont de la plus haute qualité au Canada, et ils respectent les normes de salubrité les plus sévères. Notre rôle consiste à prendre les mesures nécessaires pour offrir aux consommateurs un choix raisonnable et une sécurité optimale.

• (1235)

**M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Monsieur le Président, c'est toujours un plaisir pour moi de prendre la parole dans cette enceinte. Je suis heureux de revoir tous mes collègues. C'est la première occasion que j'ai de dire quelques mots sur cet important projet de loi.

Auparavant, j'aimerais dire combien il est important, pendant les ajournements de la Chambre, que les députés aient l'occasion de rencontrer les électeurs de leur circonscription et d'écouter les messages qu'ils veulent que nous transmettions à Ottawa. L'une des choses que je respecte beaucoup chez notre premier ministre, c'est qu'il encourage les députés à aller dans leur circonscription et à défendre les intérêts de leurs concitoyens ici à Ottawa, plutôt que de défendre les intérêts d'Ottawa auprès des électeurs. Nous devons nous assurer que les priorités que nous avons choisies sont les bonnes et que nous défendons les intérêts des gens de nos circonscriptions à la Chambre, dans les comités et dans nos caucus respectifs.

Je suis heureux d'être de retour à Ottawa pour discuter de projets de loi d'initiative ministérielle importants. Tous les projets de loi sont importants, mais aujourd'hui c'est encore plus le cas, puisque nous discutons du projet de loi S-2 qui va renforcer la sécurité de nos collectivités. Il est très important que nous prenions toute la mesure de l'impact de ce projet de loi.

L'un de mes collègues a dit qu'on estimait, et je suppose que c'est une estimation prudente, que 20 % des nouveaux véhicules font l'objet d'un rappel par le fabricant, pour un défaut ou un autre, et que cela représente un coût substantiel. Pour régler ce problème, ce projet de loi va très loin, à mon avis, et je tiens à féliciter le ministre, la secrétaire parlementaire et tous ceux qui ont participé à son élaboration. Je salue également le travail effectué par l'autre Chambre dans le cadre du projet de loi que nous examinons aujourd'hui.

Après avoir écouté mes collègues d'en face, j'ai plusieurs observations à faire. Un député néo-démocrate a fait remarquer que nous étions appelés à examiner plusieurs projets de loi et que celui-ci, le projet de loi S-2, devrait être adopté sans grande controverse. C'est un projet de loi qui, à mon avis, devrait recevoir l'appui de tous les députés, ne serait-ce que pour son renvoi en comité, où l'on procédera sans aucun doute à une analyse plus détaillée. S'il est possible de l'améliorer, je suis sûr que le comité fera tout ce qu'il peut, car il est toujours possible de faire mieux.

S'agissant de sécurité automobile, il faut bien comprendre que cette responsabilité est partagée par deux paliers de gouvernement, notamment le gouvernement national. Le projet de loi dont nous sommes saisis aujourd'hui, le projet de loi S-2, est un texte important qui vise les fabricants. Les voitures ne durent pas toute une vie. Les gens, de nos jours, ont deux grands postes de dépenses: leur logement et leur automobile. Quand on achète une automobile, on l'achète généralement sur parole, c'est-à-dire que si c'est une voiture neuve, on suppose qu'elle respecte les normes. Le gouvernement

national joue un rôle important non seulement parce qu'il garantit la sécurité des automobiles mais aussi, dans une certaine mesure, parce qu'il en donne l'assurance aux consommateurs en enjoignant les fabricants d'assumer la responsabilité de leurs produits et de rappeler les véhicules défectueux.

• (1240)

Si je vais chez un concessionnaire pour acheter une belle voiture flambant neuve, et qu'un mois plus tard, j'apprends qu'il y a un problème avec le coussin gonflable ou la colonne de direction, il me semble que je devrais avoir un recours pour obliger le fabricant à corriger le problème, puisque ce n'est pas ma conduite qui en est la cause mais bien un vice de fabrication.

Nous savons très bien que ce genre de problème existe. Comme je l'ai dit tout à l'heure, on estime que plus de 20 % des automobiles font l'objet d'un rappel parce qu'un équipement doit être réparé ou remplacé. Cela peut être important, moins au niveau du coût qu'au niveau de la sécurité. Nous savons bien que c'est le genre de problèmes auxquels nous avons à faire face.

Le gouvernement d'Ottawa, en présentant ce projet de loi, confère au ministre le pouvoir de faire certaines choses qu'il ne peut pas faire aujourd'hui, et je reviendrai là-dessus. Mais pour ce qui est de l'industrie dans son ensemble, nous savons combien elle est importante pour notre pays, pour notre PIB, pour les emplois de la classe moyenne et pour la vitalité économique de toutes les régions du pays. Je ne parle pas seulement des fabricants, mais aussi de ceux qui assurent l'entretien des automobiles et qui les vendent. Les grands détaillants sont tributaires de l'industrie automobile. C'est une industrie que je connais bien. Mon père et d'autres membres de ma famille en font partie depuis plus de 40 ans.

Lorsqu'une personne achète une voiture, elle pense peut-être que celle-ci durera jusqu'à la fin de ses jours, mais c'est rarement le cas. Les sondages nous apprennent que les gens gardent leur voiture de six à huit ans. Après cette période, ils la vendent, mais ce n'est pas parce qu'ils se sont désintéressés de cette voiture ou qu'ils en veulent une neuve que leur ancien véhicule ne sera plus en circulation. Cette voiture devient un véhicule usagé, et de nombreuses provinces ont légiféré pour que les routes restent sécuritaires. Dans ma province, le Manitoba, lorsqu'on vend un véhicule usagé, on est tenu de le faire vérifier pour que dans 2, 10 ou 11 ans, la conduite de ce véhicule ne présente aucun risque pour la sécurité.

De leur côté, les provinces cherchent de nouvelles façons d'améliorer l'état des voitures usagées en circulation, mais nous, nous avons le devoir de veiller à ce que les voitures neuves soient sûres. Lorsque nous avons l'occasion d'agir pour qu'elles soient plus sécuritaires, nous ne devrions pas hésiter à le faire.

Lorsque je regarde ce que le projet de loi accomplit exactement, quelques points suscitent mon intérêt. Je tiens particulièrement le fait que les fabricants seront financièrement responsables de corriger un défaut d'un véhicule et qu'ils auront une responsabilité accrue de communiquer à Transports Canada les renseignements relatifs à la sécurité du véhicule. Ces renseignements feront partie de la banque de données du ministère.

*Initiatives ministérielles*

Un de mes collègues a fait référence à la banque de données. Si on consulte la Banque de données des rappels de sécurité automobile, sur le site Web de Transports Canada, on constate à quel point elle est détaillée. Beaucoup de propriétaires de véhicule récent — que ce soit de la dernière année ou d'il y a trois ou quatre ans — l'ignorent, mais il y a de très fortes chances qu'il y ait eu un rappel pour une des pièces de leur véhicule.

• (1245)

C'est très facile de savoir s'il y a eu un rappel pour un modèle de véhicule. Il suffit d'aller sur le site Web de Transports Canada et de sélectionner la marque et le modèle du véhicule; les rappels s'afficheront. C'est un outil fantastique. Je suggère à tous les consommateurs qui ont acheté un véhicule dans les dernières années de ne pas se fier uniquement à la bonne conduite de leur véhicule et de consulter la banque de données. Ils n'ont pas à attendre d'avoir un problème, car cet outil formidable existe. Une des propositions du projet de loi est d'améliorer cette banque en exigeant la communication de renseignements supplémentaires relatifs à la sécurité — certains de ces renseignements se retrouveront certainement dans la base de données. Je considère que c'est un point très positif et j'encourage mes collègues à examiner la question. Le ministre aura le pouvoir de demander d'autres tests afin de répondre aux préoccupations concernant la sécurité. C'est une chose dont nous devons tous nous soucier.

Après avoir écouté un certain nombre de conservateurs, il est intéressant de constater qu'ils parlent beaucoup du projet de loi C-62, qui est une mesure législative que l'ancien premier ministre Stephen Harper avait présentée à la Chambre. C'est l'une des raisons pour lesquelles j'ai un peu l'espoir que les conservateurs soient en faveur du projet de loi et qu'ils veulent qu'il soit adopté le plus tôt possible. À mon avis, le projet de loi ne tire pas tant son origine du gouvernement conservateur précédent que des mesures prises aux États-Unis. Il existe un écart entre les États-Unis et le Canada concernant les questions de sécurité, les processus et les procédures de rappel et ce que le gouvernement américain est capable d'accomplir par rapport au gouvernement canadien. Je soupçonne que, ce qui s'est produit, c'est qu'un gouvernement conservateur a étudié la situation aux États-Unis et a ensuite décidé qu'il voulait adopter certaines de ces mesures, ce qui est tout à l'honneur des conservateurs.

Le NPD semble quelque peu préoccupé par le fait que cette mesure législative n'était pas prévue dans la lettre de mandat du ministre actuel. Sur ce point, une seule chose: le fait qu'une initiative ne soit pas expressément prévue dans une lettre de mandat ne veut pas nécessairement dire que le ministre ne va pas essayer de trouver des façons d'améliorer le système. Les ministres étudient leur lettre de mandat et sont très désireux de réaliser les objectifs qui y figurent, mais il y a bien d'autres initiatives possibles; celle-ci en est un exemple. Les néo-démocrates et les conservateurs semblent être d'accord avec le principe de la mesure législative; c'est une bonne chose à nos yeux. Nous espérons que les partis de l'opposition appuieront le projet de loi.

La mesure législative proposée conférerait au ministre le pouvoir d'ordonner aux entreprises de demander aux fabricants et aux importateurs de réparer un véhicule rappelé sans frais pour le consommateur. Pour le propriétaire d'un véhicule, qui doit en assurer l'entretien, le facteur coût est important. Il n'y a pas de raison qu'un consommateur qui a fait l'achat d'un véhicule flambant neuf pour apprendre trois mois plus tard que celui-ci comporte une défectuosité ait à payer pour la réparation ou la mise à niveau selon les normes de

sécurité canadiennes. En accordant ce pouvoir complémentaire au ministre, nous envoyons un message très clair à l'industrie.

Il ne s'agit pas de dire que les fabricants en général ne font pas ce qu'il faut pour veiller à ce que leurs véhicules soient sécuritaires et de grande qualité. Nous savons qu'ils font de leur mieux. Il est arrivé que des fabricants procèdent à des rappels massifs qui leur ont coûté des milliards de dollars.

• (1250)

Nous comprenons que ce projet de loi a été présenté afin que, aujourd'hui ou dans le futur, un ministre ait l'autorité d'agir, au besoin, au sein du cadre proposé. Le projet de loi permettrait à Transports Canada d'imposer des pénalités financières ou des amendes dans le but d'accroître le respect des normes de sécurité et il lui permettrait également de conclure des accords de conformité avec les fabricants pour que des mesures supplémentaires soient adoptées en matière de sécurité. Le projet de loi vise également à clarifier et à accroître les capacités de Transports Canada en matière d'inspection des véhicules. Il est important que l'application de la loi soit réelle et tangible afin que, advenant qu'un véhicule doive être visé par un rappel, peu importe la raison, nous puissions veiller à ce que ce rappel soit effectué. C'est ce que propose le projet de loi.

Si j'examine le projet de loi dans son ensemble, je constate qu'il répond déjà à ce que cherche à corriger l'amendement proposé par le Sénat. Selon cet amendement, un fabricant devrait verser au concessionnaire une indemnité équivalant à au moins 1 % par mois du montant payé par le concessionnaire. Cela équivaldrait à un taux d'intérêt annuel d'au moins 12 %. Or, ce taux arbitraire ne tient pas compte des variations du coût réel de financement. L'amendement pourrait donc avoir un effet pervers: un concessionnaire pourrait faire plus d'argent en ne faisant aucune réparation et en laissant le véhicule dans le stationnement, alors qu'il recevrait la compensation du fabricant. Même si les intentions derrière l'amendement du Sénat étaient bonnes, je ne crois pas qu'il soit requis. Le projet de loi permettrait déjà au ministre d'exiger que les défauts de fabrication soient corrigés aux frais des fabricants. Le projet de loi confère déjà ce pouvoir au ministre.

Nous devons être très prudents, dans le cadre législatif de Transports Canada, pour éviter de devoir jouer le rôle d'arbitres ou de servir d'intermédiaires entre les concessionnaires et les fabricants. C'est vraiment une question qui touche les consommateurs. Au bout du compte, même si l'intention du Sénat est de bien faire avec l'amendement, je ne crois pas que celui-ci est nécessaire. Les mesures proposées actuellement prévoient la possibilité de traiter convenablement avec les concessionnaires, et le ministre aurait ce pouvoir.



*Initiatives ministérielles*

C'est intéressant qu'un de mes collègues ait mentionné le fait que, lorsque nous pensons à des rappels de véhicules automobiles, nous devons voir à ce que la première priorité des fabricants soit de réparer les véhicules qui sont déjà sur les routes. Les véhicules dans les grands parcs, que nous avons tous vus, se retrouveront tous sur les routes, au bout du compte, et je pense qu'ils subiront des modifications avant d'être vendus aux consommateurs. Bref, le projet de loi dont nous sommes saisis vise à accroître la sécurité sur les routes canadiennes, et donc de faire en sorte que les fabricants et les entreprises assument leur responsabilité en fournissant les types de véhicules auxquels les consommateurs s'attendent au moment de l'achat. À mon avis, nous devrions tous appuyer ce projet de loi.

• (1255)

**M. David Sweet:** Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Je crois qu'il est important de souligner que nous avons enfin vu un bon exemple de notre bonne réponse au secrétaire parlementaire de la leader à la Chambre, mais, malheureusement, cet exemple a été retiré de la Chambre. J'espère que tous les députés iront voir dans le hansard l'exemple de la bonne réaction au discours du député.

**Le vice-président:** Je ne suis pas certain de savoir à quoi le député fait allusion qui justifierait un recours au Règlement. Quelque chose m'a peut-être échappé au cours du débat. Je ne trouve rien à répondre.

Nous allons revenir au secrétaire parlementaire, qui pourra terminer son intervention. J'aimerais lui rappeler que son temps de parole sera bientôt écoulé.

Le secrétaire parlementaire a la parole.

**M. Kevin Lamoureux:** Monsieur le Président, je serai heureux de répondre à toute question. Le député d'en face pourrait expliquer ce qui a causé sa frustration et l'a amené à invoquer le Règlement. Je crois que mon temps de parole est écoulé. Je serai heureux de répondre à toute question. Le député pourrait expliquer pourquoi il a invoqué le Règlement.

**Mme Kelly Block (Carlton Trail—Eagle Creek, PCC):** Monsieur le Président, j'ai eu l'occasion de poser à divers députés du parti au pouvoir des questions au sujet du projet de loi S-2 et j'aimerais savoir quelles sont, selon lui, les principales différences entre le projet de loi C-62 et le projet de loi S-2 qui font de ce dernier un meilleur projet de loi.

**M. Kevin Lamoureux:** Je remercie la députée de sa question, que je prends très au sérieux. Comme je l'ai souligné, le projet de loi C-62 est une mesure législative découlant de préoccupations soulevées aux États-Unis, et c'est pourquoi le gouvernement Harper l'a présenté au moment où il l'a fait. Un examen a été effectué par le ministère, et j'aimerais faire respectueusement valoir qu'il pourrait être souhaitable pour la députée de poser sa question au ministre qui a présenté le projet de loi. Je soupçonne qu'elle l'a déjà fait, bien que je n'en sois pas certain. Elle a probablement déjà obtenu la réponse à sa question. Je crois que les modifications proposées par le Sénat ne figurent pas dans le projet de loi C-62, si c'est le point que la députée veut faire valoir.

**Mme Filomena Tassi (Hamilton-Ouest—Ancaster—Dundas, Lib.):** Monsieur le Président, la mesure législative dont il est question aujourd'hui porte d'abord et avant tout sur la sécurité. Nous voulons que tous les véhicules qui circulent sur nos routes soient sans danger, et je suis ravie de voir que nous faisons le nécessaire pour qu'il en soit ainsi. Je sais de quoi je parle, puisque j'ai moi-même subi un grave accident. Je me considère chanceuse d'être encore en vie. Les coussins gonflables se sont déployés, le pare-brise s'est fracassé et le véhicule s'est retrouvé à l'envers. J'ai été chanceuse

que le toit ne s'enfonce pas. Je connais de nombreuses autres personnes qui ont vécu quelque chose de semblable, et c'est pour eux que nous sommes là aujourd'hui. Nous voulons tout faire pour que les véhicules qui prennent la route soient sans danger.

Le député a dit que les fabricants devaient être tenus responsables de leurs produits et il a ajouté que c'est ce que le projet de loi contribuerait à faire. J'aimerais qu'il revienne sur ce point capital et qu'il nous explique en quoi le projet de loi fera en sorte que les fabricants soient davantage tenus responsables et doivent en faire plus pour que les véhicules que nous conduisons soient sans danger.

**M. Kevin Lamoureux:** Monsieur le Président, la première chose que ce projet de loi fera, c'est d'accorder de nouveaux pouvoirs au ministre et permettre à Transports Canada d'obtenir plus de renseignements. Voilà qui, à mes yeux, devrait faciliter la conclusion de divers types d'ententes entre les entreprises et les fabricants, ce qui ne figurait pas dans la mesure législative adoptée par le gouvernement Harper. Il s'agit sans doute des éléments les plus importants, et la députée a visé dans le mille avec son analyse.

Avant toute chose, la mesure législative vise à rendre les routes du Canada plus sûres. Elle vise ensuite à protéger les consommateurs, comme je l'ai expliqué plus tôt. Quand une personne achète un véhicule neuf, elle s'attend à ce que ce dernier lui dure un certain nombre d'années et qu'il fasse au-delà de 200 000 kilomètres, selon l'entretien qu'elle en fera et ses habitudes de conduite. Quand une personne va chez un concessionnaire et achète un véhicule, elle s'attend à pouvoir le conduire sans problème, quelles que soient les conditions.

Par cette mesure législative, nous voulons que les fabricants assument leurs responsabilités et que, lorsqu'ils sont au courant qu'un véhicule qu'ils ont vendu a un défaut, à condition qu'il s'agisse d'un défaut de fabrication et non d'un problème causé par le consommateur lui-même, ils paient les pièces et la main-d'oeuvre nécessaires pour que le véhicule puisse reprendre la route en toute sécurité.

• (1300)

[Français]

**M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD):** Monsieur le Président, ma question est fort simple et un peu répétitive, mais je n'ai pas encore trouvé la réponse.

Bien que je reconnaisse quelques vertus au projet de loi S-2, comme je l'ai dit dans mon discours, est-ce que mon collègue pourrait me dire quels sont les éléments du projet de loi S-2 qui comblent une ou plusieurs des lacunes qui ont été soulevées par le vérificateur général dans son dernier audit sur la sécurité automobile au Canada?

[Traduction]

**M. Kevin Lamoureux:** Monsieur le Président, j'ai entendu le député poser cette question quelques fois ce matin mais, comme je n'ai pas lu le rapport en question, je ne connais pas les détails du dossier. Par conséquent, je ne peux donner au député le genre de réponse qu'il souhaite.

Le gouvernement du Canada tient compte du point de vue des mandataires indépendants du Parlement sur une foule de dossiers, y compris celui-ci. J'imagine que le projet de loi remédie à bon nombre des lacunes relevées dans le rapport du vérificateur général.

### *Initiatives ministérielles*

Si on se place du point de vue de l'opposition — j'ai siégé dans l'opposition pendant de nombreuses années —, le véritable défi est d'examiner les conclusions du rapport et de chercher à quels égards, selon le NPD, le projet de loi ne donne pas suite aux demandes du vérificateur général. Cette façon de procéder pourrait être plus utile, particulièrement avant l'étude en comité.

Comme je l'ai indiqué plus tôt au cours de mon intervention, le gouvernement est disposé à accueillir tout amendement réfléchi, bien étayé et bien exposé, susceptible d'améliorer le projet de loi. Si le NPD souhaite proposer des amendements précis, je suis certain que la secrétaire parlementaire, le ministre ou les membres du comité accepteront que les députés tiennent une discussion saine avant de voter sur le bien-fondé de la mesure proposée.

---

## AFFAIRES COURANTES

[Traduction]

### LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

#### PROCÉDURE ET AFFAIRES DE LA CHAMBRE

**M. Kevin Lamoureux:** Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Il y a eu des consultations entre les partis, et je crois que vous constaterez qu'il y a un consentement unanime à l'égard de la motion suivante. Je propose:

Que la liste des membres du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre soit modifiée comme suit: le député de St. Catharines pour le député de Scarborough—Agincourt et le député de Perth—Wellington pour le député d'Haliburton—Kawartha Lakes—Brock.

**Le vice-président:** Le secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre a-t-il le consentement unanime de la Chambre pour présenter la motion?

**Des voix:** D'accord.

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

**Des voix:** D'accord.

(La motion est adoptée.)

---

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

### LOI SUR LE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE POUR LES CANADIENS

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

**M. Kelly McCauley (Edmonton-Ouest, PCC):** Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec le député de Medicine Hat—Cardston—Warner.

J'aimerais tout d'abord mentionner que cela fait près de deux ans que mon prédécesseur et ami, Jim Hillyer, nous a quittés. Cet été, j'ai eu l'immense plaisir d'accueillir comme stagiaire son fils, London Hillyer. Je tiens donc à dire à Jim, qui nous regarde de là-haut, que son fils London a fait un travail fantastique et qu'il peut être très fier de lui.

Je suis heureux d'intervenir aujourd'hui pour parler du projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile. Comme

beaucoup aujourd'hui à la Chambre, nous appuyons globalement l'intention du projet de loi.

Actuellement, la Loi sur la sécurité automobile limite le pouvoir du ministre des Transports d'émettre des avis de défaut lié à la sécurité et d'intenter des poursuites pénales à l'encontre des constructeurs.

Transports Canada n'a pas le pouvoir d'ordonner des rappels et peut seulement dresser la liste des rappels en vigueur sur son site Web et publier des communiqués s'il estime qu'un type ou un modèle de véhicule présente un problème.

Le projet de loi S-2 modifierait la loi en accordant au ministre le pouvoir d'ordonner un rappel de véhicule et d'obliger le fabricant à corriger le défaut gratuitement pour le consommateur. Jusque-là, tout va bien.

Un sénateur conservateur de Terre-Neuve a amendé le projet de loi pour faire en sorte que les constructeurs de véhicules soient tenus responsables des coûts liés aux rappels afin de protéger les concessionnaires en leur évitant d'avoir à en assumer les frais. La circonscription d'Edmonton-Ouest compte beaucoup de concessionnaires d'automobiles. J'ai parlé aux propriétaires de plusieurs d'entre eux et ils appuient sans réserve cet amendement, parce qu'il leur permettrait bien sûr d'économiser de l'argent. Je suis généralement d'accord avec certaines parties de l'amendement, mais je ne suis pas d'accord lorsqu'il entreprend d'établir des lignes directrices en matière de compensation. Je crois qu'il vaut mieux laisser le marché décider.

J'appuie les mesures législatives qui protégeront les consommateurs des fardeaux financiers inutiles et injustes engendrés par les produits défectueux. Il ne devrait pas revenir aux consommateurs ou aux concessionnaires automobiles d'assumer le coût des défauts de fabrication, surtout lorsqu'il est question de produits comme des véhicules, où les problèmes peuvent avoir des conséquences fatales. J'appuie également les mesures législatives conçues pour tenir les consommateurs informés de tous les dangers réels ou potentiels des produits qu'ils choisissent d'acheter.

Le rapport du vérificateur général sur Transports Canada, intitulé « La surveillance de la sécurité des véhicules automobiles », mentionne deux éléments positifs du projet de loi S-2. L'un est un nouveau pouvoir de réglementation pour établir des exigences de déclaration qui permettraient de cerner plus rapidement les défauts liés à la sécurité. Le rapport du vérificateur général mentionne aussi un autre élément positif du projet de loi S-2, soit le fait qu'il exigerait que les entreprises en exploitation au Canada soient mieux informées des défauts et des questions de non-conformité touchant les véhicules vendus à l'extérieur du pays qui sont similaires à ceux vendus au Canada.

Cela dit, j'ai les objections que voici concernant le projet de loi S-2 tel qu'il est rédigé.

Le gouvernement justifie ce projet de loi par un raisonnement que l'on pourrait qualifier de décevant, pour employer un euphémisme. Selon le représentant du gouvernement dans l'autre endroit, ce serait parce que les véhicules sont des « engins ultra-évolués » et complexes et parce que « la plus grande partie de la technologie est brevetée ». Sans blague.

Le projet de loi S-2 vise à conférer au ministre de nouveaux pouvoirs qui lui permettraient d'ordonner à des entreprises, de manière discrétionnaire, d'effectuer des tests, des analyses ou des études des véhicules ou des équipements. Il s'agirait d'un pouvoir purement arbitraire, encadré par aucun paramètre ni ligne directrice.

Je voudrais que nous nous arrêtions un peu sur ce qui se passe dans le dossier de Boeing et Bombardier. Le gouvernement met des emplois et des investissements en péril. Dans le but de protéger ses amis chez Bombardier, il politise le renouvellement de l'équipement dont les militaires canadiens ont besoin. Malgré cela, nous devrions maintenant accepter de céder des pouvoirs illimités et non définis au ministre. Je me demande bien ce qu'on nous demandera après. Allons-nous nous ingérer dans la grève actuelle chez General Motors Cami parce que l'on craint que cette usine soit démenagée au Mexique ou aux États-Unis? Le ministre se servira-t-il de ses pouvoirs pour punir Toyota de ne pas avoir ouvert une usine dans une circonscription favorable au gouvernement? Un tel comportement peut paraître inconcevable, mais nous devons envisager la question en songeant au gâchis qui survient dans le dossier de Bombardier et de Boeing, où le gouvernement s'est immiscé. Nous devons avoir à l'esprit l'intervention du Cabinet libéral, apparemment téléguidée par un constructeur rival, dans l'achat des navires de ravitaillement de la marine.

Il est important de veiller à ce que les inspecteurs de véhicules automobiles qui travaillent pour Transports Canada disposent de l'information dont ils ont besoin pour s'assurer que les entreprises respectent la Loi sur la sécurité automobile. Il est également important que nous n'augmentions pas inutilement ou excessivement les pouvoirs discrétionnaires du ministre aux dépens des entreprises qui investissent au Canada.

En 2015, au Canada, comme on l'a déjà dit, cinq millions de véhicules de tourisme ont fait l'objet d'un rappel. Des dizaines de modèles de véhicules à propos desquels Transports Canada n'a reçu aucune plainte font l'objet de rappels chaque année. Cela veut dire que les constructeurs automobiles qui ont déjà tout intérêt à ce que leurs véhicules fonctionnent en toute sécurité sur la route au profit de leurs clients assument déjà en grande partie leur rôle en matière de sécurité automobile. Ainsi, je me demande si l'on n'augmente pas le pouvoir discrétionnaire du ministre des Transports pour régler un problème qui n'existe pas.

•(1305)

Le gouvernement soutient qu'il s'agit de pouvoirs anticipés. Malheureusement, il n'est pas logique d'accroître de façon arbitraire le pouvoir d'un membre de l'exécutif, sauf s'il est clairement nécessaire de le faire.

Les nouveaux pouvoirs du ministre pourraient également lui servir à justifier ses actions. Le ministre pourrait ordonner à une entreprise de tester un produit et de lui fournir des preuves, que le gouvernement pourrait ensuite utiliser afin de justifier le rappel du produit en question.

Le projet de loi accordera également aux inspecteurs de véhicules automobiles de Transports Canada de nouveaux pouvoirs qui leur permettront d'entrer dans n'importe quelle propriété privée, à l'exclusion d'une maison d'habitation, pour examiner tout document, démonter et retirer des pièces, utiliser les ordinateurs qui sont sur place et en copier les données, et interroger les travailleurs présents pour assurer le respect de la loi. Il s'agit d'un pouvoir assez exceptionnel qui va directement à l'encontre de la protection fondamentale de la vie privée des personnes et des entreprises au Canada. On doit fournir des normes claires et objectives en vertu desquelles le ministre pourrait confier ce genre de pouvoirs extraordinaires aux inspecteurs, afin d'empêcher l'abus de pouvoir.

On peut lire ce qui suit — et il y a plusieurs choses à retenir — dans le rapport du vérificateur général:

### *Initiatives ministérielles*

Dans l'ensemble, nous avons constaté que Transports Canada n'avait pas élaboré en temps opportun des normes de sécurité automobile pour faire face aux risques et problèmes émergents. [Nous avons dû attendre] que les États-Unis modifient leurs normes de sécurité automobile avant de réviser les normes canadiennes [...] Nous n'avons pas toujours pu déterminer comment le Ministère avait utilisé les éléments probants et les données de recherches pour élaborer ou modifier des normes de sécurité. Transports Canada n'avait pas planifié ni financé ses activités de recherche et de réglementation à long terme.

Il n'y a rien dans le projet de loi qui répondrait aux réelles préoccupations énoncées dans le rapport du vérificateur général.

Plus tôt, le ministre a déclaré que le projet de loi S-2 était bien intentionné. Nous avons toutefois besoin d'un projet de loi qui a plus à offrir que de bonnes intentions.

Dans l'ensemble, le vérificateur général a fourni une évaluation assez peu flatteuse de l'état des opérations à la Direction générale de la sécurité des véhicules automobiles de Transports Canada. Son bureau a été particulièrement sévère dans son évaluation des processus utilisés par Transport Canada pour créer et appliquer de nouveaux règlements et il a noté ceci: « Nous n'avons pas toujours pu déterminer comment le Ministère avait utilisé les éléments probants et les données de recherches pour élaborer ou modifier des normes de sécurité. » Le vérificateur général est incapable de déterminer comment Transports Canada définit des normes de sécurité, mais le gouvernement veut accorder au ministère le plein pouvoir d'ordonner des rappels et d'exiger que les entreprises mènent des recherches sur les normes de sécurité.

On ne sait pas exactement comment Transports Canada obtiendrait, utiliserait et conserverait l'énorme quantité de nouvelles données qu'il serait en mesure de recueillir et on ne sait manifestement pas si cela pourrait justifier la décision d'obtenir les données en premier lieu.

Le vérificateur général a critiqué l'absence de données canadiennes complètes et de renseignements pertinents sur les statistiques de l'industrie dans la base de données nationale de Transports Canada.

Il est troublant qu'un ministère qui est critiqué pour ses processus actuels se voie octroyer de nouveaux pouvoirs sans qu'il y ait de mécanismes clairs de surveillance pour protéger l'intégrité du processus. Le ministre devrait peut-être s'atteler d'abord à l'étude du rapport du vérificateur général avant de continuer avec le projet de loi S-2.

Je suis impatient que le ministre se penche sur les processus en place à Transports Canada et qu'il règle les problèmes relevés par le vérificateur général. J'encourage le gouvernement à justifier adéquatement l'élargissement des pouvoirs discrétionnaires.

On ne sait pas exactement comment le gouvernement prévoit concilier les divergences d'opinions entre les fabricants de véhicules et Transports Canada. Même s'ils ne s'opposent pas au ministère, les fabricants de véhicules et de pièces redoutent les conséquences d'une divergence d'opinions potentielle entre eux et Transports Canada sur la nature et la gravité d'un défaut.

Comme je l'ai mentionné, il incombe au gouvernement de créer un système qui est ouvert et clair et qui peut être appliqué objectivement à chaque cas, peut-être un système qui permettrait de prendre des décisions quelconques fondées sur des données probantes.

*Initiatives ministérielles*

Le manque de détails entourant l'élargissement arbitraire des pouvoirs accordés au ministre m'inquiète. Ce qui m'inquiète encore plus, c'est le manque de surveillance de Transports Canada, qui a été critiqué par le vérificateur général, particulièrement pour son manque de transparence au sujet de ses processus internes et de ses cadres décisionnels. J'espère que nous pourrions renvoyer le projet de loi au comité pour une étude plus approfondie. Je suis convaincu que le comité se penchera longuement sur nos préoccupations ainsi que sur celles du vérificateur général.

• (1310)

**Mme Filomena Tassi (Hamilton-Ouest—Ancaster—Dundas, Lib.):** Monsieur le Président, comme on l'a souligné à maintes reprises durant le débat ce matin, le projet de loi vise essentiellement la sécurité et la protection des consommateurs. Je suis perplexe, car le député remet maintenant en question le recours aux pouvoirs du ministre. Prenons un des pouvoirs prévus dans le projet de loi, celui qui autoriserait le ministre à empêcher la vente d'un véhicule défectueux tant que le problème n'est pas corrigé.

En tant que consommatrice, je tiens à ce que le véhicule que je m'approprie à acheter fonctionne et soit en bon état. J'ai parlé tout à l'heure de mon terrible accident d'auto. Je veux savoir si le député trouve à redire sur ce pouvoir précis qu'aurait le ministre, dont le mandat, comme on le sait, est d'assurer la sécurité et la protection des consommateurs. Le député voit-il un inconvénient à ce qu'on accorde au ministre le pouvoir d'empêcher la vente de véhicules dangereux?

• (1315)

**M. Kelly McCauley:** Bien sûr que non, monsieur le Président. Le problème que j'ai très bien exposé dans mon allocution — peut-être que ma collègue n'écoutait pas — ne concerne pas le pouvoir qu'a le ministre de rappeler des véhicules, mais le pouvoir indéfini qu'ont le ministre et Transports Canada de fouiller des bureaux à leur guise en quête d'information. Le problème, c'est que ce pouvoir n'est pas défini. Si le gouvernement peut seulement préciser très clairement les conditions dans lesquelles il a le pouvoir de rappeler des véhicules, il n'y a aucun souci à se faire. Nous demandons simplement que ce pouvoir soit mieux défini.

[Français]

**M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD):** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de son discours.

Je suis d'accord sur un bon nombre d'éléments de sa présentation, mais il y en a un qui m'apparaît crucial.

À son avis, s'agit-il d'un discours d'image ou s'agit-il vraiment d'un projet de loi qui peut faire la différence? On ne semble pas capable de garantir que les compressions budgétaires à Transports Canada sont chose du passé ni de dire qu'un réinvestissement important est nécessaire à la mise en place des vertus du projet de loi S-2.

[Traduction]

**M. Kelly McCauley:** Monsieur le Président, mon collègue du NPD soulève de très bons arguments. Même si le projet de loi S-2, comme l'a mentionné le ministre, part d'une bonne intention, il nous faut nous beaucoup plus que de bonnes intentions. Le rapport du vérificateur général regorge d'exemples de fois où Transports Canada n'a pas tenu compte de problèmes de sécurité ou de rappels aux États-Unis dont il était au courant depuis des années. Des employés de la division de ce ministère chargée des enquêtes ont été mis à pied. Le problème avec le projet de loi S-2, c'est qu'il ne va pas assez loin pour régler les problèmes de sécurité graves. Les députés

ministériels nous parlent sans arrêt de sécurité, mais même si nous avons l'intention d'appuyer son renvoi au comité, le projet de loi ne va pas assez loin pour assurer réellement la sécurité des Canadiens. Je suggère au gouvernement de relire très attentivement le rapport du vérificateur général et de bien écouter ce que mes collègues néo-démocrates et moi avons à dire à ce sujet.

[Français]

**Mme Anne Minh-Thu Quach (Salaberry—Suroît, NPD):** Monsieur le Président, je veux seulement poser une question.

Les libéraux disent vouloir améliorer la sécurité automobile de la population au moyen du projet de loi S-2, et que le ministre des Transports va pouvoir désigner des nouveaux agents verbalisateurs. Mon collègue conservateur pense-t-il qu'une réduction de 59 % des fonds alloués à Transports Canada pour la surveillance de la résistance d'impact va permettre de mettre en avant la protection et la sécurité routière automobile, ou faudrait-il que les libéraux réinvestissent massivement dans la vérification par Transports Canada?

[Traduction]

**M. Kelly McCauley:** Encore une fois, monsieur le Président, c'est un très bon point que la députée souligne. Nous avons demandé au gouvernement de régler de véritables problèmes de sécurité au lieu de se contenter de jeter de la poudre aux yeux. Le rapport du vérificateur général est très clair en ce qui concerne les employés mis à pied dans le secteur des enquêtes sur la sécurité. Nous espérons que le gouvernement libéral ainsi que les membres du comité tiendront compte des suggestions simples et pleines de bon sens du vérificateur général et qu'ils apporteront des changements afin de mieux assurer la sécurité des Canadiens et des conducteurs.

**M. Glen Motz (Medicine Hat—Cardston—Warner, PCC):** Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole aujourd'hui pour parler du projet de loi du Sénat, le projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et une autre loi en conséquence, qui vise à habiliter le gouvernement à imposer le rappel des véhicules qui présentent des problèmes de sécurité. Comme nous le savons, le rôle du gouvernement consiste d'abord et avant tout à protéger les citoyens. Nous ne pouvons pas protéger tout le monde de tout et, comme on dit: « qui veut tout défendre ne défend rien ». Nous devrions toutefois certainement protéger les Canadiens contre les problèmes de sécurité prévisibles. Nous tous ici présents, ainsi que la majorité des personnes qui constituent l'autre Chambre, pouvons nous entendre sur ces principes. Tous les partis et tous les parlementaires ont pour rôle d'assurer la protection des Canadiens.

C'est pour cette raison que ce projet de loi a été déposé deux fois, dans deux Chambres différentes, par des députés de deux partis. Le projet de loi S-2 ressemble beaucoup au projet de loi que la députée de Milton a déposé à la fin de 2015. En sa qualité de ministre des Transports, elle avait alors déposé le projet de loi C-62 dans le but de donner au ministre et au ministère des Transports le pouvoir d'exiger des rappels, d'imposer des amendes le cas échéant et de garantir que les Canadiens ont des véhicules plus sûrs. Le projet de loi S-2 reproduit fidèlement cette mesure législative, et nous reconnaissons les efforts du sénateur qui l'a présenté ainsi que ceux des membres du Comité sénatorial des transports et de tous les témoins qui ont comparu devant eux pour faire avancer ce texte législatif.

*Initiatives ministérielles*

Ce projet de loi donnerait de nouveaux pouvoirs qui ne sont pas vraiment nouveaux. Pour tout dire, en lisant des histoires de rappel de véhicules dans la presse, on penserait presque que le gouvernement a déjà des pouvoirs de rappel. Étonnamment toutefois, le gouvernement fédéral du Canada n'a pas le pouvoir d'ordonner aux constructeurs de rappeler un véhicule défectueux. Selon les témoignages livrés au Sénat, le Canada a le pouvoir d'ordonner des rappels et des modifications pour d'autres types de véhicules, comme les avions et les navires, mais pas pour les voitures et les camions. Le présent projet de loi créerait de nouveaux pouvoirs de rappel et des sanctions pouvant atteindre 200 000 \$ par jour. Il appartiendrait au constructeur, et non au concessionnaire, de faire les réparations.

D'après les témoignages, nous savons que certains des problèmes qui surviennent lors d'un rappel persisteront. Ils ne peuvent pas être réglés au moyen d'une mesure législative. Tous ceux d'entre nous qui ont déjà vécu un rappel savent que, lors d'un rappel, les pièces ne sont pas toujours disponibles tout de suite. J'ai lu un article intéressant la semaine dernière, l'histoire de John Fawcett d'Iqaluit et de son Jeep rappelé en raison d'un défaut connu qui faisait que le levier de vitesse passait au neutre sans avertissement pendant que le véhicule roulait. Comme il était père depuis peu, cela représentait un gros problème pour lui. Son véhicule était dangereux pour sa famille. Après quelques recherches, M. Fawcett, a découvert que son Jeep avait fait l'objet d'un rappel du constructeur pour quatre problèmes énumérés sur le site Web de Transports Canada. Le problème du changement de vitesse abrupt était aussi mentionné sur le site Web, en ces termes:

[...] le levier de vitesse pourrait passer, de façon imprévue, à la position neutre, ce qui pourrait provoquer une perte de puissance motrice qui, en conjonction avec la densité de la circulation, l'état de la route et les réactions du conducteur, pourrait augmenter les risques d'accident.

M. Fawcett a convenu que son véhicule avait besoin de réparations et qu'il incombait à Chrysler de les faire.

Ce projet de loi protégerait les consommateurs comme John contre les risques d'accident grave que peut entraîner un défaut de fabrication et il autoriserait le ministre des Transports à ordonner à une entreprise de corriger un défaut ou une non-conformité des matériels si cette mesure est jugée être dans l'intérêt de la sécurité publique. Il l'autoriserait également à ordonner aux entreprises de payer les coûts supportés pour corriger le défaut ou la non-conformité.

Globalement, ces pouvoirs d'ordonnance sont importants dans d'éventuelles situations où on s'attendrait à ce que les consommateurs assument les coûts de la réparation du véhicule ou de l'équipement défectueux ou non conforme. De telles situations imposeraient un fardeau financier indu aux Canadiens et, advenant que ces derniers ne soient pas en mesure de faire effectuer les réparations nécessaires, pourraient entraîner des risques pour leurs concitoyens.

Je dois dire que je suis d'accord avec mon collègue du Sénat et ancien chef de police de la Ville d'Ottawa, qui a résumé cette mesure législative comme ceci: « Le projet de loi renforcera la supervision du processus de rappel. Ce sera un important gain pour les consommateurs et, d'une façon générale, pour la sécurité des Canadiens. »

Le projet de loi S-2 a pour but d'accroître la protection des consommateurs et la sécurité automobile au Canada. C'est pour cette raison que le gouvernement précédent l'avait présenté en 2015, que nous l'étudions aujourd'hui et que je vais l'appuyer.

J'ai trouvé utile d'examiner certains passages du témoignage de groupes de protection des consommateurs, des concessionnaires automobiles et des constructeurs automobiles. La première chose que j'ai remarquée est l'intéressant document sur l'arrangement entre les concessionnaires et les constructeurs. Les réseaux de concessionnaires ont fait remarquer que certains constructeurs, mais pas tous, offraient un soutien opérationnel dérisoire à leurs concessionnaires. Des concessionnaires ont dû assumer les frais liés à des véhicules non encore vendus ayant fait l'objet d'un rappel de sécurité. C'est au siège des fabricants d'automobiles, à l'étranger, qu'on a laissé le soin de décider d'apporter ou non de l'aide. Voilà qui me semble un piètre arrangement et une mauvaise relation entre deux entreprises commerciales.

● (1320)

Je ne crois pas nécessairement qu'un gouvernement puisse contribuer à rétablir une mauvaise relation d'affaires, et le temps nous dira si ce nouvel arrangement entre les fabricants et les concessionnaires visant à gérer les rappels se révèle une bonne chose pour l'utilisateur final. Le projet de loi initial présenté par le précédent gouvernement visait surtout la protection du consommateur. Il ne contenait aucune disposition sur l'aplanissement d'une relation d'affaires inégale.

Le projet de loi avait pour but de protéger ceux qui conduisent des véhicules tous les jours. Plus précisément, il faisait en sorte que les avis de rappel de véhicules soient envoyés dès que possible pour que les utilisateurs soient au fait des risques potentiels; que les fabricants réagissent rapidement au rappel, à la convenance du consommateur, non en fonction du cycle de production; et que les fabricants assument les coûts associés aux rappels. Cette mesure accordait la priorité aux familles et renforçait notre système réglementaire.

Le président de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules a dit ceci:

Nous sommes particulièrement en faveur des amendements au projet de loi S-2 qui fournissent un processus clair, rigoureux et transparent pour l'exercice d'un certain nombre de pouvoirs d'ordonnance ministériels, qui reconnaissent la rapidité de l'évolution technologique par l'augmentation de la capacité de fournir des exemptions aux normes si les nouvelles technologies [existent] [...]

Nous savons que la plupart des fabricants appuient en principe bon nombre de ces mesures. Pourquoi? Parce que la plupart des mesures sont alignées sur la réglementation aux États-Unis, alors, pour les entreprises américaines, elles sont faciles à comprendre et à respecter. Le projet de loi donnerait le pouvoir au ministre des Transports d'imposer des amendes aux fabricants qui tardent à effectuer des rappels ou qui les reportent et à ceux qui ne respectent pas les ordres de rappel.

Voici ce qu'Ian Jack, de l'Association canadienne des automobilistes, avait à dire à ce sujet:

Cela fait du système canadien un véritable tigre en papier, littéralement. Le projet de loi S-2 confèrera au ministre le pouvoir d'ordonner aux entreprises d'émettre un avis de rappel, de les obliger à réparer tout véhicule faisant l'objet d'un rappel, sans frais pour le consommateur, et de les empêcher de vendre ces véhicules neufs vendus au Canada tant qu'ils n'auront pas été réparés. C'est assez semblable aux lois américaines, et cela finira par uniformiser les règles du jeu pour les consommateurs canadiens.

Le projet de loi S-2 offrira aux consommateurs canadiens un régime comparable à ceux en vigueur ailleurs dans le monde, du moins en ce qui a trait aux mesures liées aux avis de rappel, ce qui correspond au désir d'harmonisation en matière de réglementation entre les États-Unis et le Canada. Le projet de loi protégera les consommateurs, veillera à ce que les concessionnaires canadiens soient traités de façon équitable et fera en sorte que les véhicules qui circulent au pays soient plus sécuritaires.

*Initiatives ministérielles*

Je me réjouis toujours de voir un esprit de collaboration bipartisan dans les dossiers afin de veiller à ce que le Canada protège ses citoyens. Je suis toujours heureux d'apporter mon aide lorsque les libéraux suivent l'exemple du gouvernement conservateur précédent.

Je remercie le sénateur d'avoir présenté ce projet de loi. Comme beaucoup de processus parlementaires, celui-ci a duré plus d'un mandat ou d'un gouvernement. Je suis impatient de travailler avec le sénateur et tous mes collègues de la Chambre afin de faire avancer cette mesure législative.

• (1325)

[Français]

**M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD):** Monsieur le Président, j'ai écouté avec attention le discours de mon honorable collègue. Je suis d'accord avec lui pour dire que nous attendons impatiemment que le projet de loi soit renvoyé au comité pour que nous puissions l'étudier dans les moindres détails.

Si les orientations semblent acceptables et que certaines d'entre elles semblent même tout à fait louables, selon mon collègue, quelle serait la principale lacune du projet de loi S-2 sur laquelle nous devrions nous pencher lors de nos travaux?

[Traduction]

**M. Glen Motz:** Monsieur le Président, il y a une partie de la question du député que je n'ai pas bien comprise. Pourrait-il la répéter, s'il vous plaît?

[Français]

**Le vice-président:** J'invite l'honorable député de Trois-Rivières à répéter cette phrase.

**M. Robert Aubin:** Monsieur le Président, je le ferai avec plaisir.

Selon mon collègue, quelle est la principale lacune ou le plus grand oubli du projet de loi S-2?

[Traduction]

**M. Glen Motz:** Monsieur le Président, il y a sans doute un certain nombre d'éléments dans le projet de loi qu'il faudra surveiller, notamment si le gouvernement essaie de s'immiscer dans la relation d'affaires entre les fabricants et les concessionnaires, comme si c'était sa responsabilité. Cela pourrait représenter un problème pouvant nuire à l'objet du projet de loi, qui est de protéger les Canadiens. Je pense qu'actuellement, c'est probablement la plus grande lacune de la mesure législative.

**M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Monsieur le Président, après la réponse précédente, une question me vient à l'esprit par rapport à l'amendement du Sénat. Une des positions que nous avons prises, à cause de laquelle nous ne pouvons pas appuyer l'amendement du Sénat, est que nous ne voulons pas nous immiscer dans les relations commerciales. Or, l'amendement encourage Transports Canada à entretenir des relations commerciales.

Je me demande si le député convient que nous devrions nous préoccuper de cet aspect de l'amendement du Sénat. D'après ce que je crois entendre, il le serait, mais j'aimerais l'entendre confirmer qu'il partage cette préoccupation.

• (1330)

**M. Glen Motz:** Monsieur le Président, il est juste de dire que si nous perdons de vue l'objectif du projet de loi, qui est d'accroître la sécurité des Canadiens concernant les rappels de véhicules automobiles, et si nous nous attardons trop aux exigences des relations d'affaires et à l'environnement commercial, cela pourrait nuire à

l'objectif. Je ne sais pas si c'est une pierre d'achoppement, mais c'est certainement quelque chose que l'on doit examiner en comité.

**Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV):** Monsieur le Président, dans le même ordre d'idées, je suis persuadée que le comité aura tout le temps nécessaire pour examiner la question et qu'il bénéficiera des conseils d'experts.

Le député de Nova-Centre a laissé entendre que l'amendement proposé par le Sénat pourrait soulever des problèmes sur le plan constitutionnel. Cela ne m'est pas venu à l'esprit. Le projet de loi porte d'abord et avant tout sur la relation entre les consommateurs et les fabricants automobiles. Les concessionnaires se trouvent en quelque sorte coincés entre les deux. Je ne crois pas que la question relève soudainement de la compétence des provinces, puisque toutes les parties du projet de loi visent à répondre aux besoins du client après le rappel d'un véhicule.

Je me demande si le député de Medicine Hat—Cardston—Warner estime que l'amendement en question risque de soulever des problèmes sur le plan constitutionnel. N'oublions pas que nous allons tous avoir besoin de conseils en la matière lorsque le comité se penchera sur le projet de loi.

**M. Glen Motz:** Monsieur le Président, je dois admettre que, comme je ne suis pas constitutionnaliste, j'ignore les problèmes que cet amendement pourrait soulever. Cependant, je conviens qu'il vaut certainement la peine d'étudier la question et de solliciter des conseils à ce sujet. Je ne peux pas formuler d'autres commentaires là-dessus parce que je n'en sais pas plus.

**M. Francesco Sorbara (Vaughan—Woodbridge, Lib.):** Monsieur le Président, c'est avec un grand plaisir que je prends la parole au sujet du projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et une autre loi en conséquence.

La sécurité des Canadiens est d'une grande importance pour le gouvernement, et ce projet de loi contribuera à la renforcer. Le développement rapide de technologies automatisées et branchées pour les véhicules légers revêt un grand intérêt pour le gouvernement. Nous savons qu'il existe maintenant des véhicules entièrement autonomes, qui peuvent rouler sans l'aide d'un conducteur. Les prototypes de certains de ces véhicules font déjà l'objet d'essais sur route aux États-Unis. Ce nouveau et passionnant secteur du développement technologique des véhicules peut être considéré à la fois comme un avantage pour la sécurité et comme une occasion d'innovation économique.

Les changements qui surviennent dans le paysage technologique mondial mettent de plus en plus l'accent sur l'innovation en matière de sécurité des véhicules, tout en transformant les pratiques commerciales et les exigences des consommateurs. Ces technologies émergentes et innovantes offrent de prometteuses possibilités sur les plans de l'économie, de la sécurité et de l'environnement, et elles présentent aussi leur lot de difficultés réglementaires. Le rythme des changements associés à ces technologies et la façon dont elles transforment le secteur des véhicules automobiles évoluent rapidement, alors que le processus de réglementation demeure le même.

Les nouvelles technologies sont très prometteuses pour améliorer la sécurité et le transport routiers, y compris l'empreinte environnementale des véhicules. Elles peuvent toutefois s'accompagner de certains défis en matière de surveillance de la sécurité.

Une grande partie de la sécurité technologique d'un véhicule ne se voit pas à l'œil nu. De l'extérieur, deux véhicules peuvent se ressembler, mais bon nombre des composants de sécurité sont propres à la structure ou aux systèmes d'opération d'un véhicule.

*Initiatives ministérielles*

Parmi les normes de sécurité mises en place, mentionnons celles qui sont liées à la résistance aux impacts et à la prévention des accidents. Les normes de résistance aux impacts, ou « comment survivre à une collision », traitent des impacts frontaux et latéraux. À mesure que nous adoptons des technologies et des matériaux de construction nouveaux, nous devons veiller à ce que ces caractéristiques de survivabilité ne soient pas amoindries.

Les technologies de prévention des accidents avertissent le conducteur du risque et lui permettent d'empêcher qu'un accident ne se produise. Le contrôle électronique de la stabilité, qui est obligatoire dans les véhicules neufs depuis 2011, est un bon exemple de ces technologies. Nous devons veiller à ce que les technologies de ce genre, auxquelles les consommateurs se fient, répondent aux attentes créées par les constructeurs. La rapidité et l'ampleur du développement et de la mise en œuvre des nouvelles technologies ébranlent le statu quo et obligent les gouvernements à réagir vite. L'industrie et les entreprises canadiennes doivent comprendre, adopter et mettre en œuvre les innovations et les nouveaux modèles de leur secteur économique afin de demeurer concurrentielles et de permettre au Canada d'exploiter pleinement le potentiel des technologies nouvelles qui rompent avec les façons de faire précédentes.

Il sera crucial de débattre de la technologie automobile et des règlements à y appliquer. La loi doit être suffisamment souple et adaptable pour que le Canada se maintienne en tête de file. Il faut que les Canadiens aient accès à cette technologie aussitôt qu'il sera concrètement possible de la leur offrir. Les règlements visent à garantir la sécurité des Canadiens, mais ils ne doivent pas être rigides au point de retarder la commercialisation de nouvelles technologies de sécurité automobile ou de systèmes d'alimentation en carburant.

Nous proposons ces améliorations à la Loi sur la sécurité automobile pour aborder ces défis importants et d'autres encore. La Loi actuelle comprend des dispositions sur les arrêtés provisoires. Un arrêté provisoire permet de suspendre un règlement canadien qui correspond au règlement d'un autre pays ou de le modifier si le pays en question a modifié son règlement. À l'heure actuelle, les arrêtés provisoires peuvent suspendre un règlement pour une période d'un an. Toutefois, il faut parfois plus de temps pour rédiger un règlement, surtout s'il traite de questions hautement techniques. C'est pourquoi le projet de loi S-2 propose que l'on fasse passer la durée d'un arrêté provisoire à trois ans, soit la période habituellement nécessaire pour accomplir tout le processus réglementaire lié à une exigence de nature technique.

Ce projet de loi prévoit aussi des arrêtés pour suspendre ou modifier des règlements canadiens déjà en vigueur, sans qu'un gouvernement étranger n'adopte un règlement. Ces arrêtés placent le Canada en tête de file de la rédaction des règlements sur les technologies nouvelles et émergentes. Elles permettent au ministre des Transports d'approuver plus rapidement les nouvelles solutions technologiques lorsqu'il convient de le faire. Ce type d'arrêté resterait en vigueur pour une période d'au plus trois ans.

Ces deux outils assoupliraient la Loi sur la sécurité automobile afin que notre pays s'adapte à l'évolution continue de l'industrie automobile mondiale. Ces arrêtés seront publiés et ils s'appliqueront de manière égale et équitable à tous les fabricants.

La Loi sur la sécurité automobile prévoit aussi la délivrance de dispenses, qui autorisent le ministre à dispenser, par arrêté, un modèle d'auto d'un règlement. À l'heure actuelle, ces dispenses n'ont qu'une durée d'un an et elles sont assujetties à l'approbation du gouverneur en conseil.

● (1335)

L'organisme de réglementation qui demande une dispense doit démontrer que celle-ci ne nuira aucunement à la sécurité. Par exemple, un fabricant automobile ou un fournisseur de pièces automobiles pourrait demander une dispense au règlement sur les rétroviseurs afin d'installer une caméra de rétrovision qui accomplirait la même fonction ou qui l'améliorerait.

Comme ces demandes sont de nature hautement technique, nous suggérons dans le cadre des modifications proposées que l'on confie au ministre le soin de décider — après avoir étudié toutes les données probantes — si la dispense demandée nuirait ou non à la sécurité. Cette dispense demeurerait en vigueur pendant trois ans, ce qui laisserait assez de temps pour déterminer les exigences réglementaires techniques qu'il conviendrait d'appliquer. Cela permettrait aussi au fabricant d'installer et d'utiliser la technologie qu'il propose. Cette dispense ne s'appliquerait qu'au modèle d'auto mentionné dans l'arrêté. On publierait toutefois la dispense pour que les autres fabricants trouvent des manières de faire progresser leurs technologies.

Bref, l'industrie de l'automobile évolue rapidement et de nouvelles technologies permettent de rendre les véhicules plus sécuritaires tout en réduisant la consommation de carburant. Ces changements posent toutefois un défi sur le plan réglementaire, car il est difficile de les évaluer et de les mettre en œuvre rapidement dans le contexte canadien. Le projet de loi à l'étude prévoit plusieurs moyens d'adopter des règlements déjà en vigueur dans d'autres pays et d'apporter des modifications pour une courte période avant que l'ensemble du règlement soit disponible. Il serait également possible de dispenser un modèle de se conformer à des normes réglementaires qui ne sont plus pertinentes, par exemple parce que le système d'alimentation en carburant est différent.

La mesure proposée me réjouit, car elle prévoit un nouveau processus réglementaire qui positionnerait le Canada pour le siècle à venir. Elle aurait aussi pour effet d'améliorer la sécurité et la consommation de carburant sur les routes canadiennes, et de donner au Canada une place de premier plan dans le monde de la prochaine génération d'automobiles.

[Français]

**M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD):** Monsieur le Président, c'est un sujet passionnant. Malheureusement, il y a une information que j'aurais souhaité entendre de la part de mon collègue et qui n'était pas dans ses propos préliminaires. Il pourrait peut-être y remédier dans le cadre des questions et réponses.

Quand on parle de concessionnaires, chez nous, on parle très certainement d'emplois liés à la classe moyenne, dont les libéraux nous parlent abondamment, qu'il s'agisse des vendeurs, des propriétaires ou des mécaniciens. Les concessionnaires sont de véritables PME qui contribuent à l'économie locale et au développement de nos marchés.

Depuis le début de nos échanges sur le projet de loi S-2, il semble que les libéraux n'appuient pas l'amendement déposé au Sénat visant à faciliter l'indemnisation des concessionnaires.

Si ce n'est pas la solution, est-ce que les libéraux ont une autre formule à nous proposer pour venir en appui aux concessionnaires?

*Initiatives ministérielles*

• (1340)

[Traduction]

**M. Francesco Sorbara:** Monsieur le Président, le gouvernement sait qu'il importe de protéger les consommateurs canadiens et de veiller à la sécurité des routes canadiennes. C'est l'objectif du projet de loi S-2. La Loi sur la sécurité automobile ne porte pas sur les liens commerciaux qui existent entre les fabricants d'automobiles et les concessionnaires. Elle se concentre sur la sécurité des Canadiens.

**M. Jim Eglinski (Yellowhead, PCC):** Monsieur le Président, je suis ravi de prendre la parole à la Chambre aujourd'hui au sujet du projet de loi S-2, Loi sur le renforcement de la sécurité automobile pour les Canadiens, qui modifierait la Loi sur la sécurité automobile pour donner au ministre des Transports le pouvoir d'ordonner le rappel de véhicules. Voilà qui est bon pour notre pays.

Selon Innovation, Sciences et Développement économique Canada, il y a au Canada cinq grands fabricants d'automobiles, qui exploitent 11 usines à l'échelle du pays. Il y a également quelque 3 200 concessionnaires automobiles; on en compte 15 rien que dans ma circonscription. Je mentionne tout cela pour montrer qu'il s'agit d'une industrie très importante qui emploie des centaines de milliers de gens et qui contribue grandement à l'économie canadienne.

Revenons 50 ans en arrière environ. En 1965 vivait un homme du nom de Ralph Nader, qui n'était pas très connu à l'époque. Il a écrit un livre intitulé *Ces voitures qui tuent*. C'est l'un des meilleurs écrits du XX<sup>e</sup> siècle. Il a dénoncé General Motors au sujet d'une automobile que l'entreprise produisait à l'époque, la Corvaire. Il a aussi montré du doigt d'autres voitures comme la Falcon et beaucoup de sous-compactes américaines, nouvelles à l'époque, les déclarant non sécuritaires. Plus tard, Nader allait fonder les Nader's Raiders, un groupe formé de jeunes avocats brillants venus de différents États américains. Ces avocats ont mis au défi le gouvernement américain ainsi que l'industrie de faire en sorte que l'on améliore les normes de fabrication des nouveaux véhicules aux États-Unis. Ils s'en sont pris aux fabricants étrangers pour qu'ils améliorent les normes de fabrication des nouveaux véhicules aux États-Unis. Leur action a eu pour effet indirect de contribuer à protéger les Canadiens.

Leur effort a mené directement à la création du centre de sécurité automobile aux États-Unis. Si, aujourd'hui nous discutons du projet de loi S-2, c'est en raison du mouvement lancé par Ralph Nader et son groupe. Le projet de loi comprend des modifications qui donneraient au ministre des Transports le pouvoir d'ordonner aux entreprises de lancer des avis de rappel et d'obliger les fabricants et les importateurs à réparer les véhicules rappelés à leurs frais. Le projet de loi donnerait également au ministre le pouvoir d'ordonner aux fabricants et aux importateurs de réparer les nouveaux véhicules avant qu'ils ne soient mis en vente. C'est très important. J'y reviendrai tout à l'heure.

Le ministère serait à même d'utiliser des sanctions pécuniaires ou des amendes pour accroître la conformité aux normes de sécurité. Il pourrait se servir des sanctions pécuniaires pour forcer les fabricants à adopter des mesures de sécurité supplémentaires. Le ministère aurait la marge de manœuvre nécessaire pour appuyer la technologie en matière de sécurité automobile, qui ne cesse d'évoluer. De plus, on exigerait des entreprises qu'elles fournissent d'avantage de données sur la sécurité et qu'elles procèdent à plus de tests visant à répondre aux inquiétudes en matière de sécurité. Enfin, on accroîtrait notre capacité d'inspection des véhicules. Voilà qui est bon pour le Canada et pour la sécurité des Canadiens.

Comme les députés l'ont peut-être remarqué, le projet de loi est semblable au projet de loi C-62, qui a été présenté par le gouvernement conservateur précédemment en 2015. Le projet de loi S-2 comporte cependant de nouvelles dispositions qui ne figuraient pas dans le projet de loi C-62. On y a ajouté la notion de consentement en ce qui concerne les améliorations à la sécurité et les entreprises contrevenantes. Il permettrait également au ministre de rendre publics la nature des violations et d'autres renseignements connexes. En effet, pourquoi ces données ne seraient-elles pas publiques?

En ce moment, en vertu de la Loi sur la sécurité automobile, seuls les fabricants peuvent ordonner un rappel de véhicules au Canada. Transports Canada ne détient pas le pouvoir de rappeler des véhicules. La situation doit changer. Le projet de loi permettrait d'atteindre cet objectif.

• (1345)

Le ministère se contente de publier la liste des rappels actifs sur son site Web et de diffuser des communiqués de presse lorsqu'il juge que des modèles présentent un problème. Comme je l'ai déjà dit, le groupe Nader's Raiders nous a menés là où nous en sommes aujourd'hui. Au début du siècle dernier, aucune règle n'était imposée à Henry Ford. Il fabriquait des voitures comme il le jugeait bon. Il les a conçues et les gens devaient les accepter telles quelles. S'ils ne les aimaient pas, c'était tant pis pour eux. L'industrie automobile a pu fabriquer des voitures pendant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle en ayant très peu de règles à respecter. Heureusement, nous disposons aujourd'hui de règles et de lois strictes visant la fabrication automobile dans le monde. Le projet de loi dont nous sommes saisis fait partie de cette stratégie.

La loi actuelle ne permet pas à Transports Canada d'imposer des sanctions pécuniaires aux fabricants. Le ministère ne dispose que d'un seul outil pour faire respecter la loi, soit les poursuites criminelles, qui sont longues et coûteuses. Le projet de loi changerait la donne.

Quelques députés ont peut-être eu un modèle Volkswagen de 2014 ou 2015, qui a posé problème. Je ne m'appesantirai pas sur le sujet, puisque la majorité des gens ici présents savent de quoi je parle. Pourtant, cette situation a eu d'énormes conséquences pour les centaines de milliers de Canadiens qui ont acheté ces véhicules allemands. Il a fallu attendre le printemps dernier pour que les demandes d'indemnisation soient finalement réglées. L'indemnisation devait se faire par rapport à une norme, et certaines demandes sont toujours en suspens. Cela prouve que, encore aujourd'hui, des constructeurs de calibre mondial peuvent faire des erreurs, ce qui nous laisse tout de même songeurs. Le gouvernement doit donc jouer un rôle de surveillance. Il nous incombe d'assurer la sécurité des Canadiens.

Sur une période de cinq ans, soit de 2010 à 2015, le nombre de rappels pour des questions de sécurité a augmenté de 74 % au Canada, passant de 133 en 2010, à 232 en 2015. C'est beaucoup. Je remarque toutefois qu'entre 2010 et 2016, les constructeurs canadiens ont émis au moins 318 rappels pour lesquels Transports Canada n'avait reçu aucune plainte. Ces rappels ont donc été faits sur une base volontaire, et j'en remercie l'industrie automobile, à qui cela a coûté cher. Comme je l'ai dit tout à l'heure, cela n'exclut pas la nécessité d'une surveillance. Pendant cette période, Transports Canada n'a été à l'origine des rappels que dans 9 % des cas. Il est donc clair que les constructeurs canadiens se soucient de la sécurité des consommateurs, tâche de plus en plus difficile à cause de la complexité des véhicules.



*Initiatives ministérielles*

En 2015, cinq millions de véhicules à passagers ont été rappelés au Canada, ce qui s'explique par une prudence accrue des constructeurs face à la complexité des véhicules. Comme je l'ai dit, il s'agissait d'une mesure volontaire, dont nous savons gré aux constructeurs. Ces derniers se sont rendu compte qu'à l'échelle internationale, que ce soit aux États-Unis, au Canada, en Europe ou en France, il y a une réglementation en vigueur et une surveillance de la part des gouvernements, ce qui explique probablement leur réaction. Nous avons donc un rôle à jouer, et ce projet de loi s'impose.

• (1350)

Remontons loin en arrière, jusqu'à 1958. Beaucoup de députés n'étaient pas encore de ce monde, mais le Président, si. Sans doute n'était-il qu'un jeune freluquet, à l'époque. Je me souviens de ces années. Depuis aussi longtemps que je sais lire, les voitures me passionnent. J'ai grandi avec le *Mechanix Illustrated* et Tom McCahill. Je crois que j'ai lu et aimé tous les articles qu'il a écrits tout au long de sa carrière.

Je me souviens qu'en 1958, le constructeur automobile Ford, l'un des plus grands manufacturiers du monde, a fabriqué une voiture magnifique, l'Edsel. Ce fut un véritable échec. Il s'agissait d'un modèle en avance sur son temps. Le fabricant avait eu la brillante idée de doter la colonne de direction d'une transmission automatique à bouton-poussoir. Environ 50 % des voitures fonctionnaient environ 50 % du temps. Ford a eu la sagesse de retirer le modèle du marché après deux ans. En fait, il l'a offerte jusqu'en 1960. Il s'agissait alors d'une autre voiture Ford à laquelle on avait donné l'apparence d'une Edsel. On a fini par l'abandonner, ce qui était sans doute une bonne chose.

Nous pouvons jeter un coup d'oeil sur le passé. De 1974 jusqu'au milieu de 1986, les camions GM étaient dotés de réservoirs qui pouvaient exploser. La société GM, dans sa grande sagesse, avait conçu ce que j'estime être quelques-uns des meilleurs modèles de camions à vie, les camions Chevrolet C10 et C15, mais elle avait placé les réservoirs à l'extérieur du châssis. Comme les consommateurs voulaient avoir une réserve d'essence de 40 gallons et que la société GM ne pouvait pas placer un seul réservoir d'un côté, elle a plutôt opté pour deux réservoirs de 20 gallons de chaque côté du châssis.

Le hic, c'est qu'en cas de collision, ces réservoirs explosaient. Je crois qu'environ 600 Américains ont perdu la vie à cause de telles explosions. Il y a d'ailleurs des poursuites judiciaires toujours en cours.

La Corvaire était-elle une mauvaise voiture? Certains sont de cet avis, mais d'autres l'adoraient. Ce véhicule a été fabriqué de 1960 à 1969. Je peux vous assurer que, les trois premières années, sa tenue de route était très mauvaise. Dans les virages trop serrés, les roues arrière pouvaient se renfoncer, et le véhicule pouvait capoter.

Les réservoirs de la Pinto pouvaient aussi exploser.

Bon nombre de ces véhicules, y compris le camion GM, sont encore en circulation aujourd'hui. Leurs défauts n'ont jamais été corrigés. Voilà pourquoi il faut protéger les Canadiens en adoptant une mesure législative rigoureuse comme le projet de loi dont nous sommes saisis aujourd'hui.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, plus de 600 personnes ont perdu la vie parce que les fabricants d'automobiles n'ont pas rappelé leurs véhicules défectueux pour en corriger les défauts. Certaines affaires concernant des véhicules fabriqués dans les années 1970 sont encore devant les tribunaux.

De nos jours, les véhicules sont complexes. Leurs défauts doivent être repérés et corrigés dès que possible.

Je suis certain que tout le monde a entendu parler des véhicules autonomes qui commencent à peine à faire leur entrée sur les routes. Certains députés ont peut-être aussi un véhicule qui stationne seul en parallèle. La technologie intelligente fait évoluer rapidement les véhicules, qui deviennent beaucoup plus intégrés.

Pour favoriser la capacité concurrentielle de l'industrie, le régime de réglementation du Canada doit s'adapter davantage aux nouvelles technologies et aux progrès en matière de carburant et de sécurité. Je ne veux même pas m'attarder sur les véhicules autonomes. Je vais laisser ce sujet de côté pour l'instant. Le projet de loi permettrait au ministre d'exiger que les constructeurs automobiles fournissent plus de renseignements sur la sécurité, qu'ils effectuent des tests au besoin et qu'ils accroissent leur souplesse pour tenir compte des technologies de sécurité en constante évolution.

L'automne dernier, j'ai acheté un véhicule utilitaire neuf: un Enclave, de Buick. Je parcours environ 40 000 kilomètres par année dans ma circonscription. Mon véhicule a tous les gadgets possibles, même un système d'alarme supplémentaire. Le tableau de bord comporte un beau gros écran branché à une caméra pour voir à l'arrière lorsqu'on recule. Le deuxième jour où j'ai eu le véhicule en ma possession, j'ai reculé dans ma maison et causé 1 000 \$ de dommages. Je n'ai pas manqué mon coup. Je n'ai même pas pu le réclamer. Mon épouse était furieuse. Je me sentais idiot. J'admets que je n'ai pas été à la hauteur et que je n'étais pas enclin à comprendre la technologie du nouveau véhicule. Maintenant, je sais comment cela fonctionne.

• (1355)

Même s'il est important que le projet de loi S-2 protège les consommateurs, il est également important de comprendre les conséquences du projet de loi pour les petites entreprises et les concessionnaires locaux et de s'assurer que ceux-ci ne seront pas touchés de façon négative par ces modifications.

Je tiens à remercier le Sénat d'avoir modifié le projet de loi de manière à protéger les concessionnaires de l'ensemble du Canada, y compris les petits et moyens concessionnaires qui se retrouvaient coincés avec des voitures qu'ils ne pouvaient pas vendre en raison d'un rappel. Dans ma circonscription, des concessionnaires se sont retrouvés coincés pendant plus de deux ans avec des véhicules en attendant les pièces nécessaires pour les réparer et les remettre en vente. Ils payaient des intérêts sur ces prêts. C'est injuste et inacceptable. Le projet de loi protège ces concessionnaires en obligeant le fabricant et l'importateur à s'occuper de ces véhicules et à indemniser les concessionnaires dans l'ensemble du pays. C'est un facteur très important, et je remercie le Sénat d'avoir apporté cette modification.

Cet amendement rendrait les constructeurs automobiles entièrement responsables de la totalité des coûts liés au rappel et à la réparation des véhicules défectueux. Il permettrait également de rétablir un certain équilibre pour que les concessionnaires soient traités équitablement à titre de petites entreprises clientes des constructeurs.

Il va sans dire que d'autres améliorations pourraient être apportées à cette mesure. Par exemple, les constructeurs craignent que le projet de loi ne confère de trop vastes pouvoirs, notamment au ministre, qui pourrait ordonner la tenue de tests. Je recommande donc l'ajout du terme « raisonnable » dans le projet de loi pour permettre au ministre d'ordonner la tenue de tests s'il existe des motifs raisonnables de les exiger. C'est une question d'équité.

### Déclarations de députés

Comme je dispose encore de quelques minutes, j'en profite pour souligner un point en particulier. J'ai reçu un grand nombre d'appels à mon bureau de circonscription et j'imagine qu'il en a été de même pour bien des députés. Je suis un amateur de motocyclette et j'ai une moto. Je l'utilise tous les jours lorsque c'est possible. Je dois dire que, cet été, le temps n'a pas été idéal pour la moto. À l'instar des automobiles, les motocyclettes sont fabriquées conformément aux normes de sécurité des véhicules automobiles soit du Canada, des États-Unis ou de l'Union européenne. Cependant, au Canada et aux États-Unis, il arrive régulièrement que les concessionnaires modifient les motocyclettes, notamment en y installant un système d'échappement bruyant, avant de les vendre à des consommateurs non avertis. Qui en subit les conséquences? Ce sont évidemment les gens qui habitent dans les secteurs résidentiels et récréatifs qui sont dérangés par ces motos extrêmement bruyantes. Nous devrions nous pencher sur ce problème.

En conclusion, j'estime que le projet de loi resserrera la surveillance du processus de rappel, ce qui constituera un gain important pour les consommateurs et améliorera la sécurité globale des Canadiens.

**Le vice-président:** Lorsque la Chambre reprendra le débat sur la question, le député de Yellowhead disposera de deux minutes et demie pour terminer ses observations, en plus des dix minutes réservées aux questions et observations, bien sûr.

## DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

### LA PRÉSIDENTE DE L'UNIVERSITÉ YORK

**L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.):** Monsieur le Président, j'interviens aujourd'hui pour reconnaître le leadership et le service de l'ancien président de l'Université York, Mamdouh Shoukri, qui a terminé son mandat le 30 juin 2017. Au cours de la dernière décennie, M. Shoukri a tenu les rênes de l'Université York durant une période de croissance et de changements extraordinaires, solidifiant sa position au nombre des établissements prééminents d'enseignement supérieur au pays.

Je profite de l'occasion pour saluer Rhonda Lenton, qui est entrée en fonction le 1<sup>er</sup> juillet 2017 à titre de huitième présidente et vice-chancelière de l'Université York.

Je remercie M. Shoukri de son dévouement envers notre collectivité, et je félicite Mme Lenton de sa nomination. Je lui souhaite beaucoup de succès et j'espère qu'elle contribuera à la réussite de l'Université York.

\* \* \*

• (1400)

### LE BÉNÉVOLAT DANS EDMONTON-OUEST

**M. Kelly McCauley (Edmonton-Ouest, PCC):** Monsieur le Président, je tiens à rendre hommage à une habitante formidable de ma circonscription, Edmonton-Ouest. Je parle de Kim Street, une bénévole extraordinaire, qui a aidé une cinquantaine d'organismes communautaires et a contribué à recueillir plus de 4 millions de dollars pour les écoles d'Edmonton dans le besoin. Kim a également participé aux efforts pour fournir des repas chauds aux écoles n'ayant pas de programme à cette fin et pour recueillir chaque année des centaines d'objets à mettre aux enchères pour l'école catholique St. Martha.

Avec l'aide assidue de son mari Jason, Kim défend les intérêts des habitants démunis d'Edmonton-Ouest et de toute la ville. Les associations d'anciens combattants, les clubs d'athlétisme, les centres communautaires et les écoles publiques d'Edmonton ont tous profité de son dévouement au service de la collectivité.

L'aide considérable que Kim apporte aux collectivités d'Edmonton devrait inciter tous les citoyens canadiens à s'engager dans leur collectivité locale et à y donner un coup de main. J'exhorte tous les Canadiens à suivre l'exemple de Kim et à donner de leur temps là où le besoin se fait sentir.

Je remercie Kim des services remarquables qu'elle a rendus à Edmonton et d'avoir prouvé qu'une personne peut contribuer à améliorer les choses.

\* \* \*

### NICK DI TOMASO

**M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.):** Monsieur le Président, les gens de l'Ouest de l'île de Montréal ont perdu un ami cher et une figure de proue. Malgré ses origines modestes, Nick Di Tomaso a su gravir les échelons dans le commerce des produits pétroliers jusqu'à devenir président d'Ultramar Canada. Nick avait une énergie et une éthique de travail légendaires.

Après avoir pris sa retraite au terme d'une brillante carrière d'homme d'affaires, Nick s'est consacré au renforcement de la communauté de l'Ouest de l'île de Montréal, en particulier dans le secteur de la santé et des services sociaux. Il a présidé le conseil d'administration de l'Hôpital général du Lakeshore, puis il a présidé la fondation de cet hôpital. À ces deux postes, il a fait réaliser des travaux de rénovation aussi majeurs qu'essentiels à l'hôpital.

Nick a fait partie en outre des membres fondateurs de la Résidence de soins palliatifs de l'Ouest-de-l'Île. Il a fourni de précieux conseils à l'Association de l'Ouest de l'île pour les handicapés intellectuels et il a participé comme collecteur de fonds au financement du refuge local pour femmes. À ces contributions vitales s'est ajoutée une myriade d'autres activités de bénévolat pour diverses causes. L'Ouest de l'île est aujourd'hui un milieu de vie meilleur grâce à Nick Di Tomaso. Il nous laisse un héritage durable, et notre communauté lui en est vraiment reconnaissante.

\* \* \*

### LA FISCALITÉ

**M. Wayne Stetski (Kootenay—Columbia, NPD):** Monsieur le Président, plus tôt ce mois-ci, j'ai rencontré les représentants des chambres de commerce de Cranbrook et de Kimberley pour discuter de la réforme fiscale que le ministre des Finances entend mettre en oeuvre. D'un bout à l'autre de la circonscription que je représente, Kootenay—Columbia, les chefs de petites entreprises, les agriculteurs et les professionnels unissent leur voix pour exprimer l'incrédulité et la colère qu'ils ressentent quand on leur dit qu'ils ont à peu près tout de fraudeurs du fisc et que même les entreprises qui peinent à arriver devront payer plus cher.

Le directeur général de la chambre de commerce de Cranbrook, David Hull, a déclaré dans un communiqué de presse que personne n'est favorable à l'évasion fiscale et aux échappatoires comptables, mais que les changements à venir pénaliseront les entreprises légitimes.

L'un des chefs d'entreprise de ma circonscription a offert de payer de sa propre poche pour venir à Ottawa rencontrer le ministre des Finances ou le premier ministre. C'est dire à quel point il est inquiet.

*Déclarations de députés*

Les gens de ma circonscription demandent au gouvernement libéral de prolonger la période de consultation, de faire en sorte que la réforme fiscale s'attaque en priorité à l'échappatoire liée aux options d'achat d'actions, de mettre fin au recours à des paradis fiscaux à l'étranger et de ne pas cibler indûment les chefs de petites entreprises qui suent sang et eau et qui se sentent déjà trahis du fait que les libéraux n'ont pas réduit l'impôt des petites entreprises.

\* \* \*

[Français]

**LE RAID INTERNATIONAL GASPÉSIE**

**M. Rémi Massé (Avignon—La Mitis—Matane—Matapédia, Lib.):** Monsieur le Président, la Baie-des-Chaleurs et le parc national de la Gaspésie ont accueilli du 7 au 10 septembre dernier la quatrième édition du Raid international Gaspésie.

Pendant trois jours, 170 athlètes représentant plusieurs pays, dont la France, l'Uruguay et l'Afrique du Sud, ont bravé les différents parcours de la compétition, notamment dans les environs de Carleton-sur-Mer, un terrain de jeu exceptionnel pour ces sportifs en soif de sensations fortes.

Cet événement unique dans l'est du Canada offre une précieuse visibilité internationale à la Gaspésie et à ses atouts naturels, grâce à la présence de nombreux journalistes internationaux. Les retombées médiatiques sont majeures et permettent au secteur de se positionner comme une destination mondiale incontournable du tourisme d'aventure.

C'est avec plaisir que je souligne devant la Chambre le travail remarquable des promoteurs du Raid international Gaspésie, soit la Société de développement et de mise en valeur de Carleton-sur-Mer et Endurance Aventure. Merci de faire rayonner notre magnifique région à l'échelle internationale.

\* \* \*

●(1405)

[Traduction]

**LES RÉALISATIONS DES HABITANTS DE BRANTFORD—BRANT**

**M. Phil McColeman (Brantford—Brant, PCC):** Monsieur le Président, cet été, le député provincial de Brant et Président de l'assemblée législative de l'Ontario, Dave Levac, et moi-même avons célébré le 150<sup>e</sup> anniversaire du Canada en rendant hommage à 150 personnes d'exception de Brantford, de Brant, du territoire des Six Nations de la rivière Grand et de la nation des Mississaugas de New Credit.

Les lauréats ont été choisis par leurs concitoyens en remerciement pour la manière remarquable dont ils ont contribué à leur milieu, à leur province et à leur pays. Des prix ont été remis dans chacune des catégories suivantes: agriculture; arts, culture et patrimoine; développement communautaire; éducation; foi en action; bon voisinage; clubs de service; sports et loisirs, ainsi que: fournisseurs de soins; entrepreneurs, premiers répondants; membres de la Légion d'honneur; femmes et assistantes-jeunesse; aînés; et jeunes et étudiants.

J'espère sincèrement que les lauréats savent à quel point nous leur sommes reconnaissants de leur dévouement, de leur énergie, de leur enthousiasme et de tout le travail qu'ils accomplissent. Je les félicite tous personnellement.

[Français]

**LA COURSE DE L'ARMÉE DU CANADA**

**Mme Sherry Romanado (Longueuil—Charles-LeMoyne, Lib.):** Monsieur le Président, dimanche dernier, plus de 22 000 personnes ont participé à la 10<sup>e</sup> course annuelle de l'armée, un événement qui reconnaît le service et le sacrifice de tous ces braves hommes et femmes en uniforme ainsi que de leurs familles. J'ai eu l'honneur de courir avec ma famille et de nombreux membres du caucus libéral, y compris la députée d'Ottawa—Vanier, le secrétaire parlementaire de la ministre des Affaires étrangères, le secrétaire parlementaire du ministre de l'Infrastructure et des Collectivités et le ministre de la Défense nationale.

[Traduction]

Le gouvernement a à coeur d'appuyer les membres des Forces armées canadiennes et de leur rendre hommage. C'est pourquoi, pour la première fois depuis qu'a lieu la Course de l'armée du Canada, un premier ministre s'est joint à nous et a participé à la course aux côtés de nos militaires.

D'anciens combattants malades ou blessés ouvrent la voie chaque année aux coureurs participant à la Course de l'armée. Je crois parler au nom de tous les participants qui siègent également à la Chambre lorsque je dis que, pendant quelques heures dimanche dernier, ce fut un honneur de suivre les pas de ces véritables héros canadiens.

\* \* \*

**TERRY FOX**

**M. Ron McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam, Lib.):** Monsieur le Président, il y a 37 ans, Terry Fox a terminé son Marathon de l'espoir. Le 17 septembre, des courses ont eu lieu dans diverses collectivités partout au Canada, y compris à Port Coquitlam, la ville natale de Terry Fox, où 3 000 participants ont franchi la ligne d'arrivée en marchant, voire en dansant.

Je me souviens des paroles de Terry, qui a un jour dit: « Je ne suis pas un rêveur. Je ne prétends pas que cette course nous permettra de trouver un remède pour le cancer, mais je crois aux miracles. Je n'ai pas le choix. »

La Fondation Terry Fox a recueilli jusqu'à présent 800 millions de dollars, mais nous avons toujours besoin d'un remède contre le cancer. J'encourage tous les députés et tous les Canadiens à continuer de participer aux efforts. Je suis reconnaissant envers tous ceux qui ont participé à la course et tous ceux qui ont fait des dons. Nous attendons toujours un miracle.

L'exposition itinérante intitulée Terry Fox: Courir au coeur du Canada est présentée à Port Coquitlam, ma circonscription et la ville natale de Terry, jusqu'à la fin novembre.

*Déclarations de députés***LES COOPÉRATIVES DE CRÉDIT**

**M. Larry Maguire (Brandon—Souris, PCC):** Monsieur le Président, pendant l'été, le gouvernement fédéral a discrètement publié de nouveaux règlements en vertu desquels les coopératives de crédits ne peuvent plus employer les termes « banque », « banquier » ou « opérations bancaires ». Ces termes font partie du langage commun depuis plus d'un siècle. J'ai parlé à des membres de longue date de coopératives de crédits, et ceux-ci sont mécontents que le gouvernement fédéral puisse unilatéralement apporter un tel changement qui fera gaspiller des millions de dollars. Les frais administratifs que les plus de 300 coopératives de crédit du Canada devront assumer pour faire les modifications demandées, populariser les nouveaux termes et changer leur affichage sont estimés à plus de 80 millions de dollars.

Dans de nombreuses circonscriptions rurales comme la mienne, les coopératives de crédit sont les seules institutions financières disponibles. Elles sont des piliers de nos collectivités et l'une des industries les plus philanthropes du pays. Au lieu de compliquer la tâche aux coopératives de crédit, nous devrions chercher des moyens de veiller à ce que ces institutions importantes puissent s'épanouir et prospérer.

J'invite à tous les députés à travailler ensemble pour corriger ce désastre et aider à rétablir le bon sens.

\* \* \*

**LE TRANSPORT EN COMMUN**

**M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.):** Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour souhaiter la bienvenue à l'ACTU, l'Association canadienne du transport urbain, qui est à Ottawa à l'occasion des journées de sensibilisation au transport en commun.

Le gouvernement comprend qu'un système efficace et fiable de transport en commun permet aux Canadiens de se rendre au travail, à l'école et à la maison après une longue journée. Il sait que le transport en commun contribue à la croissance économique et au renforcement de la classe moyenne qui a été promis. Je parle d'expérience, car j'ai travaillé de nombreuses années pour Translink, l'excellente administration centrale du transport de Vancouver. Nous sommes fiers d'avoir collaboré avec l'ACTU à l'élaboration de programmes d'infrastructure polyvalents, qui répondent chaque jour aux besoins des collectivités et des Canadiens. C'est par l'intermédiaire de ces programmes que nous avons approuvé jusqu'à présent plus de 1 000 projets de transport en commun partout au Canada.

En travaillant avec des partenaires comme l'ACTU, nous investissons dans les collectivités fortes et viables que les Canadiens méritent. Nous consentons des investissements historiques dans l'infrastructure pour les familles canadiennes et les collectivités en pleine expansion. Je remercie l'ACTU de son travail et je lui souhaite la bienvenue à Ottawa.

\* \* \*

● (1410)

**LE MEXIQUE**

**Mme Julie Dzerowicz (Davenport, Lib.):** Monsieur le Président, le 8 septembre, peu avant minuit, la côte pacifique du Mexique a été frappée par le plus grand séisme depuis un siècle. Le tremblement de terre, d'une intensité de 8,2 sur l'échelle Richter, a été ressenti par approximativement 50 millions d'habitants du pays, jusque dans la ville de Mexico. Les États du Chiapas et d'Oaxaca, où vivent 9 millions de Mexicains, ont été les plus durement touchés. Au total,

98 personnes sont décédées, des centaines d'autres ont été blessées, et l'on estime que 2,5 millions de Mexicains ont besoin d'aide d'urgence.

Au lendemain du séisme, le premier ministre a exprimé ses condoléances au président du Mexique. Je sais que je parle au nom de tous les députés et de tous les Canadiens quand je dis que nos pensées vont aux personnes blessées et à celles qui ont perdu des êtres chers dans ce séisme dévastateur.

*[La députée s'exprime en espagnol.]*

\* \* \*

**LARA SWEET**

**M. David Sweet (Flamborough—Glanbrook, PCC):** Monsieur le Président, l'été dernier, nous avons tragiquement perdu notre magnifique fille Lara, âgée de 23 ans. Aux députés des deux côtés de la Chambre qui ont envoyé des courriels, des cartes et des fleurs et qui sont venus lui dire un dernier au revoir à la célébration de sa vie, je tiens à dire que leur compassion et leur appui ont été d'un grand réconfort pour Almut et moi en cette période de profond chagrin. Au nom de toute la famille Sweet, je remercie sincèrement l'ensemble de la Chambre.

Lara a été aux prises avec des problèmes de santé mentale dès sa naissance jusqu'à son départ vers une nouvelle vie au paradis. Malgré sa propre bataille, Lara a tendu la main à un nombre extraordinaire de jeunes pour leur offrir de l'amour, de l'espoir et même des ressources, bien que ses moyens étaient limités. Par ses actions, Lara a remis en question ma croyance qu'une personne doit régler tous ses problèmes pour pouvoir aider les autres. Elle était la personnification du guérisseur blessé.

Je demande à tous les députés de penser aux personnes qui éprouvent des problèmes de santé mentale. J'incite le gouvernement à continuer de financer adéquatement la Commission de la santé mentale du Canada et j'invite tous les Canadiens à utiliser ses outils en cas de besoin. J'encourage tout le monde à donner généreusement à l'Association canadienne pour la santé mentale et à d'autres organismes qui sont fermement résolus à lutter pour l'intégrité mentale.

À la mémoire de Lara, qui nous manquera beaucoup à tous. Que Dieu te bénisse.

**Le Président:** Je sais que je parle au nom de tous les députés en offrant nos plus sincères condoléances à mon ami, le député de Flamborough—Glanbrook.

\* \* \*

**LA COMMISSAIRE DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST**

**M. Michael McLeod (Territoires du Nord-Ouest, Lib.):** Monsieur le Président, hier à Yellowknife, j'ai eu l'honneur d'assister à la cérémonie d'assermentation de Margaret Thom, la nouvelle commissaire des Territoires du Nord-Ouest. Mme Thom, une fière habitante du Nord, a été conseillère à l'école Deh Gah, à Fort Providence, au cours des 20 dernières années. Je connais bien cette petite localité parce que je viens moi aussi de Fort Providence.

Mme Thom a travaillé dans les domaines du counseling et de l'éducation pendant la majeure partie de sa carrière, et elle a participé bénévolement à d'innombrables événements. Elle a exercé un leadership au sein de nombreux organismes, notamment à titre de gouverneure du conseil du Collège Aurora, de membre du Conseil territorial de l'enseignement secondaire/Conseil consultatif d'Akaiicho Hall, et de vice-présidente du Centre de traitement Nats'ejee-K'éh.

De plus, elle a reçu la Médaille du jubilé de diamant de la reine, est membre du Temple de la renommée de l'éducation des Territoires du Nord-Ouest et est lauréate du prix Wise Woman décerné par les Territoires du Nord-Ouest.

Je lui offre mes plus sincères félicitations. Je sais qu'elle fera un excellent travail dans le cadre de son nouveau rôle de commissaire.

\* \* \*

• (1415)

#### BRUCE HILL

**M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD):** Monsieur le Président, il semble que cette semaine en soit une de réflexion et de perte. C'est le coeur gros que je prends aussi la parole pour rendre hommage à un ami très cher, Bruce Hill, qui s'est éteint hier matin, entouré de sa famille, qui l'aimait tant, à Terrace, en Colombie-Britannique.

Bruce était un grand gaillard qui défendait farouchement la magnifique région du Nord-Ouest et qui se montrait le plus redoutable lorsqu'il défendait les opprimés. Il m'a beaucoup aidé personnellement et cela était surtout évident lorsqu'il m'engueulait parce qu'il estimait que je ne défendais pas notre région et ses habitants comme il l'aurait voulu.

Bruce était un grand amoureux de la vie, de la bonne chère et même du bon vin. Son entourage consistait en un vaste groupe éclectique d'amis et de fauteurs de troubles. Peu importe s'il s'opposait à des projets dévastateurs ou travaillait avec son frère haisla, Gerald Amos, en vue d'une véritable réconciliation, ce guerrier pacifique n'était qu'amour. Je ressens déjà son absence au plus profond de moi.

Aujourd'hui, nous pleurons sa perte avec sa merveilleuse épouse, Anne, et ses deux enfants remarquables, Aaron et Julia.

\* \* \*

#### LES INCENDIES DE FORÊT EN COLOMBIE-BRITANNIQUE

**M. Todd Doherty (Cariboo—Prince George, PCC):** Monsieur le Président, j'aimerais parler à tout le monde des incendies de forêt en Colombie-Britannique. Ils sont notamment responsables du plus long état d'urgence et de la plus importante évacuation de masse de l'histoire de la Colombie-Britannique. Des milliers de personnes n'ont toujours pas pu rentrer chez elles. Plus de 1,2 million d'hectares ont été détruits par 1 262 incendies. Plus de 53 millions de mètres cubes de bois sont partis en fumée. Une zone correspondant à deux fois la superficie de l'Île-du-Prince-Édouard a brûlé. Plus de 30 000 têtes de bétail manquent à l'appel ou sont bel et bien perdues. Ce n'est pas peu dire que notre province a payé un fort tribut aux incendies de forêt.

Ils ont été dévastateurs dans ma circonscription, Cariboo—Prince George. Des familles ont tout perdu et certaines d'entre elles ne reviendront tout simplement pas. Les entreprises peinent à s'en remettre et certaines ont tout simplement décidé de fermer leur porte.

Ce n'est pas le moment de faire de la politique partisane, mais le comité ministériel du premier ministre n'a pas rencontré les maires des districts régionaux, ni les députés provinciaux, ni les députés fédéraux, ni ceux qui sont restés derrière pour ramasser les morceaux d'une manière ou d'une autre.

Nous ne faisons peut-être plus les gros titres des journaux, mais c'est maintenant qu'il faut agir.

#### Questions orales

#### ALLAN J. MACEACHEN

**M. Rodger Cuzner (Cape Breton—Canso, Lib.):** Monsieur le Président, c'est pour moi un insigne honneur d'intervenir aujourd'hui pour rendre hommage à un véritable géant de la politique canadienne. L'honorable Allan J. MacEachen a consacré sa vie à la cause de l'égalité des citoyens, que ce soit en vertu de la loi ou sur le plan des possibilités. Doté de compétences parlementaires sans pareil, il a concrétisé les rêves de quelques progressistes au profit de l'ensemble de la population. Allan a contribué à améliorer la qualité de vie au Canada en participant à la création d'un programme national de soins de santé, de la Sécurité de la vieillesse, du Supplément de revenu garanti et du Code canadien du travail.

Comme le premier ministre l'a déclaré dimanche, lorsqu'Allan s'est lancé en politique, en 1953, le Canada que nous connaissons maintenant n'existait que dans les aspirations de ses concitoyens. « Lorsqu'il a quitté la vie politique en 1996, c'était devenu une réalité. »

Allan a contribué à façonner le pays en faisant partie du Cabinet, mais c'est assurément chez lui, à la table de cuisine, qu'il s'est forgé une idée du monde.

Je suis persuadé qu'il nous observe ici aujourd'hui et qu'il nous encourage à être de meilleures personnes et à faire mieux pour tous les Canadiens.

## QUESTIONS ORALES

[Français]

#### LA FISCALITÉ

**M. Andrew Scheer (chef de l'opposition, PCC):** Monsieur le Président, le premier ministre aime faussement répéter que ses modifications fiscales ne nuiront pas à la classe moyenne, mais des centaines de propriétaires d'entreprises locales disent que ce n'est tout simplement pas vrai.

Ces changements vont aussi nuire aux employés, puisqu'il y aura des mises à pied et des heures de travail réduites. En outre, ce sera plus difficile pour les jeunes qui cherchent leur premier emploi.

Pourquoi le premier ministre s'entête-t-il à nuire aux personnes qu'il prétend vouloir aider?

• (1420)

**L'hon. Bill Morneau (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, nous avons présentement un système d'impôt qui encourage les plus riches à avoir une société privée afin de bénéficier d'un taux d'imposition plus bas que celui de la classe moyenne. Cela est un défi important.

Nous voulons avoir un système où les gens d'affaires et les PME ont la possibilité de faire des investissements actifs pour améliorer notre économie et où les travailleurs et le Canada entier sont dans une bonne situation.

[Traduction]

**M. Andrew Scheer (chef de l'opposition, PCC):** Monsieur le Président, ce matin, je suis allé à la brasserie Vimy, une jeune entreprise dirigée par deux frères, Kevin et Michael. Ces anciens réservistes de la marine ont pris un risque et ont laissé leur emploi pour se lancer dans cette nouvelle aventure. Ils craignent maintenant que les libéraux compromettent l'avenir de leur entreprise en leur imposant un fardeau fiscal trop lourd à porter.

*Questions orales*

Kevin et Michael ne sont pas riches. Ils font partie de la classe moyenne, précisément le genre de personnes que le premier ministre prétend vouloir aider. Pourquoi le premier ministre compromet-il l'avenir de ces créateurs d'emplois en leur imposant cette hausse d'impôt?

**L'hon. Bill Morneau (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, le système actuel incite les riches Canadiens à se constituer en personne morale afin que leur taux d'imposition soit inférieur à celui des gens de la classe moyenne. C'est tout simplement injuste. Je soupçonne le député d'en face de ne voir aucun inconvénient à ce que le taux d'imposition des riches Canadiens soit inférieur à celui des gens de la classe moyenne. Pour nous, c'est inacceptable. Nous voulons que le système incite bel et bien les gens à investir dans leur entreprise afin que l'économie en bénéficie et que le système soit plus juste pour tout le monde.

**M. Andrew Scheer (chef de l'opposition, PCC):** Monsieur le Président, 98 % des entreprises au Canada sont petites et locales. On ne parle pas des élites du milieu des affaires de Morneau Shepell. On parle de l'exploitant agricole qui emploie cinq personnes ou du magasin familial d'articles de sport qui emploie une vingtaine de personnes. Je sais que les libéraux lèvent le nez sur ce genre d'emplois, mais ce sont ces créateurs d'emplois qui offrent des possibilités dans nos quartiers. Le premier ministre peut-il expliquer comment le moindre emploi sera créé s'il s'en prend à ces créateurs d'emplois et à ces entreprises locales?

**L'hon. Bill Morneau (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, notre message aux Canadiens est qu'un régime qui encourage les riches à se constituer en personne morale pour profiter d'avantages et d'un taux d'imposition inférieur à celui de la classe moyenne est tout simplement injuste. Nous voulons un régime qui encourage réellement l'investissement, et c'est ce que nous aurons pour les petites entreprises, ces entreprises qui emploient les Canadiens et qui veulent en employer plus. Les PME auront un régime d'imposition plus juste qui les encouragera à investir. Voilà ce qu'il faut pour favoriser une économie prospère.

[Français]

**M. Alain Rayes (Richmond—Arthabaska, PCC):** Monsieur le Président, les libéraux s'attaquent directement à nos entreprises familiales, à nos PME et à nos agriculteurs, des gens qui travaillent fort jour après jour. Ce ne sont pas des taxes supplémentaires qui vont permettre de créer plus d'emplois ici, au Canada. C'est plutôt le contraire qui va se produire. Sa réforme improvisée va causer des pertes d'emplois et va appauvrir les propriétaires d'entreprises locales.

Qu'est-ce que cela va prendre pour que le premier ministre et son équipe réalisent qu'ils mettent en péril des emplois partout au Québec et au Canada?

**L'hon. Bill Morneau (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, comme je l'ai dit, nous ne voulons pas avoir un système où les plus riches bénéficient d'avantages auxquels la classe moyenne n'a pas accès. Nous voulons avoir un système où il est possible de faire des investissements actifs importants. Nous sommes à l'écoute des fermiers et des PME.

Hier, j'ai eu le numéro de téléphone de Terry. Je lui ai téléphoné aujourd'hui pour qu'il m'explique sa situation. Je vais continuer d'être à l'écoute pour m'assurer que nous avons un système juste qui offre de bons avantages à la classe moyenne.

**M. Alain Rayes (Richmond—Arthabaska, PCC):** Monsieur le Président, voici la réalité.

Depuis une semaine, des milliers d'entrepreneurs nous interpellent sur la réforme fiscale des libéraux, et le constat est toujours le même: ils devront diminuer leur budget en coupant dans les dons de milliers de dollars qu'ils font à des organismes communautaires ou à des fondations en santé. Ils envisagent même de diminuer ou d'éliminer des emplois en raison des augmentations de taxes du premier ministre libéral. Les libéraux s'attaquent directement à nos créateurs d'emplois.

Quand vont-ils enfin comprendre que ce n'est pas en taxant les gens toujours davantage qu'on crée plus d'emplois?

**L'hon. Bill Morneau (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, un système d'impôts qui encourage les plus riches à avoir une société privée et à bénéficier d'un taux d'imposition plus bas que la classe moyenne ne fonctionne pas. C'est notre défi.

C'est très important d'écouter pour être certains que nous comprenons comment nos propositions vont aider les PME à continuer de faire des investissements. C'est important. C'est pour cela que nous sommes à l'écoute.

\* \* \*

• (1425)

[Traduction]

**LES LANGUES OFFICIELLES**

**L'hon. Thomas Mulcair (Outremont, NPD):** Monsieur le Président, la prime au bilinguisme, qui vise à encourager les fonctionnaires à apprendre l'anglais et le français, existe depuis 40 ans. Or, voilà maintenant qu'un rapport des libéraux recommande que le gouvernement fédéral l'abolisse.

Le gouvernement libéral compte-t-il vraiment éliminer une prime qui contribue à promouvoir le bilinguisme au sein de la fonction publique du Canada?

**L'hon. Dominic LeBlanc (ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne, Lib.):** Monsieur le Président, les deux langues officielles de notre pays sont évidemment au cœur de l'identité canadienne et de la façon de faire du gouvernement. Nous sommes toujours d'avis que le bilinguisme permet à la fonction publique de mieux servir l'ensemble des Canadiens. Nous avons du respect pour les hommes et les femmes qui travaillent fort au sein de la fonction publique du Canada et qui sont nombreux à avoir appris une langue seconde et à poursuivre leur apprentissage.

Nous allons toujours faire tout le nécessaire pour soutenir les deux communautés linguistiques du Canada et faire en sorte qu'elles soient représentées à tous les échelons de la fonction publique du Canada.

[Français]

**L'hon. Thomas Mulcair (Outremont, NPD):** Monsieur le Président, la réponse du ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne et son lien avec la question est difficile à saisir, ce qui n'est pas très rassurant. Il a refusé de dire si, oui ou non, ils allaient le faire.

Le président d'Impératif français croit que la recommandation représente une vision anglophone du bilinguisme. Le syndicat des employés de la fonction publique est tout aussi sceptique. On sait que le gouvernement libéral n'a pas l'habitude de faire des consultations. Nous n'avons même pas de commissaire aux langues officielles en ce moment.

Peut-il au moins s'engager à consulter les parlementaires, les groupes de minorités linguistiques et les syndicats au sujet de la prime au bilinguisme avant de la scraper?

*Questions orales*

**L'hon. Dominic LeBlanc (ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne, Lib.):** Monsieur le Président, nous sommes toujours intéressés à consulter les syndicats de la fonction publique, les fonctionnaires et les parlementaires, évidemment. Nous avons et nous allons mener des consultations en long et en large à propos des changements de politique qui pourraient être instaurés.

Il faut savoir qu'en tout temps, le respect à l'égard des communautés de langue officielle et la capacité de la fonction publique canadienne de servir les deux communautés linguistiques seront toujours au cœur de l'action de notre gouvernement.

\* \* \*

**LA MARIJUANA**

**L'hon. Thomas Mulcair (Outremont, NPD):** Monsieur le Président, encore une fois, ce n'est pas très rassurant pour notre prime au bilinguisme.

Il est évident que le Canada avance vers la légalisation de la marijuana, et le NPD appuie cette démarche, mais les libéraux ont laissé de lacunes énormes, et le gros du travail repose sur les provinces. On sait que des Canadiens sont souvent refoulés à la frontière américaine lorsqu'ils admettent avoir fumé du cannabis — tout le monde sauf le premier ministre à ce qu'il paraît — même s'ils n'ont jamais été reconnus coupables.

Que fait le gouvernement pour obtenir une entente avec les Américains afin d'assurer que les Canadiens ne se feront pas refuser l'entrée aux États-Unis pour des actes qui seront bientôt légaux au Canada?

[Traduction]

**L'hon. Ralph Goodale (ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, Lib.):** Monsieur le Président, lorsqu'ils s'apprentent à entrer sur le territoire des États-Unis, les Canadiens ont tout à fait raison de s'attendre à être traités de façon cohérente, équitable et respectueuse. Nous avons fait part de ces attentes à nos homologues américains, qui ont toutes les raisons de s'attendre au même traitement en retour.

Cependant, il est extrêmement important de reconnaître que chaque pays souverain établit ses propres règles. Nous ne pourrions tolérer que les Américains nous dictent nos propres règles, tout comme nous ne pourrions prétendre dicter les leurs.

**L'hon. Thomas Mulcair (Outremont, NPD):** Monsieur le Président, le premier ministre a affirmé aujourd'hui que, bien qu'il ait reconnu avoir fumé de la marijuana quand il était député, il ne serait jamais refoulé à la frontière américaine. Nous voulons simplement nous assurer que la même règle s'applique à tous les Canadiens.

La marijuana sera bientôt légale. C'est un changement très important, et nous devons faire les choses correctement. Le NPD appuie la légalisation de la marijuana, mais il déplore que le projet de loi des libéraux ne légalise pas les formes comestibles du cannabis, alors qu'il est bien meilleur pour la santé de consommer du cannabis dans des produits comestibles que de le fumer. De toute évidence, le marché noir continuera de prospérer malgré les nouvelles règles.

Si l'élimination du marché noir est l'un des grands buts des libéraux, pourquoi leur projet de loi ne s'attaque-t-il pas à ce problème?

**L'hon. Ralph Goodale (ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, Lib.):** Monsieur le Président, nous avons beaucoup travaillé avec les provinces, les territoires, les municipalités et les forces policières du pays afin d'arriver à une approche

globale qui permettra au Canada de s'engager dans une voie beaucoup plus positive. Ce travail se poursuit. On travaille notamment à l'élaboration du cadre réglementaire global qui traitera du cannabis sous toutes ses formes. Ce travail est en cours.

Nous avons pour objectifs de tenir le cannabis hors de la portée des enfants et d'empêcher le crime organisé d'empocher des profits illégaux. Nous ferons en sorte que le régime réglementaire atteigne ces objectifs.

\* \* \*

● (1430)

[Français]

**LA FISCALITÉ**

**M. Gérard Deltell (Louis-Saint-Laurent, PCC):** Monsieur le Président, l'appétit vorace qu'ont les libéraux face aux entrepreneurs canadiens ne date pas d'hier et il est surtout basé sur le mépris et l'arrogance libérale. Souvenons-nous de ce que disait le premier ministre, il y a deux ans, alors qu'il était candidat aux élections. Il a dit « qu'une proportion importante des petites entreprises ne sont, en fait, pour des Canadiens plus riches, qu'un moyen de payer moins d'impôts ».

Peut-être que le premier ministre s'est regardé dans le miroir, le matin, avant de dire cela, mais la réalité, c'est que pour les vrais entrepreneurs canadiens, pour les petits propriétaires d'entreprise qui font vivre des centaines de milliers de Canadiens, c'est de l'arrogance, c'est du mépris.

Pourquoi l'actuel gouvernement méprise-t-il nos entrepreneurs canadiens qui, eux, créent de vrais emplois?

**L'hon. Bill Morneau (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, nous avons dit et nous continuons à dire qu'avec notre système actuel il y a une façon d'encourager les plus riches à avoir une société privée pour avoir un taux d'imposition plus faible que celui de la classe moyenne. C'est un défi important.

Nous sommes maintenant à l'écoute. Nous écoutons les Canadiens pour nous assurer que nos mesures sont appropriées, parce que c'est très important. Notre but est clair: il s'agit d'avoir un système qui est juste.

**M. Gérard Deltell (Louis-Saint-Laurent, PCC):** Monsieur le Président, dans la vraie vie, pour les vrais entrepreneurs, pour les vrais propriétaires d'entreprises locales, il y a de bonnes années et de mauvaises années. C'est pourquoi les vrais entrepreneurs qui savent comment gérer une entreprise mettent des sous de côté, parce que cela risque parfois de mal aller. Ils mettent également des sous de côté pour leur fonds de pension. Or voilà que le gouvernement ne comprend pas que des entrepreneurs soient prudents, réalistes et responsables contrairement à l'actuel gouvernement.

Pourquoi le gouvernement veut-il taxer les entrepreneurs qui sont responsables et qui mettent des sous de côté pour les mauvais jours?

**L'hon. Bill Morneau (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, nous comprenons très bien que notre système actuel encourage les plus riches à avoir une société privée pour avoir un taux d'imposition plus faible que celui de la classe moyenne. C'est très important. Nous savons aussi que c'est important pour les PME d'avoir la possibilité de continuer à faire des investissements dans leur entreprise. Cela va continuer. C'est un fait, c'est la vérité. C'est ce que nous voulons pour l'avenir de notre pays.

*Questions orales*

[Traduction]

**Mme Rachael Harder (Lethbridge, PCC):** Monsieur le Président, des centaines de gens de ma circonscription ont communiqué avec moi à ce sujet. Ils sont très préoccupés par les hausses d'impôt que les libéraux imposent aux Canadiens. Une femme qui est venue me voir est propriétaire d'un magasin de vêtements local et m'a dit qu'elle faisait des épargnes afin d'embaucher un directeur des opérations et prendre un congé de maternité. Elle espère fonder une famille. Ces changements ruinent toutefois ses espoirs; elle est bien découragée.

Pourquoi le premier ministre, qui se qualifie de féministe, s'attaque-t-il encore aux vaillantes entrepreneures?

**L'hon. Patty Hajdu (ministre de l'Emploi, du Développement de la main-d'œuvre et du Travail, Lib.):** Monsieur le Président, nous avons hérité des conservateurs un régime fiscal qui encourage les Canadiens les plus riches à se constituer en personne morale et à payer des taux d'imposition plus faibles que ceux des Canadiens de la classe moyenne. Nous ne croyons pas que c'est juste, et nous allons régler le problème.

Tous les travailleurs autonomes ont droit à des congés parentaux. Les médecins et autres propriétaires d'entreprise sont tout aussi admissibles aux prestations de maternité et de paternité que tout autre travailleur. Ce n'est pas parce que des règles sont légales qu'elles sont équitables. Il est injuste qu'une entrepreneure en herbe, mère seule de deux jeunes enfants, doive payer un taux d'imposition plus élevé.

**Le Président:** À l'ordre, s'il vous plaît. Les députés doivent écouter non seulement les questions, mais aussi les réponses.

La députée de Kamloops—Thompson—Cariboo a la parole.

**Mme Cathy McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo, PCC):** Monsieur le Président, Paula, une propriétaire de petite entreprise à Kamloops, m'a demandé de transmettre un message sans équivoque au gouvernement, à savoir que les mesures fiscales sont malavisées et très sévères et qu'elles auront des conséquences imprévues. Elle ajoute qu'elle ne dispose ni d'un revenu garanti, ni d'un régime de pension, ni d'une assurance-emploi ni d'un régime de soins de santé, contrairement à d'autres personnes, comme le ministre des Finances.

Le ministre peut-il expliquer pourquoi il s'attaque à l'avenir de Paula?

**L'hon. Patty Hajdu (ministre de l'Emploi, du Développement de la main-d'œuvre et du Travail, Lib.):** Monsieur le Président, les règles fiscales actuelles permettent aux Canadiens les mieux nantis de payer moins d'impôt que des millions d'hommes et de femmes de la classe moyenne. Les conservateurs nous ont laissé un régime fiscal qui encourage les Canadiens plus fortunés à se constituer en société afin de payer moins d'impôt que les Canadiens de la classe moyenne. Le fait que ces règles soient légales ne signifie pas qu'elles sont justes.

Toutes les mesures prises par le gouvernement tiennent compte de l'équité entre les hommes et les femmes. L'économie du Canada repose sur l'équité et la justice. Nous nous employons à faire en sorte que les Canadiennes jouissent des mêmes possibilités que le reste de la population. Notre économie en dépend.

•(1435)

**L'hon. Pierre Poilievre (Carleton, PCC):** Monsieur le Président, aujourd'hui, le ministre des Finances a annoncé que son déficit serait plus important de 80 % par rapport aux 10 milliards de dollars promis par les libéraux lors des dernières élections. Ils commencent à

être à court d'argent et ils s'en prennent aux petites entreprises pour renflouer les coffres.

Les libéraux ont exempté les grandes sociétés cotées en bourse de toute hausse d'impôts. Les millionnaires propriétaires de grandes multinationales ne paieront que 55 % sur le revenu de placement, tandis qu'un propriétaire de dépanneur en paiera 73 %. En quoi est-ce équitable?

**L'hon. Bill Morneau (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, je comprends bien le contexte qui a amené cette question. En fait, le député parle de ce que nous avons annoncé, ce matin, dans notre rapport financier annuel, soit que nous disposons de 11 milliards de dollars de plus que ce que nous avons prévu dans le budget de 2016.

À l'heure actuelle, l'économie se porte très bien. Nous connaissons une croissance supérieure à ce qui a été enregistré depuis dix ans. Nous avons créé près de 400 000 nouveaux emplois au cours de la dernière année. Les Canadiens sont plus nombreux à travailler. Nous voyons se dessiner un avenir meilleur grâce aux investissements que nous avons faits pour stimuler l'économie.

**L'hon. Pierre Poilievre (Carleton, PCC):** Monsieur le Président, selon le ministre des Finances, avoir un déficit qui est 80 % plus élevé que prévu est un signe de réussite.

Le signe de réussite pour Bombardier, c'est surtout que les sociétés comme elle, qui sont assez grandes pour être inscrites à la Bourse, ne subiront pas toutes ces hausses d'impôts. Les propriétaires milliardaires n'auront à payer que 55 % d'impôt sur le revenu passif de la société alors que Stan Stewart, le couvreur de ma circonscription, devra maintenant en payer 73 %. Comment est-ce équitable?

**L'hon. Bill Morneau (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, on sait que, au cours des 15 dernières années, de riches Canadiens ont profité de ce régime qui leur permet de se constituer en personne morale pour bénéficier d'un taux d'imposition inférieur à celui des Canadiens de la classe moyenne. On ne voit pas comment cela a du sens.

Les députés d'en face pensent peut-être qu'il est normal que les riches Canadiens profitent d'un taux d'imposition moins élevé, mais pas nous. Nous cherchons à assurer que le régime fonctionne comme il faut. C'est pourquoi nous mettons en place des mesures qui garantiront véritablement que le système favorise les investissements dans des entreprises exploitées activement et qu'il contribue à notre réussite économique à long terme, tout en veillant à ce que le régime fiscal soit équitable.

**M. Phil McColeman:** Et une petite entreprise?

**Des voix:** Oh, oh!

**Le Président:** À l'ordre, s'il vous plaît. J'ai déjà demandé un certain nombre de fois au député de Brantford—Brant d'essayer de se calmer. Ce sont des enjeux que beaucoup de gens ont à cœur, mais nous devons prendre la parole à tour de rôle, parler quand c'est notre tour et pas quand ce ne l'est pas.

Le député de Beloeil—Chambly a la parole.



*Questions orales*

[Français]

**LA VIE PRIVÉE**

**M. Matthew Dubé (Beloeil—Chambly, NPD):** Monsieur le Président, le commissaire à la protection de la vie privée s'inquiète que les douaniers américains soumettent les Canadiens à des fouilles intrusives de leurs appareils électroniques. Fouiller un iPhone, ce n'est pas comme fouiller une valise, c'est un regard direct dans la vie privée d'un citoyen.

[Traduction]

Le ministre pourrait-il confirmer une fois pour toutes que les libéraux vont défendre les droits des Canadiens à la frontière plutôt que jouer le jeu du président Trump en accordant davantage de pouvoirs aux agents américains en sol canadien au moyen de mesures législatives comme le projet de loi C-23? Qu'on ne nous dise pas qu'il s'agit de respecter la loi, car la loi est complètement muette sur la question. Pendant que nous y sommes, peut-être pourrions-nous faire le point sur le sujet, pour protéger la vie privée des Canadiens.

**L'hon. Ralph Goodale (ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, Lib.):** Monsieur le Président, je suis parfaitement conscient des préoccupations exprimées par le commissaire à la protection de la vie privée relativement à certaines façons de procéder des États-Unis. J'ai aussi remarqué que, dans le rapport en question, il se montre beaucoup plus positif au sujet des façons de faire canadiennes et du travail de l'Agence des services frontaliers du Canada.

Dans ce domaine, la technologie ne cesse d'évoluer. Il s'agit certainement d'une question que nous allons aborder avec nos homologues américains afin de veiller à ce que les Canadiens soient traités de manière juste et professionnelle à la frontière, et à ce que leurs droits soient respectés.

\* \* \*

**LES ANCIENS COMBATTANTS**

**Mme Irene Mathyssen (London—Fanshawe, NPD):** Monsieur le Président, cet après-midi, les anciens combattants et leur famille sont rassemblés sur la Colline afin d'exiger que des mesures soient prises à l'égard de la méfloquine, un médicament contre le paludisme ayant des effets secondaires potentiellement graves.

Des membres des Forces canadiennes ont reçu l'ordre de prendre de la méfloquine dans le cadre d'un essai clinique bâclé, et les résultats sont tragiques. Le gouvernement, qu'il soit conservateur ou libéral, ferme depuis longtemps les yeux sur les appels à la tenue d'une enquête, laissant les anciens combattants et leur famille dans la souffrance.

Le ministre finira-t-il par faire un bon geste en lançant une étude pour déterminer la neurotoxicité à long terme de la méfloquine?

• (1440)

**L'hon. Seamus O'Regan (ministre des Anciens Combattants, Lib.):** Monsieur le Président, peu importe la cause, nous aidons les anciens combattants qui souffrent de maladies et de blessures dues au service militaire. Chaque situation est unique. Nous travaillons avec chaque ancien combattant, en fonction de sa situation personnelle.

La santé et le bien-être des anciens combattants sont notre priorité absolue.

[Français]

**LA FISCALITÉ**

**M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC):** Monsieur le Président, le ministre des Finances a démontré hier que son gouvernement ne connaît rien de la réalité des producteurs, des éleveurs et des agriculteurs canadiens. Sa proposition de changements fiscaux aura pour conséquence de sonner la fin des fermes familiales au Canada. Le ministre a dit hier qu'il souhaite parler avec les agriculteurs de sa proposition. C'est là le problème: nos fermiers sont au travail pour la récolte.

Si le ministre est vraiment sincère envers les producteurs, est-ce qu'il va accepter de prolonger la période de consultation et écouter les agriculteurs qui vont lui dire de vive voix que sa réforme n'a pas d'allure?

[Traduction]

**L'hon. Lawrence MacAulay (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.):** Monsieur le Président, je sais bien que mon collègue est membre d'un parti qui encourage pleinement les riches de ce pays à établir un régime fiscal qui leur permet de ne pas payer le même taux d'imposition que les Canadiens de la classe moyenne. Nous allons régler ce problème.

En plus, je suis très fier de dire que nous améliorons le système de transport du grain, qui est absolument essentiel à la prospérité du secteur agricole. Nous avons travaillé avec les agriculteurs et nous poursuivons nos efforts pour veiller à leurs intérêts et leur assurer un avenir prospère.

[Français]

**M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC):** Monsieur le Président, plusieurs agriculteurs ont tenté hier de communiquer avec le ministre des Finances, mais sa boîte vocale est pleine. Personne ne prend la peine d'écouter les messages. Ce qui me préoccupe, ce sont les paroles du ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire. Il n'a pas dit un mot pour défendre les producteurs qui vont payer pour les dépenses hors de contrôle du gouvernement libéral.

Le ministre est-il d'accord avec son premier ministre qui affirme que les agriculteurs, les éleveurs et les producteurs sont de riches citoyens privilégiés qui se servent de leur entreprise pour payer moins d'impôt?

[Traduction]

**L'hon. Lawrence MacAulay (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.):** Monsieur le Président, nous avons hérité du régime fiscal du gouvernement Harper, qui a encouragé les Canadiens les mieux nantis à se constituer en personne morale pour leur permettre de payer moins d'impôts que la classe moyenne. Nous trouvons que c'est injuste.

Je suis certainement très fier de faire partie du gouvernement qui investit 100 millions de dollars dans la recherche scientifique dans le secteur agricole. Nous avons investi et nous continuerons à investir dans ce secteur pour assurer sa compétitivité à l'échelle mondiale.

**M. John Barlow (Foothills, PCC):** Monsieur le Président, les libéraux croient que seules les personnes riches qui habitent des ensembles résidentiels protégés seront touchées par les modifications fiscales punitives. Or, les familles agricoles canadiennes, qui n'habitent pourtant pas dans des ensembles résidentiels protégés, seront aussi touchées. Bien sûr, le ministre des Finances le saurait s'il prenait la peine de les rappeler, comme il s'est engagé à le faire hier.

*Questions orales*

Le premier ministre s'engagera-t-il aujourd'hui à prolonger les consultations au-delà du 2 octobre pour que le ministre des Finances puisse tenir sa promesse de rappeler les agriculteurs?

**L'hon. Bill Morneau (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, comme je l'ai dit, nous voulons faire le nécessaire pour que le régime soit juste. Nous voulons faire le nécessaire pour que le régime n'encourage pas les Canadiens nantis à se constituer en personne morale pour jouir d'un taux d'imposition moindre que la classe moyenne. C'est très important. Je suppose que les députés de l'autre côté de la Chambre ne veulent pas d'un régime où la minorité nantie est imposée à un taux moindre que la classe moyenne. Voilà le problème que nous allons régler.

Je continuerai à écouter les Canadiens. Après avoir entendu parler, hier, d'un homme appelé Terry, je lui ai téléphoné aujourd'hui. Je n'ai pas encore le numéro de téléphone de Nicole, mais je serai heureux de lui téléphoner aussi. Ce que j'essaie de faire, c'est d'écouter les personnes partout au Canada pour m'assurer que nos mesures ont les conséquences voulues et que nous allons de l'avant dans une économie qui est à l'oeuvre pour tous les Canadiens.

**L'hon. Kevin Sorenson (Battle River—Crowfoot, PCC):** Monsieur le Président, Jake Vermeer est propriétaire d'une ferme laitière dans ma circonscription. Il m'a confié que les hausses d'impôt faramineuses que le ministre des Finances menace d'infliger à tous les Canadiens auront des conséquences désastreuses sur son exploitation agricole florissante et coûteront des emplois.

Souvent, les agriculteurs doivent hypothéquer leur maison, leur parcelle de terrain résidentielle et leur terre s'ils veulent que leur exploitation prenne de l'expansion, innove et crée de l'emploi pour les habitants de la région. Pourquoi le ministre des Finances libéral traite-t-il ces exploitations agricoles comme si elles n'étaient que les vaches à lait du gouvernement et pourquoi met-il en péril la survie des agriculteurs canadiens?

• (1445)

**L'hon. Lawrence MacAulay (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.):** Monsieur le Président, je sais bien que mon collègue est membre d'un parti qui veut que les gens puissent se constituer en personne morale afin de payer moins d'impôts que la classe moyenne. Cependant, le gouvernement, lui, considère que ce n'est pas une situation équitable et il compte bien la corriger.

De plus, pour ce qui est des producteurs laitiers, mon collègue sait sans doute fort bien que nous avons investi 350 millions de dollars afin que le secteur agricole soit à la fine pointe: 100 millions de dollars ont été investis dans le secteur de la transformation et 250 millions sont allés aux producteurs laitiers. Bien sûr, mon collègue ne veut pas le reconnaître, mais nous collaborons avec les gens du secteur agricole et nous continuerons de le faire.

\* \* \*

[Français]

**LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES**

**Mme Hélène Laverdière (Laurier—Sainte-Marie, NPD):** Monsieur le Président, demain, le traité d'interdiction des armes nucléaires s'ouvrira pour signature aux Nations unies. Plus de 120 pays ont approuvé le traité, mais pas le Canada. Demain aussi, sur la Colline du Parlement, un immense traité sera dévoilé et ouvert pour signature par tous ceux et celles qui croient au désarmement nucléaire.

La question que je veux poser au premier ministre et à tous les députés libéraux est donc la suivante: vous joindrez-vous aux

milliers de citoyens et de citoyennes qui signeront demain le traité d'interdiction des armes nucléaires?

**Le Président:** Je rappelle à l'honorable députée qu'elle doit adresser ses commentaires à la présidence.

L'honorable secrétaire parlementaire de la ministre des Affaires étrangères a la parole.

**M. Matt DeCoursey (secrétaire parlementaire de la ministre des Affaires étrangères, Lib.):** Monsieur le Président, notre but est certainement le désarmement nucléaire, et nous prenons les mesures nécessaires pour atteindre ce but. Cela signifie travailler fort pour avoir quelque chose de tangible. En 2016, pour la première fois, le Canada a rallié 159 États pour appuyer et faire adopter une résolution concernant un traité sur la dissolution des matières fissiles. C'est une étape concrète vers l'élimination des armes nucléaires et pour les pays nucléaires et pour les pays non nucléaires.

\* \* \*

[Traduction]

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

**Mme Jenny Kwan (Vancouver-Est, NPD):** Monsieur le Président, aujourd'hui, le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration rejette encore les demandes de résidence permanente de familles dont l'un des membres est handicapé. Le ministre a admis que cette pratique est dépassée et qu'elle ne correspond pas aux attentes des Canadiens. Les libéraux se penchent sur la question depuis deux ans et, la semaine dernière, le ministre a rencontré les autorités provinciales, mais aucune mesure n'a encore été prise. Entretemps, l'avenir de familles comme celle de Mercedes Benitez est toujours incertain.

Le ministre fera-t-il cesser cette discrimination contre les enfants handicapés et exigera-t-il l'abrogation des dispositions dépassées qui sous-tendent cette injustice?

[Français]

**M. Serge Cormier (secrétaire parlementaire du ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté, Lib.):** Monsieur le Président, je comprends très bien les préoccupations soulevées par les familles qui sont confrontées à cette situation. Nous procédons à un examen en profondeur de la politique concernant le fardeau excessif, notamment en consultant les provinces et les territoires, car les soins de santé relèvent de leur compétence.

En fait, le ministre a récemment rencontré les ministres provinciaux et territoriaux sur cette question, et notre objectif est justement de trouver un équilibre entre l'accueil de nouveaux membres de la société canadienne et la protection de nos services sociaux de santé publique.

\* \* \*

[Traduction]

**LES AFFAIRES AUTOCHTONES**

**M. Mike Bossio (Hastings—Lennox and Addington, Lib.):** Monsieur le Président, le mois dernier, j'étais fier que le gouvernement annonce que l'actuel ministère des Affaires indiennes, un vestige de l'époque coloniale, était sur le point d'être remplacé par deux nouveaux ministères. Créés en partenariat, ces ministères sont respectivement chargés d'entretenir avec les Autochtones des relations fondées sur la reconnaissance des droits, le respect et la coopération, et d'améliorer les services actuellement offerts aux peuples autochtones.

*Questions orales*

Les propos récemment tenus par une membre du caucus conservateur ont suscité l'indignation. La ministre des Relations Couronne-Autochtones et des Affaires du Nord pourrait-elle nous dire quelle incidence auront ces propos sur les efforts des Canadiens pour en arriver à la réconciliation?

**L'hon. Carolyn Bennett (ministre des Relations Couronne-Autochtones et des Affaires du Nord, Lib.):** Monsieur le Président, les propos que la sénatrice a tenus à plusieurs reprises à l'égard des Autochtones sont malavisés, blessants et tout simplement erronés. Ces opinions consternantes exprimées par une parlementaire en exercice nuisent à l'avancement du processus de réconciliation. Il était approprié d'exiger le retrait de la sénatrice du Comité sénatorial des peuples autochtones. Si les dirigeants du Parti conservateur souhaitent montrer leur engagement à l'égard de la réconciliation, ils doivent expulser la sénatrice de leur caucus.

\* \* \*

• (1450)

**LA FISCALITÉ**

**M. Bob Saroya (Markham—Unionville, PCC):** Monsieur le Président, les entrepreneurs canadiens travaillent avec ardeur et veulent que leurs enfants aient une vie meilleure que la leur. Les nouvelles mesures fiscales nuiront à ces Canadiens. Les intentions du premier ministre sont claires: il veut faire payer plus d'impôt aux entreprises locales pour financer ses dépenses effrénées. C'est injuste.

Quand les libéraux cesseront-ils de s'en prendre aux propriétaires de petite entreprise?

**L'hon. Bill Morneau (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, le parti d'en face ne voyait rien de mal aux avantages fiscaux qui encourageaient la minorité de bien nantis à se constituer en société pour payer moins d'impôt que les Canadiens de la classe moyenne. Nous nous employons à faire en sorte que le régime fiscal soit juste, parce que nous estimons que le régime actuel ne fonctionne pas comme il le devrait. Ce que nous allons faire, c'est veiller à ce que les Canadiens puissent continuer d'investir dans une petite entreprise, qu'ils puissent continuer d'investir dans une entreprise active qui crée des emplois et favorise l'activité économique. Ce que nous ne ferons pas, c'est de maintenir un régime qui encourage quelques personnes bien nanties à se constituer en société afin de payer moins d'impôt que la classe moyenne.

\* \* \*

**LES JEUNES**

**M. Alexander Nuttall (Barrie—Springwater—Oro-Medonte, PCC):** Monsieur le Président, le premier ministre s'est lui-même désigné ministre de la Jeunesse. Il a promis de réduire les charges sociales des jeunes et des petites entreprises, mais il n'a rien fait de tel. Il a promis de créer 40 000 emplois pour les jeunes, mais il a plutôt laissé s'envoler, jusqu'ici, plus de 18 000 emplois occupés par des jeunes. Les nouvelles formes de taxes et d'impôts qu'il souhaite mettre en oeuvre ne feraient qu'augmenter le nombre de jeunes qui vivent dans le sous-sol de leurs parents pendant qu'ils cherchent du boulot. Quand le premier ministre se placera-t-il devant un miroir pour regarder son ministre de la Jeunesse droit dans les yeux et lui signifier son congédiement?

**M. Peter Schiefke (secrétaire parlementaire du premier ministre (Jeunesse), Lib.):** Monsieur le Président, nous sommes très fiers de la manière dont nous investissons dans les jeunes Canadiens, notamment après 10 ans d'inaction de la part du

gouvernement précédent. Nous avons commencé par doubler le nombre d'emplois d'été, qui sont passés de 35 000 à environ 70 000. Nous avons ensuite investi dans les jeunes Canadiens afin qu'ils aient les fonds requis pour aller à l'université et faire les études dont ils ont besoin pour occuper l'emploi qui les intéresse. Nous sommes également fiers d'avoir encore récemment investi les sommes nécessaires pour que 60 000 stages coop de plus permettent aux jeunes Canadiens d'acquérir l'expérience et la formation en emploi dont ils ont besoin pour occuper l'emploi de leur choix. Nous sommes fiers de ces investissements, et nous allons continuer d'investir dans les jeunes Canadiens.

\* \* \*

**LA FISCALITÉ**

**M. Dan Albas (Central Okanagan—Similkameen—Nicola, PCC):** Monsieur le Président, ils ont commencé par promettre aux petites entreprises de réduire leur fardeau fiscal, puis ils ont renié cette promesse. Aujourd'hui, avec leur tout dernier stratagème de ponction fiscale, les libéraux s'en prennent à des gens qui sont parmi les plus travaillants du pays. Au lieu de se concentrer sur leur développement, sur les investissements et sur l'embauche, les entreprises locales sont sur la défensive. Le manque d'information sur cette ponction fiscale ne fera qu'exacerber le problème.

Ma question s'adresse à la ministre de la Petite Entreprise et du Tourisme, qui est chargée de créer un environnement incitant les entrepreneurs à investir, embaucher et faire croître leur entreprise. Est-elle fière du cafouillage du gouvernement dont elle fait partie et du climat de peur qui en découle dans le monde des affaires?

**L'hon. Bill Morneau (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, nous voulons être clairs. Les mesures que nous prenons visent à éviter d'encourager les plus riches à se constituer en personne morale pour pouvoir payer un taux d'impôt moins élevé que la classe moyenne. Nous savons que c'est important. Nous allons continuer de stimuler la croissance de l'économie canadienne. C'est exactement ce que nous parvenons à faire grâce aux mesures qui injectent de l'argent dans l'économie. Nous aidons tout le monde en dotant le pays d'une fiscalité équitable permettant à la classe moyenne de prospérer, et c'est ce qui nous remplit d'optimisme concernant l'avenir de l'économie du pays.

**M. Dan Albas (Central Okanagan—Similkameen—Nicola, PCC):** Monsieur le Président, les entrepreneurs ont besoin d'entendre qu'ils sont appréciés au Canada et que le pays a désespérément besoin d'eux. Les petites entreprises ont besoin d'un défenseur au sein du cabinet, et la ministre de la Petite Entreprise et du Tourisme ne peut même pas prendre la parole pour parler du bilan du gouvernement. La ministre pourrait choisir d'être cette voix au Cabinet. Perrin Beatty, de la Chambre de commerce du Canada, a offert au gouvernement de discuter avec des entreprises locales dans le cadre d'assemblées publiques partout au pays pour vraiment entendre ce qu'ont à dire les propriétaires de petites entreprises. Le collègue de la ministre, le ministre des Finances, a refusé de le faire.

Qu'en pense le ministre? La ministre est-elle disposée à rencontrer les chambres de commerce de partout au pays, ou va-t-elle rester dans sa bulle ici à Ottawa?

**L'hon. Bill Morneau (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, nous voulons nous assurer de ne pas avoir un régime fiscal qui favoriserait les riches au détriment de la classe moyenne. Nous reconnaissons l'importance de proposer des mesures qui feront la différence à long terme.

*Questions orales*

Nous savons aussi que nous avons besoin d'écouter, et c'est pourquoi je suis à l'écoute. La semaine dernière, j'ai été heureux de discuter avec des membres de la chambre de commerce de St. John's. J'ai aussi hâte de me rendre à Fredericton la fin de semaine prochaine pour parler à la Chambre de commerce du Canada et entendre ce que ses membres ont à dire. Nous voulons prendre les bonnes mesures. Nous voulons continuer d'encourager les investissements au Canada. Nous souhaitons faire tout cela en nous assurant aussi que le système fiscal canadien est équitable pour tous, et particulièrement pour la classe moyenne.

\* \* \*

● (1455)

[Français]

**LES RESSOURCES NATURELLES**

**Mme Anne Minh-Thu Quach (Salaberry—Suroît, NPD):** Monsieur le Président, la canalisation 9B d'Enbridge est un pipeline vieux de 40 ans qui traverse la rivière des Outaouais et qui passe dans Vaudreuil-Soulanges.

Greenpeace, élus et citoyens sont extrêmement inquiets. En effet, si le pipeline fuit, en moins de 12 heures, ce sont 3 millions de personnes de la région de Montréal qui n'auront plus d'eau potable.

Le gouvernement va-t-il exiger qu'Enbridge renforce la sécurité de son pipeline et communique ses plans de mesures d'urgence pour protéger nos prises d'eau potable? D'ailleurs, cela ne devrait-il pas déjà être le minimum avant que le gouvernement n'autorise des projets énergétiques?

[Traduction]

**L'hon. Jim Carr (ministre des Ressources naturelles, Lib.):** Monsieur le Président, la santé et la sécurité des Canadiens sont primordiales pour le gouvernement du Canada. C'est l'une des raisons pour lesquelles celui-ci a adopté la Loi sur la sûreté des pipelines, qui prévoit toute une nouvelle série de mesures touchant notamment les obligations des assureurs et des nettoyages réguliers obligatoires. La loi traite également des responsabilités. Dans toute approbation de grands projets d'infrastructures, on tient compte en priorité de la sécurité et du bien-être des Canadiens.

\* \* \*

**LES PÊCHES ET LES OCÉANS**

**M. Fin Donnelly (Port Moody—Coquitlam, NPD):** Monsieur le Président, le mois dernier, 300 000 saumons de l'Atlantique se sont échappés d'un élevage à cages en filets dans le Pacifique, dans l'État de Washington. Les Premières Nations ont immédiatement déclaré l'état d'urgence et l'État de Washington a immédiatement imposé un moratoire sur la l'établissement de nouvelles fermes d'élevage. De son côté, le ministre fédéral des Pêches reste les bras croisés, se contentant de « surveiller la situation ».

Que faudra-t-il pour que le ministre protège le saumon sauvage de la côte Ouest et déplace progressivement ces dangereuses fermes d'élevage dans des fermes d'aquaculture terrestre en parcs clos, plus sécuritaires?

**L'hon. Dominic LeBlanc (ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne, Lib.):** Monsieur le Président, il y a deux semaines en Colombie-Britannique, j'ai eu le privilège de m'entretenir de cet enjeu important avec mon homologue provincial. Comme tous les Britanno-Colombiens, nous sommes inquiets de l'accident survenu aux États-Unis. Nous collaborons évidemment avec les autorités américaines pour comprendre exactement

comment cela s'est passé et les répercussions éventuelles que cet accident pourrait avoir sur les rivières canadiennes.

Mes collègues de la Colombie-Britannique et, en fait, tous les résidents de la province ont manifesté clairement leur volonté que nous fassions notre possible pour assurer une aquaculture sécuritaire. À cette fin, nous sommes prêts à envisager toutes les options possibles.

\* \* \*

**LA FISCALITÉ**

**M. Todd Doherty (Cariboo—Prince George, PCC):** Monsieur le Président, les collectivités côtières rurales et éloignées du Canada atlantique dépendent des pêcheurs. Ceux-ci triment dur, créent des emplois et paient leurs impôts. Une fois qu'ils ont fait réparer leur bateau et leur équipement, versé un salaire à leurs employés, payé leurs impôts et d'autres dépenses, ils mettent de côté le peu qu'il leur reste en prévision d'une modeste retraite.

Le ministre apporte des changements qui anéantissent les plans de retraite des pêcheurs, ce qui est tout à fait injuste. Ne s'en rend-il pas compte?

**L'hon. Dominic LeBlanc (ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai eu l'honneur de rencontrer des pêcheurs à de nombreuses occasions. Ce matin, par exemple, je me suis entretenu avec des pêcheurs du Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse, en compagnie du député de l'endroit. Je peux assurer au député que les pêcheurs à qui nous avons parlé veulent gagner leur vie d'une manière responsable et durable. Ils comprennent qu'il est important pour la classe moyenne canadienne qu'un régime fiscal adéquat soit en place pour continuer à prospérer et soutenir leur famille.

Nous allons toujours veiller à ce que le régime fiscal soit équitable pour la classe moyenne, quitte à ce que les plus riches d'entre nous paient un peu plus d'impôts, ce qui est normal.

**Mme Shannon Stubbs (Lakeland, PCC):** Monsieur le Président, la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante dit que les Canadiens de l'Atlantique, comme mes proches, comptent parmi ceux à qui l'impôt fait le plus mal. Le fardeau fiscal combiné est l'un des plus grands défis dans la région. Les mesures fiscales des libéraux sont une grande source d'angoisse pour les propriétaires des petites entreprises. Ces Canadiens qui travaillent dur, qui prennent des risques, qui créent de l'emploi et qui, contrairement au premier ministre, n'ont pas une fortune familiale sur laquelle se rabattre, vont souffrir de cette ponction fiscale des libéraux.

Le ministre des Finances va-t-il expliquer aux pêcheurs, aux entrepreneurs privés et aux propriétaires d'entreprises de la classe moyenne pourquoi il souhaite leur rendre la vie encore plus difficile?

**L'hon. Navdeep Bains (ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique, Lib.):** Monsieur le Président, en tant que ministre responsable de l'APECA, je travaille étroitement avec les collectivités du Canada atlantique afin de créer des débouchés économiques et des possibilités de développement économique pour les petites et moyennes entreprises. Grâce à l'APECA, par exemple, et aux mesures que l'on prend en tant que gouvernement, on a travaillé avec Riverside Lobster afin de créer 40 emplois dans Nova-Ouest. Dans Egmont, on a créé 100 emplois en collaboration avec IO Solutions. C'est pourquoi, depuis 2015, plus de 400 000 emplois ont été créés au sein de l'économie canadienne. Voilà notre priorité absolue: aider les petites et moyennes entreprises à créer des emplois durables et de qualité partout au Canada.

*Questions orales*

• (1500)

*[Français]*

**Mme Sylvie Boucher (Beauport—Côte-de-Beauport—Île d'Orléans—Charlevoix, PCC):** Monsieur le Président, une nouvelle session parlementaire débute et le gouvernement revient immédiatement à la charge avec de nouvelles taxes.

Je crois profondément que les changements prévus vont décourager l'entrepreneuriat et faire mal à ceux que nous voulons aider. C'est ce qu'a dit un député libéral qui craint, comme la majorité des Canadiens, que les nouvelles taxes libérales aient des conséquences néfastes pour les petites entreprises de l'Atlantique et pour l'avenir des pêcheurs.

Le premier ministre impose-t-il cette nouvelle taxe pour payer son déficit faramineux ou pour budgéter ses nouvelles vacances?

**L'hon. Bill Morneau (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, nous sommes en train de considérer comment nous pouvons rendre notre système plus juste. Nous avons présentement un système d'impôt qui encourage les plus riches à avoir une société privée pour bénéficier d'un taux d'imposition plus bas que celui de la classe moyenne. C'est cela le défi.

Nous sommes à l'écoute. Partout au pays, je suis toujours à l'écoute pour m'assurer que notre système est juste et que les entreprises peuvent continuer à faire des investissements dans leurs activités.

**M. Michel Picard (Montarville, Lib.):** Monsieur le Président, les résidents de ma circonscription, Montarville, notamment les familles avec de jeunes enfants, réalisent clairement les avantages fiscaux. On comprendra qu'ils sont très intéressés par les progrès que le gouvernement entend faire. Ainsi, étant donné la forte croissance économique et les preuves que notre plan pour la classe moyenne fonctionne, est-ce que le ministre des Finances peut nous faire part de la situation économique actuelle?

**L'hon. Bill Morneau (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, notre économie est en marche. Nous sommes dans une très bonne situation. Aujourd'hui, nous avons annoncé notre situation économique. Nous avons le plus haut niveau de croissance depuis une décennie. Pendant la dernière année, nous avons créé presque 400 000 nouveaux emplois. C'est vraiment une bonne situation. Nous continuons nos investissements dans notre économie, parce que c'est très important. Maintenant, il y a plus de familles avec un travail et il y a plus d'opportunités d'affaires partout au pays, grâce à notre niveau de croissance.

*[Traduction]*

**M. Blake Richards (Banff—Airdrie, PCC):** Monsieur le Président, les petites entreprises sont le moteur du secteur du tourisme et de l'économie du Canada. De plus, les propriétaires de terrains de camping et bien d'autres chefs de petites entreprises comme eux font partie de ceux qui consacrent le plus d'énergie à leur travail. Or, la ministre de la Petite Entreprise et du Tourisme s'amuse à jouer les meneuses de claques pendant que son gouvernement détruit ces petites entreprises en adoptant des projets de loi qui leur imposent d'énormes hausses d'impôt.

Pourquoi la ministre reste-t-elle les bras croisés pendant que les entreprises familiales de terrains de camping sont frappées d'impôt parce que leur entreprise est jugée trop petite pour faire partie des petites entreprises? Pourquoi ne s'élève-t-elle pas contre cette augmentation du fardeau fiscal de toutes les petites entreprises, qui mettra à mal non seulement le secteur du tourisme, mais aussi l'ensemble de l'économie canadienne?

**L'hon. Bardish Chagger (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la Petite Entreprise et du Tourisme, Lib.):** Monsieur le Président, je suis contente de pouvoir rappeler à tous les Canadiens que le secteur du tourisme ne s'est jamais aussi bien porté et qu'il s'est trouvé un ardent défenseur au sein du Cabinet. En effet, le premier ministre et son gouvernement ont à coeur de défendre le secteur du tourisme et les petites entreprises. En plus d'être le moteur de l'économie, ces entreprises sont précisément composées des gens pour lesquels nous ne cesserons pas de nous battre.

Nous avons célébré cette année le 150<sup>e</sup> anniversaire de la Confédération. Nous avons battu des records, et 2018 sera l'année du tourisme entre le Canada et la Chine. Nous nous attendons d'ailleurs à obtenir des chiffres encore plus élevés.

Le secteur du tourisme est en plein essor. Le gouvernement libéral continuera de le soutenir. Ce secteur est celui qui emploie le plus de jeunes, et nous sommes fiers des résultats obtenus.

\* \* \*

*[Français]***L'ENVIRONNEMENT**

**M. François Choquette (Drummond, NPD):** Monsieur le Président, le gouvernement met en danger l'environnement dans la région de Drummond, par sa gestion catastrophique de 9 000 tonnes de matières toxiques dans ma circonscription. Québec vient de faire parvenir des constats d'infraction au gouvernement libéral et menace de le poursuivre pour avoir envoyé des sols fortement contaminés dans un lieu non autorisé. La région de Drummond mérite que l'on protège la santé de ses citoyens et son environnement. Est-ce que le gouvernement libéral va passer de la parole aux actes et respecter les lois environnementales?

*[Traduction]*

**M. Jonathan Wilkinson (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Environnement et du Changement climatique, Lib.):** Monsieur le Président, de ce côté-ci de la Chambre, nous prenons la protection de l'environnement très au sérieux. Les problèmes comme les sites contaminés relèvent de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement.

Nous déployons beaucoup d'efforts pour régler les problèmes de manière réfléchie et nous nouons un dialogue avec les gouvernements, y compris celui du Québec, afin de discuter des problèmes à mesure qu'ils surviennent.

\* \* \*

**LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES**

**M. Randeep Sarai (Surrey-Centre, Lib.):** Monsieur le Président, la situation au Myanmar est terrible. Les violences et les atrocités dont sont victimes les Rohingyas devraient être reléguées aux livres d'histoire. Des milliers de femmes et d'enfants ont été attaqués, tués et forcés d'abandonner leur maison.

Le secrétaire parlementaire de la ministre des Affaires étrangères informera-t-il la Chambre des mesures que prend le Canada pour prévenir ces actes horribles contre les Rohingyas?

*Questions orales*

● (1505)

**M. Omar Alghabra (secrétaire parlementaire de la ministre des Affaires étrangères (Affaires consulaires), Lib.):** Monsieur le Président, le gouvernement est déconcerté par la persécution inacceptable des Rohingyas au Myanmar et il travaille activement sur ce dossier. Le premier ministre et la ministre des Affaires étrangères ont soulevé la question auprès des plus hautes instances, y compris auprès d'Aung San Suu Kyi et de Kofi Annan. Ils continueront d'en parler cette semaine à l'Assemblée générale des Nations unies.

Nous continuerons de fournir de l'aide humanitaire aux Rohingyas et de demander au gouvernement du Myanmar de permettre l'accès à l'État de Rakhine afin d'évaluer plus en détail la situation.

Les violences perpétrées ont été comparées à un nettoyage ethnique. La situation est inacceptable et doit cesser immédiatement.

\* \* \*

**LA FISCALITÉ**

**M. Pat Kelly (Calgary Rocky Ridge, PCC):** Monsieur le Président, j'ai rencontré d'innombrables propriétaires de petites entreprises pour discuter des projets de hausse d'impôt des libéraux. La plupart de gens que j'ai rencontrés ont une petite entreprise familiale; certains ont hypothéqué leur maison familiale et pris des risques énormes qu'ils partagent avec leur conjoint. Ils investissent tous leurs avoirs dans la réalisation de leur rêve. Ils veulent savoir comment le ministre entend s'y prendre pour que des fonctionnaires puissent déterminer si le partage des revenus de leur entreprise familiale est raisonnable.

Depuis quand appartient-il au ministre de dire aux familles quel conjoint devrait recevoir quelle part de profits pour les risques que se partagent les membres d'une entreprise familiale?

**L'hon. Bill Morneau (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, le problème, c'est que le régime actuel favorise les riches. Il leur permet de se constituer en personne morale pour payer un taux d'impôt inférieur à celui de la classe moyenne. Nous devons faire en sorte que le régime soit juste. Nous allons écouter l'opinion des propriétaires de petites entreprises et des Canadiens partout au pays. Les mesures visent à rendre le régime juste et à donner des chances à chacun. Nous écoutons les gens et nous tiendrons compte de leurs préoccupations et de leurs idées. Toutefois, une chose est claire: nous voulons agir afin de rendre le régime juste pour la classe moyenne et l'ensemble des Canadiens.

\* \* \*

[Français]

**LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES**

**M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ):** Monsieur le Président, les Catalans ont porté au pouvoir un gouvernement indépendantiste majoritaire, et ces élus ont toute la légitimité pour consulter le peuple sur son avenir.

Le Canada doit décider maintenant s'il respecte le droit de vote ou s'il appuie la répression agressive du gouvernement espagnol. Plus de 70 % des Catalans des deux camps veulent voter, et c'est à eux de trancher sur leur appartenance à l'Espagne.

Est-ce que le premier ministre va demander à l'ONU que le droit de vote et la démocratie soient respectés en Catalogne?

**M. Matt DeCoursey (secrétaire parlementaire de la ministre des Affaires étrangères, Lib.):** Monsieur le Président, comme le ministre l'a dit hier, le Canada apprécie bien sa relation amicale avec

une Espagne démocratique et unie. La question de la Catalogne relève des affaires internes de l'Espagne. Nous espérons qu'une solution aux débats internes sera trouvée dans l'harmonie et le respect du cadre constitutionnel de l'Espagne.

\* \* \*

**LE PATRIMOINE CANADIEN**

**Mme Monique Pauzé (Repentigny, BQ):** Monsieur le Président, hier, nous avons demandé à la ministre du Patrimoine que Netflix et Spotify paient la TPS comme tout le monde. Voici sa réponse: nous ne croyons pas qu'une nouvelle taxe soit la solution pour appuyer nos créateurs.

Comme cette exemption de TPS est un privilège par rapport aux autres créateurs culturels, est-ce que la ministre peut, par souci d'équité, enlever la TPS sur tous les produits culturels?

Selon nous, soit qu'elle accorde ce qui est ni plus ni moins un passe-droit aux géants américains, soit qu'elle est contre la TPS sur les produits culturels.

**L'hon. Mélanie Joly (ministre du Patrimoine canadien, Lib.):** Monsieur le Président, nous avons investi 1,9 milliard de dollars dans les arts et la culture, le plus gros investissement depuis 30 ans. Nous sommes toujours le seul pays du G7 à avoir investi dans ce secteur.

Sachant qu'il y a de l'anxiété dans le secteur de la production, nous avons décidé d'entamer une grande conversation sur l'importance de soutenir le contenu canadien dans une ère numérique.

J'invite ma collègue à la présentation de notre vision, qui aura lieu le 28 septembre prochain et où j'aurai l'occasion de présenter la vision du gouvernement concernant ce secteur.

● (1510)

**M. Rhéal Fortin:** Monsieur le Président, je me demande si les écouteurs fonctionnent de l'autre côté, parce que les réponses n'ont aucun rapport avec les questions.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Monsieur le Président, j'ai une demande de consentement unanime pour déposer la motion suivante: que la Chambre des communes prenne acte que le gouvernement catalan a choisi de tenir un vote par référendum sur l'indépendance de la Catalogne le 1<sup>er</sup> octobre 2017 et, en conséquence, que la Chambre des communes demande que soit respecté le droit de vote et la démocratie de la Catalogne.

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

**Des voix:** Non.

*Initiatives ministérielles***INITIATIVES MINISTÉRIELLES**

[Traduction]

**LOI SUR LE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ  
AUTOMOBILE POUR LES CANADIENS**

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

**Le Président:** Le député de Yellowhead a encore deux minutes et demie pour intervenir dans le débat avant que nous passions aux questions et observations.

Le député de Yellowhead a la parole.

**M. Jim Eglinski (Yellowhead, PCC):** Monsieur le Président, une partie de mon discours portait sur les débuts de la réglementation sur la sécurité automobile. J'aimerais de nouveau parler de Ralph Nader.

Ralph Nader a beaucoup fait pour l'Amérique du Nord et pour de nombreux Américains et Canadiens en obligeant le gouvernement des États-Unis à améliorer sa façon de réglementer la fabrication des véhicules en Amérique du Nord. Grâce à cela et aux accords commerciaux bilatéraux que nous avons conclus, les véhicules achetés au Canada sont les mêmes que ceux fabriqués aux États-Unis. Le Canada fabrique bon nombre des composantes de véhicules vendus aux États-Unis, et vice versa.

Dans les années 1960, Ralph Nader et les Nader's Raiders ont forcé le gouvernement à faire ce que nous faisons aujourd'hui, c'est-à-dire renforcer les lois sur la sécurité automobile partout en Amérique du Nord et dans notre pays afin de protéger les Canadiens et de faire en sorte que les véhicules achetés par les consommateurs canadiens soient beaucoup plus sécuritaires, qu'ils soient fabriqués au Canada, aux États-Unis ou dans des pays européens. C'est très important. Je tiens à remercier Ralph Nader et les Nader's Raiders. Ils ont donné l'exemple. Le gouvernement et les Canadiens doivent également donner l'exemple en veillant à ce que le projet de loi S-2 soit un bon projet de loi qui protège les Canadiens lorsqu'ils achètent une automobile.

Vers la fin de mon allocution — et vous étiez absent, monsieur le Président —, j'ai parlé de l'industrie de la motocyclette et de la façon dont les concessionnaires qui en vendent modifiaient les motocyclettes fabriquées conformément aux normes de sécurité canadiennes avant de les vendre. Le projet de loi doit se pencher là-dessus et l'empêcher. J'espère qu'au fil de l'étude du projet de loi S-2, le Parlement suivra sa progression et que nous le modifierons continuellement pour tenir compte de l'époque et des impératifs de la nouvelle technologie dans l'industrie.

• (1515)

**Le Président:** Le député a de l'expérience comme député, mais il ne s'est peut-être pas rendu compte que la règle interdisant de mentionner la présence ou l'absence d'un député vise aussi le Président, qui assiste souvent à des réunions, comme il le sait.

Nous passons aux questions et observations avec la députée de Saanich—Gulf Islands.

**Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV):** Monsieur le Président, la majeure partie de l'allocution de mon collègue de Yellowhead a été prononcée avant la période des questions. Je suis vraiment heureuse que, dans le débat d'aujourd'hui sur le projet de loi S-2, il soit le premier député à mentionner l'affaire de fraude de Volkswagen. Si d'autres l'ont aussi fait, je m'excuse. En lisant ce texte législatif, je constate qu'il devrait certainement s'appliquer non

seulement à la sécurité des personnes, mais aussi à la fraude consistant à permettre que des véhicules polluants polluent alors que leur système de signalement en ligne dit à leurs propriétaires qu'ils ne polluent pas.

Dans l'esprit du héros de mon collègue, Ralph Nader, et des Nader's Raiders, qu'il a mentionné à plusieurs reprises, pense-t-il que le projet de loi S-2 ira assez loin pour nous protéger si un constructeur automobile ne remplit pas ses obligations en matière de sécurité des véhicules, comme on l'entend généralement?

**M. Jim Eglinski:** Monsieur le Président, le projet de loi S-2 va certainement aider le gouvernement canadien à traiter avec les grandes sociétés, comme lors du scandale qui a touché Volkswagen en 2015.

Va-t-il assez loin, cela dit? Non. Certains aspects du projet de loi S-2 auraient pu aller plus loin. Voilà pourquoi j'ai affirmé, à la fin de mon intervention, que nous devons continuer à l'améliorer, quel que soit le nom qu'on lui donnera par la suite, afin que nous suivions toujours le rythme des plus récentes avancées technologiques. Les gens qui se servent des véhicules à moteur pour escroquer le public devraient être sanctionnés sévèrement et sans délai, et c'est leur gousset que nous devrions cibler en priorité.

**M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai beaucoup aimé l'allocution du député. Il a insisté sur le rôle des constructeurs et des entreprises, et il a bien raison. Les réalisations des grands constructeurs de ce monde ont de quoi laisser pantois, avec les milliers d'emplois et de débouchés qu'ils offrent aux Canadiens de la classe moyenne depuis tellement d'années. Ils font tourner le secteur manufacturier, qui trône tout en haut des autres, ils exploitent les nouvelles technologies, et j'en passe.

La mesure législative dont il est question aujourd'hui vise à améliorer la sécurité routière en obligeant les constructeurs et les entreprises à faire le nécessaire pour que leurs produits soient sans danger.

Le député d'en face semble appuyer le projet de loi. J'espère que nous pourrons compter sur les conservateurs pour appuyer son renvoi au comité.

Ma remarque est davantage une affirmation qu'une question. Nous sommes conscients du rôle que jouent les entreprises du secteur manufacturier. Il faut toutefois accepter aussi que le gouvernement du Canada doit intervenir afin que les lois du pays soient harmonisées avec celles des États-Unis et que nous continuions à progresser, une étape à la fois, si nous tenons à ce que les mesures législatives comme celle-là contribuent à la sécurité routière du pays. Qu'en pense le député?

**M. Jim Eglinski:** Monsieur le Président, c'est une excellente question, à laquelle je peux immédiatement répondre par l'affirmative. Cependant, j'aimerais ajouter autre chose.

Le projet de loi S-2 vient moderniser notre loi sur la sécurité. Comme je l'ai dit à maintes reprises, il est très important qu'elle demeure d'actualité. Il faut rendre à César ce qui appartient à César. Regardons les données statistiques concernant ce que les fabricants de véhicules automobiles au Canada et en Amérique du Nord ont fait pour rendre leurs véhicules aussi sécuritaires que possible. Ce n'était pas le cas il y a 20 ou 30 ans.

### Hommages

Aujourd'hui, c'est le cas, parce que nous avons une loi solide et que nous proposons une loi encore plus solide. Nous avons toujours besoin de lois rigoureuses pour faire en sorte que les fabricants s'y conforment volontairement. Ils le feront. S'ils subissent des pertes financières parce qu'ils ne se conforment pas, ils vont se concentrer sur ce qu'ils doivent faire.

Nous devons regarder plus loin. Le projet de loi S-2 n'est qu'un point de départ. Nous vivons à une époque où, partout aux États-Unis, des gens fabriquent des véhicules autonomes, autant de petits véhicules de loisir que de gros camions. Un jour, ces véhicules rouleront sur les routes partout au pays. Nous, Canadiens, allons probablement tous voir des véhicules rouler sans conducteur. De grâce, j'espère que cela ne se produira pas.

Cependant, cela ne saurait tarder. C'est ce qu'on nous dit. Mercedes-Benz a un gros camion commercial qui roule sans conducteur. Nous savons tous qu'aux États-Unis, les véhicules électriques peuvent très bien fonctionner de façon autonome. Qu'allons-nous faire? Ces véhicules prennent les commandes. Nous devons être vigilants.

Le gouvernement fédéral doit aussi se retrousser les manches. Il doit encourager les fabricants à nous tenir au courant de leurs nouvelles réalisations techniques, et ce, dès aujourd'hui. Nous devons travailler avec les provinces, les législateurs et les gens qui s'occupent des routes et des rues. Nous devons nous préparer à l'arrivée de ces véhicules autonomes qui dépendent de l'électronique pour rouler. Nous devons prendre les choses en main. Nous devons établir les règles dès aujourd'hui.

● (1520)

**M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD):** Monsieur le Président, les véhicules autonomes sont déjà à l'essai au Canada.

J'ai une question assez simple à poser au député. Elle porte sur le scandale du rappel lancé par Toyota au Canada et aux États-Unis. Au terme du processus, ce rappel a mené à des investissements et à des services pour les États-Unis, tandis que le gouvernement conservateur n'a rien obtenu pour le Canada.

Quelles sont les raisons qui expliquent cela? Pourquoi les États-Unis ont-ils reçu des millions de dollars pour le développement de l'industrie automobile, des protections pour les consommateurs, y compris la cueillette, la livraison et le retour d'un véhicule, et des investissements dans les communautés? Pourquoi est-ce que le gouvernement précédent est rentré les mains vides?

**M. Jim Eglinski:** Monsieur le Président, je ne sais pas exactement comment le député a formulé son propos. Cependant, je crois que les États-Unis ont probablement reçu une récompense financière de Toyota parce que leur loi sur la sécurité automobile a vraisemblablement une disposition très semblable à celle que le gouvernement tente de faire adopter par le biais du projet de loi S-2, où le ministre des Transports pourrait imposer des amendes à de grandes entreprises pour des choses semblables. Cela n'était pas inscrit dans notre mesure précédente. Je crois qu'il nous était alors impossible d'adopter une telle disposition, comme l'avaient fait les États-Unis.

C'est une des raisons pour lesquelles le projet de loi S-2 est très bon, et une des raisons pour lesquelles je l'appuie.

**M. Glen Motz (Medicine Hat—Cardston—Warner, PCC):** Monsieur le Président, j'apprécie la sagesse de mon savant collègue et ami, qui a le don de voir l'avenir de l'industrie automobile canadienne et les enjeux auxquels elle pourrait faire face.

Le député est-il d'avis que cette mesure législative crée un juste équilibre entre la protection des conducteurs canadiens et le consommateur?

**M. Jim Eglinski:** Monsieur le Président, le projet de loi S-2 pourrait aller plus loin. Comme je l'ai dit plus tôt, nous devons vraiment tenter de voir venir les choses. Elles arrivent à toute vitesse et nous devons adopter cette mesure. Le projet de loi S-2 possède les éléments nécessaires. Il renforce notre autorité à certains égards, ce qui est indispensable. Cependant, il comporte des lacunes. Et pour les combler, il nous faut regarder l'avenir. Nous devons adopter ces règlements dès maintenant. Nous devons protéger les conducteurs et le public. Nous devons protéger le public et les conducteurs contre les véhicules sans conducteur. Nous devons assurer le côté sécuritaire de toutes ces choses afin que le tout fonctionne harmonieusement.

\* \* \*

● (1525)

### ARNOLD CHAN

**M. Mark Holland (secrétaire parlementaire du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, Lib.):** Monsieur le Président, il y a 22 ans, je suis entré dans le sous-sol d'un bureau de campagne électorale et j'y ai rencontré Arnold Chan. Je déteste avoir à prononcer son nom ici, dans ces circonstances; j'aimerais ne pas avoir à le faire en cette Chambre.

Arnold est immédiatement devenu l'un de mes meilleurs amis. Quiconque le connaissait pouvait témoigner de l'attention et de la passion qu'il manifestait dans tout ce qu'il faisait pour toutes les personnes qui l'entouraient. Je l'ai rencontré à un moment très difficile de ma vie, étant donné que j'éprouvais une grande peur. J'étais jeune, j'avais 20 ans, et je venais d'apprendre que j'allais avoir un fils. En fait, mon fils est des nôtres aujourd'hui. Et il a déjà travaillé pour Arnold.

Arnold était cette voix stable et calme dans ma vie. À chaque période sombre de ma vie, il m'a rassuré et fait voir le bon côté des choses. Je pouvais lui téléphoner et m'entretenir avec lui. Il me donnait des conseils. Il était un mentor et je l'admirais. Depuis le jour où nous nous sommes rencontrés, nous rêvions de cet endroit et de la possibilité d'y venir un jour. Même si nous avons été élus en même temps, le nuage de la maladie planait malheureusement déjà au-dessus de lui. Nous avons malgré tout eu l'occasion de travailler ici ensemble.

Durant nos conversations, il était bien entendu question de toutes ces choses que nous voulions accomplir ensemble. Nous étions censés quitter le Parlement après les avoir réalisées. Hélas, il n'en sera pas ainsi. J'ai tout de même eu l'occasion de parler avec Arnold durant ses derniers jours, en compagnie de son admirable épouse, Jean, et de ses formidables enfants, Nathaniel, Ethan et Theo. Ils étaient toute sa vie. Il me parlait constamment d'eux lorsque je le voyais ici. Son travail de député était pour lui une façon de rendre le monde meilleur pour ses enfants.

Il avait l'intention de prononcer le discours que je m'appête à lire jusqu'à ce qu'il devienne évident qu'il en serait incapable. Je voudrais tant que ce soit lui qui le lise. Je l'imagine assis derrière moi, à ma gauche, et, lorsque je me retourne, je déplore son absence. Je tiens à ce que les gens sachent à quel point il les aimait et que tous ses efforts visaient à rendre le monde meilleur. Jusqu'à ses derniers moments, il a discuté des questions qui lui tenaient à coeur et l'inquiétaient. La Chambre lui importait, certes, mais surtout pour ce qu'elle peut faire en vue d'améliorer la condition des gens.



### Homages

Voici les dernières paroles d'Arnold à l'intention de la Chambre:

Monsieur le Président, depuis le début de ma carrière parlementaire, les questions touchant l'exercice de la démocratie m'ont toujours intéressé. Cette passion, que je cultive depuis ma jeunesse, est la pierre angulaire de l'ensemble de mon travail en tant que député fédéral. Il convient donc tout à fait que j'aborde ces questions encore une fois aujourd'hui en présence de mes collègues.

Mon discours inaugural au Parlement était axé sur le thème de la démocratie, car, ce jour-là, j'étais intervenu à la Chambre pour parler du projet de loi d'initiative parlementaire du député de Wellington-Halton Hills qui visait à réformer la Loi électorale du Canada et la Loi sur le Parlement du Canada. Dans mon discours, j'avais parlé de ce qui, à mon sens, constituait des éléments importants des changements nécessaires au Parlement et qui, espérons-le, pourraient aider à renverser une tendance vers le dysfonctionnement qui s'était accentuée sous le gouvernement précédent.

Le 12 juin dernier, j'ai de nouveau eu l'occasion d'aborder des questions liées à la démocratie et à la façon dont nous menons nos travaux au Parlement. J'aurais bien aimé que mes enfants soient présents, mais, évidemment, juin est le mois des examens à l'école. Néanmoins, je pensais grandement à eux et à leur génération ce jour-là, tout comme c'est le cas encore aujourd'hui, alors que je réfléchis aux grands défis de demain, ainsi qu'au rôle que devront jouer la démocratie et les institutions démocratiques pour nous aider à relever ces défis.

Je crois que la société et le gouvernement ne font que commencer à comprendre les trois menaces existentielles auxquelles la génération de mes enfants devra faire face: les changements climatiques, l'accélération des changements technologiques, ainsi que l'esprit de clocher et les troubles sociaux qui surgissent en réaction aux deux premiers éléments.

Aujourd'hui, l'attention est indéniablement tournée vers les changements climatiques, et c'est bien ainsi.

Les inondations survenues récemment au Texas, les ouragans dans les Caraïbes et en Floride, les pluies diluviennes de la mousson au Bangladesh et dans le Nord de l'Inde et, plus près chez nous, les incendies de forêt en Colombie-Britannique sont tous des phénomènes révélateurs de changements de plus en plus imprévisibles et potentiellement destructeurs, auxquels tout le monde devra s'adapter.

- (1530)

C'est l'une des raisons pour lesquelles j'apprécie toujours la présence et le travail de sensibilisation de la chef du Parti vert et députée de Saanich-Gulf Islands, de même que le leadership de la ministre de l'Environnement et du Changement climatique. Leur travail acharné mérite nos félicitations et notre appui.

Les changements climatiques ne prennent pas seulement la forme de tempêtes, d'inondations et de chaleur. Ils entraînent aussi de mauvaises récoltes, des pénuries de nourriture et d'eau ainsi que de vastes déplacements de populations, autant de phénomènes qui peuvent entraîner de violents conflits. Il est essentiel de cesser de voir les changements climatiques comme un simple problème environnemental et de reconnaître qu'il s'agit d'un enjeu global et prioritaire auquel nous devons, en tant que société et en tant que gouvernement, nous attaquer de toute urgence.

Pour contrer les changements climatiques, on peut mettre l'accent sur des solutions technologiques, mais il faut savoir que la technologie est elle-même source de défis. Je pense en particulier au croisement de l'intelligence artificielle, de la robotique et de la génomique, une alliance qui pourrait profondément transformer les liens entre les êtres humains, les machines et leur environnement.

Par ailleurs, il est beaucoup question des changements que connaîtra le monde de l'emploi dans un contexte où les véhicules seront autonomes et où les robots accompliront de plus en plus de tâches, tant dans le secteur manufacturier que dans le domaine des services personnels. Ces discussions ouvrent la voie à des spéculations sur l'avenir du travail, et sur l'éventuelle disparition des liens sociaux qui existent depuis la création des villes, il y a des dizaines de milliers d'années. Nous commençons tout juste à explorer ces enjeux, mais ils seront d'une importance capitale pour mes enfants et leur génération.

Quelle sera la résilience de nos institutions sociales face aux changements technologiques constants et à la concurrence économique? Comment nos collectivités géreront-elles le risque de chômage endémique, ou la peur face à de tels changements?

Voilà le troisième défi auquel il faudra faire face: le réflexe réactionnaire. Devant les changements climatiques, les avancées technologiques qui s'accroissent et les bouleversements qu'ils causent, les gens et les collectivités ont tendance à se replier sur eux-mêmes ou, pire encore, à craindre l'autre. Nous sommes déjà témoins de telles réactions dans le monde: montée du nationalisme, du fondamentalisme religieux et de l'isolationnisme. La violence sectaire est en croissance dans de nombreux pays, tout comme la méfiance à l'égard de l'élite et les conflits découlant de la lutte des classes.

Alors, comment devons-nous agir?

Nous sommes députés au Parlement, une institution dont l'objectif est la tenue de discussions et de débats civils. Le mot « Parlement » vient du mot « parler ». Notre

tâche consiste à exercer la démocratie au moyen de la communication, des débats et, ultimement, de la prise de décisions. Nous ne sommes pas ici pour servir nos intérêts personnels, mais plutôt l'intérêt de la population. Nous sommes les représentants de la population canadienne et nous devons lui rendre des comptes. Notre responsabilité et notre devoir sont de trouver, de façon concertée, les meilleures réponses aux défis de notre époque.

Nous devons faire face aux défis que nous posent les changements climatiques, les avancées technologiques qui s'accroissent et les forces réactionnaires sans jamais oublier que nos plus grandes forces nous viennent de notre civilisation, de la conscience de notre nature humaine et des limites qu'elle nous impose et de notre volonté de servir. Nous pouvons nous adapter au changement, nous pouvons faire face aux défis, mais c'est lorsque nous prenons le temps de tenir d'abord un débat rationnel en gardant l'esprit ouvert et lorsque nous écoutons attentivement ceux que nous avons la chance de servir pour connaître leurs besoins que nous le faisons de la manière la plus efficace.

Il y a aussi un autre élément à prendre en compte quand nous pensons à gérer les problèmes que nous réserve l'avenir: quand nous parlons de nous au Parlement, de qui devrait être composé ce « nous »?

Historiquement, notre grand Parlement a toujours été composé principalement d'hommes, en grande partie d'origine européenne. Ce n'est qu'en 2014, il y a seulement trois ans, qu'un député libéral chinois a été élu dans la région du Grand Toronto — moi, un homme d'origine asiatique. Quant à l'équilibre hommes-femmes, même s'il y a près de 100 ans qu'une première femme a été élue au Parlement, nous en sommes encore bien loin. Le gouvernement a fait plusieurs pas dans la bonne direction à cet égard, mais nous pouvons et devrions en faire plus. Pour nous-mêmes, nos collectivités et nos enfants, nous nous devons de continuer d'améliorer nos institutions démocratiques pour être mieux en mesure de servir nos collectivités et de relever les défis qui nous attendent.

En plus d'être saine, la diversité accroît nos chances de survie et de réussite; un fait qui est connu depuis Charles Darwin sinon avant. Plus vaste est l'éventail d'idées et d'opinions offertes sur les problèmes de notre époque, plus nous avons de chances, en tant qu'institution, d'en arriver à des solutions viables axées sur l'intérêt de nos collectivités. En fait, une plus grande diversité au Parlement permettra d'aller chercher un plus large éventail d'idées.

- (1535)

Monsieur le Président, j'invite mes collègues à passer à l'action en faisant constamment preuve d'ouverture d'esprit face aux nouvelles idées et en étant prêts à revenir sur les hypothèses qui sous-tendent leur point de vue, si la situation mondiale et les enjeux de l'heure l'exigent. Je demande aussi qu'on habilite divers groupes pour mieux relever les défis qui nous attendent.

Par contre, je ne m'adresse pas uniquement à mes collègues du Parlement. Je m'adresse aussi aux Canadiens qui font partie d'une minorité visible: nous ne devrions pas nous contenter du statu quo; nous avons le droit d'aspirer à mieux pour nous-mêmes et nos enfants. En revanche, c'est à nous qu'il incombe d'être valeureux, de sortir de notre zone de confort et d'interagir avec des personnes d'autres horizons afin de diversifier et d'approfondir nos relations et de chercher l'épanouissement de tous. Nous devons courir des risques, dialoguer avec les autres et participer à la société. Ce faisant, nous contribuerons à renforcer les institutions qui nous servent tous.

Les trois enjeux que sont les changements climatiques, l'accélération des changements technologiques et le réactionnisme social sont exceptionnels et cruciaux, et les mesures que nous prendrons pourraient bien l'être aussi. Or, si nous maintenons notre engagement à l'égard des traditions démocratiques et que nous élargissons et diversifions les institutions afin de refléter l'éventail d'opinions présentes dans la société, je suis persuadé que nous pouvons prendre les mesures nécessaires pour relever les défis et prospérer, une étape à la fois.

Chers collègues, j'aurais voulu être là pour vous et avec vous afin de contribuer davantage à l'excellent travail du Parlement et de rendre le monde meilleur pour mes enfants et pour les vôtres, mais je dois laisser cette tâche entre vos mains.

Je vous souhaite tous la meilleure des chances.

**M. Fin Donnelly (Port Moody—Coquitlam, NDP):** Monsieur le Président, je veux simplement prendre acte des propos du député d'Ajax et de l'hommage senti qu'il a rendu à M. Chan en faisant lecture de ses dernières pensées pour qu'elles soient consignées au hansard. Nous l'apprécions énormément. Je pense pouvoir dire que tous les députés ainsi que les membres de la famille de M. Chan se joignent à moi pour remercier le député de nous avoir fait profiter de ces réflexions ici.

### *Hommages*

**M. Mark Holland:** Monsieur le Président, je veux simplement dire merci. Arnold avait énormément de respect pour ce lieu et pour celles et ceux qui y travaillaient au service du pays. Je ne doute pas que la famille d'Arnold, qui est ici présente, a accueilli chaudement les mots de leur cher disparu dont le député nous a fait lecture.

**M. Scott Reid (Lanark—Frontenac—Kingston, PCC):** Monsieur le Président, depuis que j'ai appris la disparition d'Arnold, je me suis souvent demandé comment je pourrais le mieux résumer le rôle qu'il a joué à titre de parlementaire. À certains égards, il n'était guère différent de nous tous, si ce n'est qu'il personnifiait ce que nous apportons ou devrions apporter à cette institution. Il illustrait, sur bien des points, ce qu'il peut y avoir de meilleur en nous, sans égard à nos allégeances politiques, surtout par son incroyable capacité à ne pas se montrer partisan dans un lieu où tout n'est que partisanerie.

L'autre jour, le premier ministre s'est dit respectueusement en désaccord avec Arnold, qui affirmait qu'il n'apporterait pas une contribution durable au pays. Le premier ministre avait bien sûr raison, mais je dois dire qu'Arnold aussi, en ce sens qu'il aurait encore pu — parce qu'il était jeune — changer les choses dans ce pays s'il avait vécu plus longtemps, s'il avait eu la chance de mener son combat politique pendant des décennies, et qu'il aurait pu transformer ce lieu, ce qui ne lui est malheureusement plus possible. Nous nous sentons tous spoliés.

J'envie un peu le député, qui connaissait Arnold depuis si longtemps, alors que nous, nous n'avons pas eu la possibilité de développer une telle amitié avec lui. J'estime que nous avons tous été volés parce que nous n'aurons pas l'occasion, dans l'avenir, de nous rapprocher de cet homme extraordinaire et d'apprendre de lui.

• (1540)

**M. Mark Holland:** Monsieur le Président, la dernière fois que j'ai parlé avec Arnold, il était très préoccupé par deux ou trois choses. D'abord et avant tout, par sa famille. Arnold était très exigeant envers lui-même. Il songeait au père qu'il avait été, et il est sûr qu'on a l'impression de ne jamais en faire assez en tant que père. On n'a jamais l'impression d'en avoir fait assez pour ses enfants. Je sais que c'est ce qu'il se disait en pensant à ses fils. Il aurait aimé en faire tellement plus pour eux. C'est cela qui le préoccupait le plus. Et il s'inquiétait aussi de Jean, sa compagne de route qui avait été remarquable, surtout dans le dernier tronçon, le plus difficile.

Enfin, il regrettait surtout de n'avoir pas pu apporter la contribution qu'il aurait voulue. Ça le travaillait beaucoup.

Le député a entièrement raison. Il était bien meilleur parlementaire que je ne le suis et ne le serai jamais. J'apprenais quotidiennement de lui et je me nourrissais de ses conseils pour toutes mes actions en politique. Il a toujours répondu présent. Il a été le roc sur lequel je me suis appuyé à bien des égards, et certains jours j'ai l'impression que le sol s'est dérobé de sous mes pieds.

L'une des choses les plus difficiles dans ce genre de situation, c'est l'injustice de la mort de quelqu'un d'aussi remarquable, qui avait tant à offrir. Nous avons parlé de son discours, de ce qu'il lui tenait à cœur et de ce qu'il entendait vraiment laisser en héritage qu'il voulait durable. Son amour de l'institution, sa conviction dans ce qu'elle pouvait accomplir, sa foi dans le décorum et dans la façon dont nous devons nous traiter les uns les autres ou encore débattre entre nous étaient remarquables. J'entends reprendre à mon compte sa conviction, celle que nous sommes face à des défis et que cette institution doit se hisser à la hauteur de ces défis, tout comme bien des députés, j'en suis sûr. Il est certes possible que nous n'y parvenions pas tous les jours à la Chambre, mais il vaut la peine que

nous gardions cela à l'esprit. Il a laissé une empreinte beaucoup plus indélébile qu'il pouvait l'imaginer.

**Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV):** Monsieur le Président, j'ai été très émue à la lecture de cette lettre et je me suis demandée si je devais intervenir, mais je tiens à remercier le député d'Ajax pour cette lecture.

Le plus frappant, quand on songe à la puissance de son analyse et à la sagacité de son examen des périls associés aux changements climatiques, aux changements technologiques et aux tendances réactionnaires sur le plan social, c'est qu'il savait que ses jours parmi nous étaient comptés. Il se préoccupait entièrement de ce que doit faire la société, la famille humaine.

Un esprit brillant se cache derrière cette lettre. Celui d'une personne en prise totale avec la vie de la famille humaine locataire de cette planète. J'entends la relire.

J'espère que nous parviendrons tous à relever les défis qui nous attendent, comme nous l'avons souvent évoqué ces derniers temps.

Merci du fond du cœur au député d'Ajax. Je n'aurais jamais invoqué le Règlement au motif que cette lettre est sans rapport avec le projet de loi S-2. Il était temps qu'on nous en donne lecture.

**M. Mark Holland:** Monsieur le Président, je remercie la députée de Saanich—Gulf Islands. Je sais qu'elle était une bonne amie du député. Je la remercie au nom de la famille d'Arnold.

**Mme Filomena Tassi (Hamilton-Ouest—Ancaster—Dundas, Lib.):** Monsieur le Président, je ne saurais dire à la Chambre combien c'est un honneur pour moi de prendre la parole à l'instant pour dire quelques mots.

Je tiens tout d'abord à dire à sa famille que j'ai déjà commencé, comme d'autres personnes autour de moi, à faire ce qu'Arnold nous avait demandé de faire. Aujourd'hui en est l'exemple. Il y a des règles à la Chambre, mais nous devons faire preuve d'excellent jugement et accepter qu'il arrive que nous assouplissions les règles pour faire ce qui est bien, honorable et juste. Les deux derniers jours ont été un excellent exemple de cela. Son décès nous donne l'élan nécessaire pour faire ce qu'il nous demandait.

Je tiens à dire à la femme d'Arnold, Jean, qui était son point d'ancrage et son phare dans la vie, et à ses trois enfants, qu'il aimait, on le sait, profondément, que je pense que cela a été fantastique pour nous d'être témoins au cours des deux derniers jours de tant d'amour et de respect à la Chambre et de s'unir pour lui rendre hommage.

Deuxièmement, j'aimerais dire qu'en tant que nouveau député, j'ai eu l'honneur et le privilège de siéger au comité de la procédure avec Arnold. Arnold était l'image même du député que je souhaitais devenir à son arrivée ici. Je voulais être au service de la population, travailler dur et accorder la priorité aux citoyens de ma circonscription, tout en aimant et en respectant ma famille. J'admirais l'équilibre avec lequel il accomplissait tout cela. Même au sein du comité de la procédure, j'ai été témoin des capacités de rassembleur d'Arnold. Il était un conciliateur. Il arrivait à faire progresser les dossiers de manière très respectueuse. Je dois dire qu'il a eu une incidence positive sur beaucoup d'entre nous.

*Initiatives ministérielles*

Je tiens à ce que sa famille sache qu'on ne l'oubliera jamais, qu'il aura laissé sa marque sur notre quotidien et influencé notre respect pour la présente institution. Enfin, je veux qu'elle sache que si je parviens à suivre le mode de vie de cet homme, j'aurai réellement réussi dans la vie.

Je remercie le secrétaire parlementaire du ministre de la Sécurité publique d'avoir lu ces paroles. Je partage le deuil des nombreuses personnes qui, je le sais, étaient proches d'Arnold. Encore une fois, je remercie la Chambre d'avoir eu la courtoisie d'accorder ces beaux hommages au cours des deux derniers jours.

\* \* \*

● (1545)

### LOI SUR LE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE POUR LES CANADIENS

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

**M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD):** Monsieur le Président, c'est le cœur gros que je prends la parole pour poursuivre le débat. Toutefois, c'est bien ce que nous devons faire, à la Chambre des communes, à l'égard de projets de loi destinés à améliorer la vie des Canadiens. Nous continuons le débat dans l'esprit de ce qui est survenu. M. Chan et sa famille peuvent être sûrs que nous débattons de ce projet de loi avec le souci d'obtenir la coopération de tous les députés.

Cette mesure législative est importante pour la sécurité publique. Le projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et une autre loi en conséquence, vise à garantir une sécurité dont les Canadiens ne jouissent pas à l'heure actuelle.

Pour ceux qui ne le savent pas, on n'est pas tenu d'appliquer le rappel d'un produit automobile au Canada s'il s'agit, par exemple, d'un défaut détecté dans des sièges pour enfants. Le Canada ne peut pas forcer un rappel, même s'il remet en question la sûreté ou la fiabilité de freins ou d'autres composantes d'un véhicule ou de leurs données. Il n'en est pas de même aux États-Unis.

Mon allocution portera sur quelques-uns de ces problèmes. Le projet de loi nous offre une occasion de protéger les consommateurs canadiens et d'obtenir un traitement équitable.

Il est intéressant de souligner que je parle de ce problème à la Chambre depuis plus de 10 ans. Dans le passé, aucun ministre des Transports, conservateur ou libéral, ne pouvait obliger des fabricants d'automobiles à agir comme il convenait de le faire. Malheureusement, pendant toutes ces années, nous avons négligé toute une série d'accidents, d'augmentation des primes d'assurance et de problèmes de sécurité publique, et ce sont les consommateurs qui en ont fait les frais.

Il n'y a pas si longtemps que le fabricant Volkswagen était accusé d'avoir faussé les données sur les émissions de ses voitures et que Toyota essayait de tromper le public au sujet de son modèle Prius. En l'occurrence, le Canada n'a pas obtenu un traitement équitable et les mêmes règlements que ceux offerts aux États-Unis. Enfin, rappelons le problème des coussins gonflables de marque Takata, qui sont défectueux au Canada. On nous regarde de haut à cause de ce rappel. Tous les coussins gonflables de Takata ont des défauts, mais comme ce fabricant vend ses produits dans tous les marchés, nous conduisons presque tous une auto dont les dispositifs ne garantissent aucune sécurité, et le programme de rappel canadien est l'esclave de celui des États-Unis.

Je vais présenter quelques chiffres pour expliquer pourquoi nous nous trouvons dans une telle situation, mais rappelons-nous la place que nous occupons dans cette industrie. Je vais donc me concentrer sur nos droits personnels de consommateurs, sur la place que l'industrie occupe dans les marchés, sur les raisons pour lesquelles nous avons tant de difficulté à rappeler les produits et sur ce que nous pouvons faire dans le cadre de l'étude du projet de loi, notamment lors de l'audition de témoins.

Il est important de noter que les dispositions du projet de loi S-2 ont déjà été présentées par le ministre de l'époque, M. Baird, qui avait promis de présenter une telle mesure législative lorsque les conservateurs étaient au pouvoir. Il aurait pu modifier la loi, mais, au bout du compte, il y a eu un manque de volonté politique et d'action concrète. Malheureusement, ce fut une occasion manquée, mais ce fut aussi le début d'une série de débats vigoureux à la Chambre au sujet du dossier Toyota. Ce dossier est important, car il met en lumière le fait que nous n'obtenons pas un traitement équitable. Lors des événements, Transports Canada félicitait Toyota d'avoir émis un avis de rappel. Pendant ce temps aux États-Unis, on tenait des audiences. On a même fait venir le président de l'entreprise en sol américain pour qu'il présente des excuses. Le Canada n'a pas eu droit aux mêmes égards; l'entreprise n'a même pas pris la peine d'envoyer un représentant.

Aux États-Unis, où les consommateurs américains étaient beaucoup mieux protégés qu'ici, le dossier s'est conclu par un règlement de plusieurs millions de dollars. En plus de cela, le pays a obtenu des investissements destinés à de nouvelles recherches et technologies. Qu'a reçu le Canada? Rien. Nous n'avons absolument rien reçu dans ce dossier.

● (1550)

C'était à une époque où cela faisait 30 ans que l'industrie réclamait l'harmonisation des normes. Ainsi, il y a eu du progrès dans ce sens.

Il était frustrant de voir les problèmes causés par le fait que les normes — celles relatives aux pare-chocs, mais aussi à d'autres types de pièces — n'étaient pas les mêmes entre les deux pays. L'industrie a déployé d'importants efforts de lobbying dans ce dossier.

Cependant, pour ce qui est des droits des consommateurs, il en était tout autrement pour les Canadiens. Les attentes concernant les consommateurs étaient différentes. Fait encore plus important, il y avait un gouvernement faible qui a permis et qui continue à ce jour de permettre à un pays étranger de fixer les règles et les niveaux d'indemnisation et de responsabilité des fabricants d'automobiles aux États-Unis. Il y a une abdication complète de responsabilité. Cela ne changera que lorsque ce projet de loi sera adopté, car, actuellement, le ministre des Transports n'a aucun pouvoir officiel. Peu importe à quel parti politique il appartient; il ne peut rien faire. Le gouvernement le sait depuis longtemps, et nous en avons vu les conséquences pour les Canadiens. Plusieurs cas problématiques se sont produits dans le passé. C'est pourquoi nous sommes heureux de voir ce projet de loi présenté. Je vais parler de l'importance de certains des nouveaux pouvoirs qu'il accordera.

### *Initiatives ministérielles*

Le gouvernement conservateur précédent a tenté à la dernière minute de présenter un projet de loi qui s'attaquait à cet enjeu à la fin de son mandat. La question refait maintenant surface seulement parce que l'histoire des sacs gonflables de Takata a atteint de telles proportions qu'il ne fait plus aucun doute que les Canadiens sont ébranlés, sans oublier les scandales de Volkswagen ou de Toyota. Le scandale de Volkswagen a éclaté pendant la campagne électorale. Les Canadiens ont perdu des dizaines de milliers de dollars dans l'investissement que constituait leur véhicule. Qui plus est, à l'heure où nous étions appelés à prendre les mesures nécessaires pour lutter contre le réchauffement climatique en réduisant les émissions et la pollution, une manoeuvre concertée, qui a réussi pendant une courte période, a permis de vendre les véhicules polluants aux Canadiens, aux Américains et aux gens partout dans le monde de façon malhonnête. La manipulation a entraîné une hausse des émissions et de la pollution, et Volkswagen en a tiré des profits. Le scandale a mené à des sanctions pécuniaires aux États-Unis. Toutefois, rien n'était prévu pour les consommateurs canadiens. Par conséquent, ils ont dû intenter un recours collectif parce que le gouvernement n'a pas voulu s'en occuper et était trop paresseux pour le faire.

Ce projet de loi nous arrive enfin de l'autre endroit, du Sénat. Il n'a pas été déposé à la Chambre des communes par le ministre des Transports, comme on aurait pu l'espérer, étant donné que le projet de loi, qui avait été élaboré par le gouvernement conservateur précédent, était disponible et prêt et dormait sur les tablettes depuis deux ans. Les libéraux n'avaient qu'à le dépoussiérer, à le présenter, à mettre les choses en branle et à le faire adopter. Il a plutôt fallu l'autre endroit pour faire avancer les choses. Les libéraux n'ont supposément pas de caucus au Sénat. Il semble donc qu'il a fallu une initiative parlementaire pour faire avancer les choses. Voilà ce dont il s'agit en fin de compte.

Je suis reconnaissant que ce projet de loi soit lié au travail du ministre des Transports précédent et des conservateurs, parce qu'il y a du bon travail qui a été effectué. Par exemple, le ministre a le pouvoir d'ordonner à une entreprise de publier un avis de non-conformité comme le prévoit l'arrêté ministériel. À l'heure actuelle, les entreprises n'ont pas à se conformer à cela, mais le ministre pourrait, par exemple, imposer le rappel d'un siège d'enfant qui n'apparaît pas dans la liste et pour lequel un rappel a été ordonné. Le ministre pourrait demander d'apporter une correction, et les entreprises seraient tenues d'effectuer des inspections supplémentaires et de respecter les arrêtés ministériels.

● (1555)

Bien que cela puisse se faire à l'aide de pouvoirs moindres, mais tout de même considérables, on discute aussi de la possibilité de conférer aux agents verbalisateurs le pouvoir de conclure une entente administrative afin de pouvoir faire appliquer la loi, d'accroître les pouvoirs des inspecteurs de Transports Canada et de dispenser une entreprise de se conformer à des normes réglementaires applicables à un modèle de véhicule. Ces choses favoriseraient la mise au point de nouvelles technologies et contribueraient à une nouvelle prise de conscience. J'ai quelques réserves à ce sujet, mais je sais qu'il existe une certaine discrétion ministérielle à cet égard. Il sera essentiel d'avoir des fonctionnaires de Transports Canada qui sont prêts à faire ce travail et qui ont été formés à cette fin. Ce sera possible grâce à ce projet de loi, et je m'en réjouis.

Le projet de loi prévoit aussi des sanctions pécuniaires et accorde le droit d'interjeter appel d'une décision devant un tribunal, ce qui donnerait davantage de publicité aux dossiers. C'est quelque chose d'important parce qu'il n'est pas suffisant de créer un site Web gouvernemental pour gérer de telles situations. Une personne ne

devrait pas avoir à apprendre qu'il y a un rappel après avoir amené sa voiture à l'atelier de réparation automobile. Ce n'est pas la meilleure façon de s'attaquer au problème. Le projet de loi accroîtrait les pouvoirs des inspecteurs et mettrait en place des mesures pour aider les concessionnaires.

Je tiens à souligner une chose importante: notre pays n'a malheureusement pas su conserver son empreinte dans l'industrie automobile. Ironiquement, en ce moment même, nous sommes en train de renégocier l'Accord de libre-échange nord-américain. Quand nous avons signé l'ALENA et le libre-échange, nous étions le deuxième pays en importance dans le secteur de l'automobile, pour le montage et la production. Autour de ce secteur gravitaient les industries de la fabrication de pièces et d'autres, organisées en grappes. Il est bien sûr plus facile pour les domaines du transport, par exemple, de se rassembler autour de ce secteur, notamment pour tirer parti des ressources.

Dans le cas des matériaux, les choses ont quelque peu changé. Quand nous avons signé cet accord, et même il y a 10, 20, 30 ou 40 ans, les autos étaient fabriquées principalement en acier. C'est encore le cas aujourd'hui, mais maintenant les pièces se composent de toutes sortes de matériaux, de plastique et de matériaux encore plus légers. On fabrique aussi certaines composantes de manière à ce que les véhicules soient plus légers, plus solides, plus souples, et cetera.

Ce qui est vraiment important, c'est que, quand nous avons signé ces accords commerciaux, nous avons abandonné le Pacte de l'automobile, grâce auquel nous produisions et fabriquions au Canada des véhicules qui étaient ensuite expédiés aux États-Unis. C'était un accord commercial très positif qui nous ouvrait l'accès au marché américain. Nous effectuons une grande partie de la fabrication et de la distribution aux États-Unis. C'est en fait à cette époque que nous nous classions au sommet de l'industrie automobile. Quand nous avons adopté le libre-échange en signant l'ALENA, les Japonais l'ont ensuite contesté pour introduire leurs produits dans nos régions. Depuis ce temps-là, nous sommes tombés au neuvième rang. Le lien de tout cela avec le projet de loi et le dossier que nous étudions maintenant est très clair: c'est le degré de concentration de ce secteur sur les rappels de produits. Prenons par exemple les sacs gonflables. La société Takata vient de se mettre en faillite. Il est évident qu'en consolidant toute l'industrie entre les mains d'un seul fabricant, on se rend très vulnérable.

Nous avons assisté à cette concentration et aux pertes qu'elle a causées au Canada. On explique que la perte d'emplois vers le Mexique — et maintenant vers le Sud des États-Unis — est due à des incitatifs et ce genre de choses, mais en réalité elle est surtout attribuable à la baisse des salaires. Il est bien malheureux de constater que, au Mexique, les travailleurs qui montent les véhicules n'auront jamais assez d'argent pour les acheter. Ce ne sont pas des automobiles de luxe ou d'importation. Tout simplement, les salaires des travailleurs qui les fabriquent ne sont pas du tout proportionnels à la valeur des véhicules.

● (1600)

Ce qui arrive, c'est que ces voitures sont expédiées et achetées à l'étranger. Il s'agit d'un marché où les salaires sont bas, ce qui a également entraîné un conflit aux États-Unis lié à l'arrivée du président Trump et au départ, entre autres, d'usines d'automobiles. En définitive, nous avons perdu une grande partie de notre contrôle dans cette industrie et de notre influence auprès de ses décideurs.

*Initiatives ministérielles*

Comme nous laissons aux autres le soin de chercher à améliorer la fabrication de ces véhicules, ils le font souvent en fonction de leurs perceptions. Je suis fier de pouvoir dire que des sièges d'auto pour bébés ont été conçus par le passé dans ma circonscription, Windsor-Ouest, grâce à AUTO21. Les libéraux n'ont pas renouvelé AUTO21, mais le programme a innové lorsqu'il existait encore et il mené à la création de sièges plus sécuritaires.

Alors que la production et la distribution quittent la région, si nous ne faisons rien pour défendre cette industrie par tous les moyens, comme c'est le cas présentement, nous continuerons de perdre des emplois, de perdre le contrôle et de laisser les autres innover à notre place. Sans ce projet de loi, nous serons à la merci des États-Unis et des autres pour ce qui est de nos normes et de la sécurité des véhicules sur nos routes.

D'autres politiques gouvernementales sont concernées. Songeons, par exemple, au Programme de remise écoAUTO, créé par les conservateurs. Voilà qui nous rappelle de vieux souvenirs. Ce programme visait à faire entrer des véhicules à faibles émissions sur le marché canadien. J'ai indiqué tout à l'heure que Volkswagen avait systématiquement dupé ses clients et que l'affaire a donné lieu à un grand recours collectif. Malheureusement, les consommateurs canadiens n'ont pas d'autre moyen que les tribunaux pour se faire entendre, tandis qu'aux États-Unis des audiences ont eu lieu. En créant le Programme de remise écoAUTO, les conservateurs se disaient que ce serait épatant si les consommateurs achetaient des véhicules à faibles émissions. Ils ont doté le programme d'une enveloppe de 110 millions de dollars, et les gens qui achetaient un véhicule respectant certaines normes d'émissions et de consommation de carburant avaient droit à un remboursement de 1 000 \$ à 2 000 \$ payé par les contribuables canadiens, selon le véhicule.

C'était une idée merveilleuse, surtout lorsque les constructeurs ont décidé de retirer les coussins gonflables de leur voiture pour en réduire le poids et la consommation de carburant. Par exemple, Toyota a enlevé les coussins gonflables latéraux de la Yaris, qui faisait partie des véhicules admissibles au Programme de remise écoAUTO. Des véhicules secondaires ne respectant pas les normes européennes d'émissions ont été envoyés au Canada, où ils étaient admissibles au Programme de remise écoAUTO. Ce sont les contribuables qui payaient les subventions. Des constructeurs d'automobiles étrangers ont été subventionnés par le gouvernement.

Voilà des problèmes qui rendent ce projet de loi très important. Dans cette industrie qui devra avoir recours à de la haute technologie à l'avenir, nous devons nous assurer que les droits des consommateurs sont protégés, que la sécurité publique prime et que le ministre dispose des pouvoirs nécessaires, grâce à ce projet de loi, pour résoudre certains problèmes.

Il a été question des véhicules autonomes tout à l'heure. Ce sera bientôt une réalité. Certaines municipalités ont même déjà fait de leur territoire des zones de mise à l'essai des véhicules autonomes. Nous verrons bientôt apparaître des camions autonomes sur les routes de notre pays. Nous devons nous assurer d'adopter les dispositions législatives et réglementaires nécessaires, car il faudra surveiller l'utilisation de ces nouvelles technologies. C'est un peu ce que fait le projet de loi, quoiqu'il faille veiller à ce que les dispositions qu'il contient soient suffisantes.

• (1605)

**M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Monsieur le Président, je constate à la Chambre un sens aigu de l'importance de la mesure législative, et c'est très encourageant. Ce matin, l'un des

collègues du député a déclaré qu'il y a parfois différents types de mesures législatives, et il me semble qu'un large consensus commence à se dégager par rapport au projet de loi S-2. Il y a bien quelques petites questions à régler, mais, de façon générale, tous semblent vouloir aller de l'avant.

Les députés du NPD ont-ils déjà rédigé des modifications qu'ils aimeraient présenter à cette étape? Si c'est le cas, le comité pourrait les examiner. Les comités permanents font de l'excellent travail pour ce qui est de trouver des façons d'améliorer les mesures législatives. En écoutant le débat aujourd'hui, je constate qu'il y a un large consensus quant à l'importance de cette mesure législative. Selon ce que j'ai entendu, je crois que le projet de loi fera l'unanimité, à tout le moins pour son renvoi au comité.

Le député pourrait-il nous dire s'il y a des amendements en particulier qu'il souhaiterait voir présenter?

**M. Brian Masse:** Absolument, monsieur le Président. Un des amendements que je vais déposer porte sur le travail que j'ai fait précédemment au Parlement sur ce qu'on appelle « le droit de réparer ». Le droit de réparer concerne le marché secondaire de l'automobile et non les concessionnaires. Le marché secondaire a eu de la difficulté à obtenir des renseignements des concessionnaires et des entreprises sur l'équipement, les logiciels, les formations et tout autre outil. Des magasins comme Canadian Tire et de petits garages et ateliers de réparation ne reçoivent pas les bonnes informations ou formations ou même les bons documents des fabricants, c'est-à-dire des équipementiers. Ceux-ci préviennent le simple téléchargement d'un logiciel. Une voiture pourrait être réparée à un garage local, mais elle doit être remorquée ailleurs pour se faire installer le logiciel, ce qui représente un simple téléchargement de quelques secondes. Il s'agit d'une des préoccupations que je vais soulever.

La technologie évolue. Une entente volontaire à cet égard a été établie par le passé, j'espère donc que les conservateurs et les libéraux appuieront cette idée. Nous devons peut-être nous pencher davantage sur la question puisque la technologie a évolué de façon assez importante au cours des 10 dernières années. Le projet de loi ne tient pas compte de certains des nouveaux éléments qui sont requis.

Par exemple, les habitants des régions rurales qui reçoivent un avis de rappel ne peuvent pas faire réparer leur véhicule parce que le garage du coin ne parvient pas à obtenir le logiciel adéquat du fabricant, ce qui n'est pas gratuit. Le prix est le même pour tout le monde, mais si le garage du coin ne parvient pas à télécharger l'information, le véhicule doit être remorqué ou il est condamné à rester longtemps dans la rue, ce qui aggrave les problèmes environnementaux et de réparation et par conséquent augmente encore le danger.

Si un rappel relatif aux coussins gonflables est fait, par exemple, et que les réparations ne peuvent être effectuées que chez le concessionnaire, il en résulte que tous les véhicules concernés ne peuvent être réparés correctement. Ces véhicules continueront à rouler avec leurs pièces faisant l'objet d'un rappel au lieu que le garage du coin ou l'entreprise de taille moyenne règle le problème. Nous devons nous assurer que ce point est couvert par la mesure législative.

### *Recours au Règlement*

Les libéraux semblent vouloir absolument s'en prendre aux petites entreprises en ce moment, mais peut-être finiront-ils par comprendre, en raison des questions de sécurité publique et des enjeux environnementaux, que nous devons soutenir les petites entreprises dans ce dossier parce que ce sont les petites entreprises qui sont par moment paralysées simplement parce que des fabricants ne divulguent pas l'information.

Les États-Unis fournissent ces renseignements conformément à leurs lois environnementales, et cela s'est même produit dans plus d'une situation sur une base volontaire, et on a par la suite assuré un suivi. C'était plus que simplement sur une base volontaire. Si les rappels étaient nécessaires, ils avaient le pouvoir de les imposer. Au Canada, les rappels sont entièrement sur une base volontaire, et seules les sociétés telles que General Motors les effectuent tous. Je dois admettre que Ford s'est rattrapé à cet égard, puis Chrysler aussi.

Nous devons veiller à moderniser la loi, car si les gens attendent en ligne pour faire réparer leur siège pour enfant en raison d'un rappel, il y a quelque chose qui cloche.

• (1610)

**Mme Jenny Kwan (Vancouver-Est, NPD):** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de ses observations réfléchies et du large contexte historique qu'il a fourni. Il a beaucoup travaillé au dossier de la protection des consommateurs. Cela ne fait aucun doute.

Une disposition du projet de loi permettrait au ministre d'utiliser son pouvoir pour établir une amende à un montant inférieur à celui prévu par le règlement. Cela soulève la question à savoir pourquoi nous aurions une telle disposition. Le député a-t-il des préoccupations concernant cette disposition et le risque d'abus qu'elle présente?

**M. Brian Masse:** Monsieur le Président, c'est une question très intéressante parce que cette disposition m'apparaît comme étant une protection inutile contre les consommateurs. Il s'agirait d'une clause échappatoire.

Dans certains cas, ce qui est nécessaire, c'est la réciprocité avec les États-Unis. Si nous devons vraiment avoir une loi qui fixe les mêmes normes pour les véhicules vendus au Canada et aux États-Unis, le consommateur devrait s'attendre aux mêmes éléments, et on devrait obtenir les mêmes résultats de la part des entreprises.

J'ai pris l'exemple du problème que Toyota a connu avec le logiciel de la Prius parce qu'il s'agit du problème principal. En Californie, lorsque la Prius a rencontré un problème de logiciel, on allait souvent chercher les résidents de la Californie à leur domicile — du moins, leur voiture — pour les conduire jusqu'au concessionnaire. Il s'agit de l'une des ententes qui avaient été prises. Autrement, on aurait imposé une amende à l'entreprise. Entretemps, en Colombie-Britannique, le propriétaire du véhicule devait le ramener au concessionnaire, et le rappel n'a eu lieu que plusieurs mois plus tard après qu'on ait fait de nombreuses pressions et qu'il soit devenu trop évident qu'il fallait intervenir ici aussi.

Une telle attitude a aussi influé sur le traitement que les entreprises accordent au pays. Permettre à un ministre de surveiller les sanctions au moyen de mesures aussi complexes et alambiquées n'est pas satisfaisant pour les consommateurs. Nous voulons des lois aux attentes claires, sans échappatoires. Ce sera l'un des aspects intéressants du travail des membres du comité, lorsqu'ils recevront des groupes de défense des droits des consommateurs, pour veiller à ce que la loi soit simple et efficace.

Enfin, en ce qui concerne les exemples aux États-Unis et ici, les comparaisons sont toujours à notre désavantage. Les gens s'en

sortent mieux s'ils achètent un véhicule aux États-Unis. C'est pourquoi les résidents de certaines localités frontalières font ce choix. Les consommateurs y sont protégés. Il y a également l'aspect de la réparation automobile. Le droit à la réparation dans le marché secondaire est beaucoup plus important chez nos voisins du Sud.

Cette disparité doit être éliminée. Si les entreprises veulent avoir accès aux mêmes conditions de marché pour vendre une pomme en Amérique du Nord, au Canada et aux États-Unis, les consommateurs devraient tous recevoir le même traitement. Elles ne peuvent pas nous réserver un traitement différent seulement parce qu'elles n'ont pas envie d'offrir les mêmes services, et le projet de loi doit nous protéger de ce type de décision.

• (1615)

**M. Kelly McCauley (Edmonton-Ouest, PCC):** Monsieur le Président, je remercie le député de ses propos réfléchis. Il n'arrive pas souvent qu'on rappelle quelque chose d'aussi ancien que le Pacte de l'automobile. C'était donc très intéressant.

Je crois que nous allons tous nous prononcer en faveur du renvoi du projet de loi S-2 au comité. L'un des problèmes que nous voyons, toutefois, c'est que le projet de loi ne va pas assez loin, surtout pour ce qui est des questions soulevées dans le rapport du vérificateur général. On peut notamment lire dans le rapport qu'au cours des dernières années, le ministère des Transports n'a apporté des modifications aux règlements que dans la foulée des États-Unis, ce qui laisse peut-être les Canadiens dans une situation précaire en matière de sécurité. En attendant les États-Unis avant de modifier la réglementation, Transports Canada expose les Canadiens à des risques. Or, le projet de loi S-2 ne permet pas de régler le problème. Je me demande ce qu'en pense le député.

**M. Brian Masse:** Monsieur le Président, on en dira ce qu'on en voudra, il est inacceptable de se contenter des miettes comme nous le faisons actuellement. C'est ce qu'on constate lorsqu'on compare les mesures qui protègent les consommateurs américains dans le secteur de l'automobile à celles qui nous protègent, nous. Voilà ce que nous recevons, en fait: des miettes. Nous acceptons ce qui nous est offert. Lorsque le président de Toyota a présenté ses excuses au Congrès et au Sénat des États-Unis, Transports Canada s'est contenté de publier des félicitations. Résultat: les États-Unis ont obtenu des investissements de plusieurs millions de dollars, et les consommateurs américains sont mieux protégés; de notre côté, nous n'avons rien obtenu. Cette situation doit cesser. Il faut une réciprocité complète. Le projet de loi doit servir à cela.

\* \* \*

## RECOURS AU RÈGLEMENT

### INITIATIVES PARLEMENTAIRES

**M. John Nater (Perth—Wellington, PCC):** Monsieur le Président, j'invoque le Règlement concernant la déclaration du 9 mai 2017 du Président au sujet du projet de loi C-343, Loi constituant le Bureau de l'ombudsman fédéral des victimes d'actes criminels et modifiant certaines lois, inscrit au nom de la députée de Beauport—Côte-de-Beaupré—Île d'Orléans—Charlevoix.

Comme vous, j'ai passé tout l'été à réfléchir sur les commentaires du Président à ce sujet et je suis maintenant prêt à faire des commentaires sur les dispositions qu'il propose.

Le Président a attiré l'attention de la Chambre sur la disposition du projet de loi C-343, à savoir l'article 26 qui se lit comme suit:

26 (1) Sous réserve du paragraphe (2), la présente loi entre en vigueur à la date fixée par décret.

(2) Le décret visé au paragraphe (1) ne peut être pris que si, d'une part, le gouverneur général a recommandé l'affectation de crédits pour l'application de la présente loi et, d'autre part, le Parlement a affecté ces crédits.

Ce qui préoccupe surtout le Président, c'est l'article 54 de la Loi constitutionnelle de 1867, qu'on appelait auparavant l'Acte de l'Amérique du Nord britannique (1867). Cet article prévoit que le gouverneur général doit donner sa recommandation en ce qui concerne les affectations de crédits.

Ce principe constitutionnel trouve application, dans la procédure parlementaire, au paragraphe 79(1) du Règlement, et cette question est donc du ressort du Président, selon ce que citait le député de Guelph dans son intervention du 20 juin 2017.

En effet, comme l'a déjà écrit l'expert constitutionnel anglais sir Ivor Jennings:

Lorsqu'il est question du contrôle financier exercé par la Chambre des communes, nous sommes aux frontières d'un domaine où les lois, le privilège parlementaire et les usages parlementaires sont presque inextricablement liés.

Au cours des 150 dernières années, il y a eu plusieurs précédents en matière de procédure pour ce qui est de la prérogative financière de la Couronne. Voilà un domaine où la jurisprudence abonde et où il est facile de retourner loin en arrière, car cette loi constitutionnelle et les règles de procédure qui y sont associées n'ont pas véritablement changé depuis la Confédération.

J'attire votre attention sur la sixième édition de la *Jurisprudence parlementaire de Beauchesne*, où on peut lire ce qui suit au commentaire 611:

Un projet de loi du Sénat dont certaines dispositions engagent des revenus de l'État demeure recevable, si une disposition de ce projet de loi précise qu'aucune somme ne sera engagée sans autorisation préalable du Parlement.

Il est ensuite question de la décision rendue par le Président Cockburn le 5 avril 1870. Voici ce qu'on peut lire à la page 155 des *Journaux*:

La première clause décrète, entre autres choses, que rien de contenu dans le Bill n'autorisera le ministre à faire aucune dépense à laquelle le Parlement n'aurait pas donné préalablement sa sanction. Ceci fait comprendre le sens de la 8<sup>e</sup> clause mentionnée par l'Honorable Membre. Aucun Contrat, par conséquent, ayant pour effet d'obliger le Gouvernement, et de nécessiter une dépense de deniers Publics, ne pourrait être conclu en vertu de cette clause, à moins que telle dépense n'eût été préalablement sanctionnée par le Parlement; il ne peut, conséquemment, maintenir l'objection de l'Honorable Député de Chateauguay.

Pour que les choses soient claires, le libellé dont il est question est la clause conditionnelle figurant à l'article 1 de l'Acte pour amender l'Acte concernant les phares, bouées et balises, qui a été cité par le député de Guelph.

Selon son propre libellé, le paragraphe 26(2) du projet de loi C-343 ne donne pas au gouverneur en conseil, dans ce cas, le pouvoir d'adopter un décret visant à assurer l'entrée en vigueur de la loi tant que le pouvoir d'engager des dépenses — par voie d'affectation de crédits — n'a pas été accordé par le Parlement.

J'aimerais maintenant revenir à l'ouvrage de *Beauchesne* et citer le commentaire 613:

Un projet de loi qui confère au gouvernement un pouvoir dont l'application nécessitera l'affectation de crédits, mais au gré du Parlement, sans entraîner de dépense directe, n'est pas une mesure financière et n'a pas à être précédé de la recommandation royale pour être présenté.

Aucune référence n'est donnée, mais si on consulte la quatrième édition de l'ouvrage de *Beauchesne*, le commentaire portant le numéro 277(2) fait référence à une décision rendue le 23 février 1912, aux pages 3719 et 3720 des *Journaux*.

Dans sa réponse à sir Wilfrid Laurier, qui avait invoqué le Règlement, le premier ministre d'alors, M. Borden, s'est exprimé sur le sujet de façon fort convaincante:

### *Recours au Règlement*

On ne propose pas d'affecter une parcelle quelconque des revenus publics aux fins que prévoit l'article. Il est simplement dit que si, à une période ultérieure, le Parlement vote un crédit pour cette fin spéciale, ce crédit sera employé par le gouverneur en conseil en la manière prescrite par les clauses du projet de loi. Ces clauses sont simples et lucides. Il est impossible de ne pas les comprendre [...]

Il est donc clair qu'avant qu'il soit possible de dépenser un seul dollar des fonds publics en vertu du projet actuel, une résolution devra être soumise au Parlement, avec l'assentiment de Son Altesse Royale le Gouverneur général, que cette résolution devra être étudiée en comité général et former la base d'une mesure qui seule permettra l'emploi des crédits.

#### ● (1620)

La prétention émise par le très honorable député que la mesure comporte la dépense de certaines sommes d'argent public me semble donc complètement erronée. La réponse est simple, c'est que sans la présente mesure, si une demande de crédits était soumise à la Chambre, si elle était agréée en comité général et adoptée par le Parlement, le Gouverneur général en conseil se trouverait sans mécanisme administratif pour son emploi. La mesure n'est pas destinée à établir le mode d'emploi de certains crédits qui peuvent être ou non accordés par le Parlement à cette fin. Il n'est question de dépenser aucune parcelle des fonds publics pour cette fin jusqu'à ce qu'une loi demandant ces crédits soit soumise, basée sur une résolution conformément à l'article 54 de la loi de l'Amérique britannique du Nord.

Le Président Sproule a rendu une décision à l'appui de l'argument de M. Borden. Je le cite:

On m'a fait remarquer que lorsque le Parlement accorderait des crédits à cette fin, la résolution devrait passer par la filière ordinaire des lois accordant des crédits [...]. Cela, à mon sens, constitue une ample garantie pour la Chambre, puisqu'on pourra y accorder tout l'attention que comportent les lois accordant des crédits. J'ai donc cru qu'une résolution n'était pas ici nécessaire. C'était là mon opinion et je ne crois pas devoir la changer maintenant, bien qu'il puisse se faire que je fasse erreur.

Monsieur le Président, j'aimerais également citer un autre passage de la sixième édition de l'ouvrage de *Beauchesne*, plus précisément le commentaire 614, qui dit:

Un projet de loi visant la mise en place d'un mécanisme de dépense de certaines sommes tirées des revenus de l'État, sous réserve de l'autorisation ultérieure du Parlement, peut être présenté à la Chambre sans la recommandation de la Couronne.

Cette citation comprend un renvoi à la décision rendue par le Président Sproule le 16 janvier 1912, à la page 158 des *Journaux*. Cette décision est fondée sur un précédent anglais, qui a été décrit comme suit: « [...] une motion pour permission de présenter un bill permettant au gouvernement d'acquérir des terres pour fins publiques, mais ne pourvoyant pas aux fonds nécessaires pour cette acquisition. Objection étant soulevée à l'effet que le bill "constituait une charge sur le public", réponse fut faite que le bill proposait seulement de donner au gouvernement pouvoir d'acheter les terres, mais que pour lui permettre d'user de ce pouvoir, un crédit devrait être voté en comité: Que le bill ne permettrait au gouvernement d'acheter des terres qu'en autant que la Chambre en comité aurait pris le crédit en considération et l'aurait adopté: Que le projet de loi n'autorisait le paiement d'aucuns deniers publics, bien que des dépenses fussent nécessairement s'ensuivre. L'Orateur décida que l'objet du bill était d'acquérir des terres pour certaines fins. Qu'il ne donnait pas le pouvoir d'acquérir la propriété. »

Le projet de loi C-343 établit un mécanisme — même si on pourrait affirmer, de façon plus précise, qu'il ne fait que confirmer le mécanisme existant en ce qui concerne l'ombudsman fédéral des victimes d'actes criminels, qui relève en ce moment de la ministre de la Justice — selon lequel certaines dépenses additionnelles pourraient, ultérieurement, être approuvées et engagées à cette fin. Le paragraphe 26(2) de la mesure législative est on ne peut plus clair: les crédits parlementaires ultérieurs doivent faire l'objet d'un texte législatif distinct.

### Recours au Règlement

Qui plus est, pour protéger l'initiative financière de la Couronne, si le projet de loi C-343 était adopté, il n'entrerait en vigueur que lorsqu'un décret serait pris et seulement si la condition préalable relative aux crédits nécessaires était respectée. Bien entendu, dans ce cas, il faudrait d'abord obtenir la recommandation du gouverneur général, qui agit sur l'avis des conseillers constitutionnels.

Comme le Président l'a souligné dans sa déclaration, cette condition préalable à l'entrée en vigueur à une date fixée par décret est semblable aux dispositions figurant dans les projets de loi S-205 et S-229. Avant l'ajournement d'été, le député de Guelph a soumis des mémoires sur ce dernier projet de loi.

Sans me prononcer sur le bien-fondé de ces deux projets de loi, je tiens tout de même à souligner que, après avoir jeté un coup d'œil rapide aux travaux du Sénat, je n'ai pas l'impression que c'est la première fois que ce dernier ajoute une disposition relative à l'entrée en vigueur d'un projet de loi, même si c'est peut-être la première fois au cours des dernières années que la Chambre des communes est saisie de l'étude d'une telle disposition. Dans cette optique, il convient d'examiner la façon dont l'autre endroit a abordé la question.

L'article 10-7 du Règlement du Sénat consacre dans la procédure le principe établi à l'article 54 de la Loi constitutionnelle de 1867. Cet article se lit comme suit: « Le Sénat ne peut faire l'étude d'un projet de loi comportant des affectations de crédits que si l'objet en a été recommandé par le Gouverneur général. »

Cet article est plus concis que l'article 79(1) du Règlement de la Chambre, mais il applique néanmoins le même principe. Par conséquent, en quoi cet article, qui aborde le principe constitutionnel dont il est question à l'article 54, entre-t-il en conflit avec les dispositions libellées comme l'article 26 du projet de loi C-343?

À la page 155 de *La procédure du Sénat en pratique*, on peut lire ce qui suit:

En plus des critères énoncés ici, certains Présidents ont déterminé dans leurs décisions qu'un projet de loi nécessitant normalement une recommandation royale demeure recevable si une disposition de ce projet de loi précise clairement que la loi n'entrera en vigueur que lorsque le Parlement aura attribué les fonds nécessaires.

• (1625)

À l'appui de cette proposition, la note 181 fait référence au commentaire 611 se trouvant dans l'ouvrage de Beauchesne, que j'ai déjà cité, ainsi qu'à deux décisions du Président Kinsella. La première décision, qui a été rendue le 27 mai 2008 et figure à la page 1087 des *Journaux* du Sénat, expose le raisonnement utilisé par le Président lorsqu'il a étudié la question. Le député de Guelph a déjà cité une partie de cette décision. En voici un autre extrait:

L'élément clé de cette question se réfère, sans aucun doute, au paragraphe 52(2) du projet de loi qui dit que la plupart des dispositions du projet de loi ne peuvent entrer en vigueur que si le gouverneur général a recommandé l'affectation des crédits et que le Parlement a affecté ces crédits. Par conséquent, le simple fait d'adopter le projet de loi S-234 ne donnera lieu à aucune dépense [...]

Le mot « affectation » est souvent utilisé assez librement. Mais ce mot a néanmoins un sens plus strict. Une affectation s'entend d'une somme d'argent que le Parlement alloue à des fins précises. Comme on le constate dans le cas des projets de loi de crédits, les affectations servent souvent à financer des entités dont le cadre juridique a été établi par d'autres mesures.

Par conséquent, il faut se demander si le projet de loi S-234 « affecte » réellement des crédits en ce sens. Comme nous l'avons déjà souligné, les crédits, aux fins du projet de loi S-234, devront être votés ou affectés séparément par le Parlement, sur la recommandation du gouverneur général, avant que le projet de loi puisse entrer en vigueur.

C'est ici que les choses se corsent:

Le projet de loi S-234 semble donc respecter pleinement l'initiative financière de la Couronne, car aucun crédit n'est affecté ou ne doit nécessairement l'être.

Plus loin, le Président Kinsella dit ceci:

Le projet de loi S-234 respecte l'initiative financière de la Couronne tout en donnant au Parlement la possibilité d'envisager une nouvelle proposition. Il n'engage pas des dépenses réelles et ne fait que préparer le terrain pour que ces dépenses puissent être engagées si la Couronne décide de recommander ces dépenses et si le Parlement décide d'affecter les crédits nécessaires.

La deuxième décision, qui date du 5 mai 2009 et se trouve à la page 564 des *Journaux* du Sénat, rappelle l'analyse présentée dans la décision que je viens tout juste de citer et en tire la conclusion suivante:

La décision concernant le projet de loi S-230 est la même. Ce projet de loi n'exige pas une recommandation royale car rien ne peut arriver après son adoption tant et aussi longtemps que des fonds n'auront pas été affectés. Par conséquent, le débat peut se poursuivre.

C'est aussi le raisonnement sur lequel s'est appuyé notre ancien légiste et conseiller parlementaire, Rob Walsh, dans un article de la *Revue parlementaire canadienne*, publié en 1994 et intitulé « Quelques commentaires sur l'article 54 et l'initiative de la Couronne en matière financière », où il cite les propos d'un ancien conseiller législatif du ministère de la Justice:

Il arrive qu'au cours d'une session on adopte un projet de loi pour lequel aucun crédits ne sont prévus. Dans ce cas, nous insérons généralement une disposition d'affectation de crédits dans ce projet de loi parce qu'on n'a pas prévu de crédits au Budget des dépenses. Dans d'autres cas, nous n'avons pas besoin de le faire car nous partons du principe que le Parlement votera les crédits. S'il ne le fait pas, la loi deviendra inopérante.

Enfin, en ce qui concerne la décision rendue en 1978 par le vice-président Gérard Laniel, qui a été citée par le secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre et à laquelle a répondu le député de Guelph, M. Walsh a offert le point de vue critique suivant:

Il est difficile d'envisager pourquoi il devrait en être ainsi quand l'adoption du projet de loi, sans disposition de non-affectation, indiquerait nettement qu'aucune dépense de fonds public n'est autorisée en vertu du projet de loi.

Plus loin dans l'article, M. Walsh fait valoir l'argument suivant:

Dans le cas d'un projet de loi d'initiative parlementaire qui comporte une disposition de non-affectation de crédits, le Président n'a que deux questions à examiner: a) si le projet de loi, à défaut de disposition de non-affectation de crédits, exigerait la recommandation royale et b) si, dans l'affirmative, il suffit d'une disposition de non-affectation de crédits pour dispenser de l'obligation d'obtenir la recommandation royale. Quant à cette dernière question, le critère devrait être de savoir si la disposition de non-affectation écarte manifestement l'autorisation par le Parlement de dépenser des fonds publics pour les fins du projet de loi. En l'absence d'autorisation, nulle dépense de fonds public n'est possible: article 26 de la *Loi sur l'administration financière*.

M. Walsh ajoute la réflexion que voici:

On a aussi soutenu que ces projets de loi constituent une demande indirecte de crédits et auraient comme conséquence, s'ils étaient adoptés, d'obliger la Couronne à faire une demande de crédits pour l'objet des projets de loi et qu'il faut éviter de placer la Couronne dans une situation par laquelle son initiative financière est compromise. À cet égard, il faut rappeler qu'il est arrivé à la Couronne de reporter la mise en vigueur [...] d'une loi adoptée par le Parlement. Si la Couronne n'est pas tenue — et, de toute évidence, ne se sent pas tenue — de mettre en vigueur une loi que le Parlement a jugé bon d'édicter, comment le fait d'adopter un projet de loi émanant d'un député qui contient une disposition de non-affectation de crédits pourrait-il la mettre dans l'obligation d'exercer son droit d'initiative en matière financière et de faire une demande de crédits? Bref, cet argument manque de force.

• (1630)

En conclusion, il est clair, selon les ouvrages faisant autorité, que le libellé employé par la députée de Beauport—Côte-de-Beaupré—Île d'Orléans—Charlevoix dans le projet de loi constitue une façon de procéder acceptable. Il reconnaît les droits exclusifs du gouvernement en ce qui concerne les initiatives financières, tout en lui offrant une structure législative qu'il pourra mettre en application au moment qui lui convient et de manière tout à fait respectueuse des règles constitutionnelles concernant les projets de loi de nature financière.



En résumé, j'ajouterais qu'il s'agit d'un projet de loi important, qui, sur le plan humain, vise à créer un bureau d'ombudsman des victimes d'actes criminels. Nous devons penser en tout temps aux victimes, ainsi qu'aux répercussions qu'une telle mesure législative pourrait entraîner.

Monsieur le Président, je vous prierais de tenir compte de ces observations lorsque vous statuerez sur la recommandation royale du projet de loi.

**Le vice-président adjoint (M. Anthony Rota):** Je remercie le député de son intervention. Ses observations s'ajouteront à celles qui ont déjà été formulées sur la question, et le Président rendra sa décision sous peu.

Conformément à l'article 38 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre les questions qu'elle abordera à l'heure de l'ajournement ce soir, à savoir: la députée de Nanaimo—Ladysmith, Le développement social; le député de Windsor-Ouest, La sécurité publique.

\* \* \*

### LOI SUR LE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE POUR LES CANADIENS

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

**Mme Rachael Harder (Lethbridge, PCC):** Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec le député de York—Simcoe. Il parlera après moi.

Je suis heureuse de prendre la parole à la Chambre au sujet du projet de loi S-2, Loi sur le renforcement de la sécurité automobile pour les Canadiens. Ce projet de loi permettrait de mieux protéger les Canadiens, leurs familles, leurs enfants et leurs proches puisqu'il veillerait à ce que tous les défauts présents dans les véhicules soient corrigés adéquatement. Il est tout à fait terrifiant pour une famille d'apprendre que sa voiture ou son véhicule utilitaire sport comporte une faille potentiellement dangereuse. Nos voitures, nos camions et nos véhicules utilitaires sport transportent de précieuses cargaisons; je parle évidemment de nos enfants et de nos proches. Le projet de loi ne s'appliquerait pas seulement au véhicule utilitaire sport familial. Il s'appliquerait aussi aux véhicules fabriqués, y compris les véhicules de service, les autobus et les camions de transport, qui pourraient avoir une incidence sur les routes et leur sécurité et, évidemment, sur les autres conducteurs.

Les consommateurs méritent de savoir que, aussitôt qu'on découvre un défaut, l'entreprise sera tenue d'en informer les acheteurs et elle devra faire tout son possible pour corriger le problème. En tant que consommateurs, nous espérons que c'est effectivement le cas. La mesure législative atteindrait cet objectif en octroyant au ministre des Transports le pouvoir d'ordonner à une entreprise de procéder à un rappel si ses représentants ne décident pas eux-mêmes de le faire. Le projet de loi veillerait aussi à ce que les fabricants d'automobiles réparent un véhicule rappelé sans frais pour le consommateur, et il empêcherait la vente de nouveaux véhicules au Canada jusqu'à ce que le problème qui a été découvert soit réglé. En permettant au ministre de provoquer un rappel, les consommateurs peuvent être certains que leur sécurité passe avant les bénéfices d'une entreprise, ce qui est, bien entendu, avantageux pour le commun des mortels.

Je suis ravie de constater que le projet de loi obtient l'appui de tous les partis, à juste titre. Le projet de loi a été présenté à l'origine en

### Initiatives ministérielles

2015 sous le gouvernement conservateur précédent. Il était légèrement différent. Il s'agissait du projet de loi C-62, qui a été très légèrement modifié, mais, dans l'ensemble, nous remarquons assurément de nombreux points communs et nous appuyons fermement le projet de loi. Nous croyons que le projet de loi constitue un bon témoignage de l'incroyable travail accompli par l'actuelle chef adjointe du caucus conservateur, qui était ministre des Transports à l'époque.

Voyons pourquoi le projet de loi est si important. De 2010 à 2015, les avis de rappel pour des raisons de sécurité ont connu une augmentation non négligeable, soit 74 % en cinq ans. En 2015, cinq millions de véhicules de tourisme ont fait l'objet d'un rappel au Canada. C'est beaucoup. Si de nombreux fabricants ont compris qu'il est risqué de ne pas lancer de rappel, d'autres tardent toujours à le faire afin de protéger les intérêts de l'entreprise. Il faut se rappeler du rappel massif des coussins gonflables Takata en 2015, qui est assurément un parfait exemple. Takata est un fournisseur de pièces très important pour plus de 19 fabricants d'automobiles. Lorsque la défectuosité des coussins gonflables a été découverte, les fabricants n'ont pas émis tous leurs rappels en même temps. Ainsi, certains ont choisi de les annoncer d'abord aux États-Unis et ensuite au Canada, ce qui, bien entendu, a mis en danger les Canadiens qui conduisaient les véhicules concernés.

Au Canada, les premiers coussins gonflables Takata ont été rappelés en 2008. Or, comme le Canada fonctionne selon un système de mesures volontaires de la part des entreprises, Transports Canada n'a reçu que peu de détails. Ainsi, il nous a été difficile de faire le lien entre les nombreux rappels de coussins gonflables de plusieurs différents constructeurs automobiles. Ce sont les organismes de réglementation gouvernementaux américains qui, en 2014 — donc plusieurs années plus tard — ont fini par établir les liens et élargir le rappel pour englober de multiples constructeurs. Au lieu d'agir de façon proactive comme les États-Unis, le Canada s'est retrouvé à devoir réagir, mettant encore une fois les consommateurs et les conducteurs en danger. Ce n'est qu'en 2015 que la majorité de ces coussins gonflables ont été rappelés au Canada. C'est tout un laps de temps: de 2008 à 2015. Même en 2017, il y a encore des rappels sur ces coussins gonflables. C'est près de 10 ans plus tard.

Pourquoi a-t-il fallu 7 ans pour que la majorité de ces rappels soient faits et presque 10 ans pour qu'ils le soient tous? Parce que les lois canadiennes n'ont pas suivi les lois des autres pays industrialisés. Les lois américaines sont beaucoup plus strictes et permettent au gouvernement d'émettre un rappel. Tant que le projet de loi dont nous débattons n'aura pas été adopté, le gouvernement continuera de compter entièrement sur les entreprises pour qu'elles émettent volontairement des rappels.

● (1635)

Les sanctions imposées au Canada lorsqu'un rappel n'est pas fait sont inférieures à celles qui sont imposées aux États-Unis, et les dommages-intérêts punitifs qu'imposent les tribunaux canadiens sont beaucoup moindres que ceux qu'imposent les tribunaux américains. Il en résulte que les fabricants de véhicules sont moins poussés à lancer des rappels au Canada qu'aux États-Unis. Chose certaine, les États-Unis ont à tout le moins la priorité.

*Initiatives ministérielles*

Revenons à l'exemple des coussins gonflables de marque Takata. Une fois qu'on a compris le problème, il y a eu une pénurie mondiale de coussins gonflables de rechange, ce qui a engendré un autre problème. Les entreprises ont dû déterminer ce qu'elles étaient prêtes à payer pour obtenir les pièces dont elles avaient besoin pour remplacer les coussins gonflables défectueux dans de nombreux pays. Même si des rappels ont été lancés, les entreprises se sont d'abord souciées des grands marchés où le plafond de responsabilité était le plus élevé, ce qui, comme on peut l'imaginer, voulait dire les États-Unis, et non le Canada.

En quoi le projet de loi contribuera-t-il à régler les problèmes dont j'ai parlé aujourd'hui? Selon moi, il le fera de bien des façons. Premièrement, il faut de meilleures mesures d'inspection et de vérification lorsque surviennent des premiers signes avant-coureurs d'un défaut. Le projet de loi augmente le pouvoir du ministre d'ordonner la réalisation de tests et d'études sur les défauts possibles. Il prévoit aussi des peines considérables pour les personnes et les entreprises qui cherchent à empêcher les inspecteurs du gouvernement d'entreprendre ces tests.

Deuxièmement, il faut accroître les pouvoirs du ministre afin de forcer les entreprises à assumer leur responsabilité, même si elles n'ont pas fabriqué la pièce défectueuse. Beaucoup de fabricants — qui ne reconnaissent pas leur pleine responsabilité en ce qui concerne le problème en cause — considèrent que les coussins gonflables Takata constituaient un problème d'approvisionnement de pièces. Le projet de loi précise que les fabricants d'automobiles sont responsables de leur produit final ainsi que de la sécurité et du bien-être des Canadiens. S'ils choisissent un fournisseur ayant une pièce défectueuse, il leur revient tout de même de prendre la bonne décision pour le consommateur et d'en assumer la responsabilité.

Troisièmement, afin de renforcer notre politique au Canada, il faut donner au ministre le pouvoir de lancer un rappel. Cela s'applique aux fabricants qui n'ont pas relevé de défaut pour les véhicules qu'ils vendent, mais qui pourraient maintenant être contraints de procéder à un rappel si une pièce de qualité inférieure est utilisée dans les véhicules qu'ils construisent. Même en 2017, une décennie après les premiers rappels, il y a toujours de nouveaux rappels pour les coussins gonflables Takata. Le projet de loi aurait permis au ministre d'émettre une directive à tous les fabricants du Canada, les obligeant à remplacer ces coussins gonflables et à assurer la sécurité et le bien-être des Canadiens. Au lieu de cela, certains Canadiens ont découvert, des années plus tard, que tout ce temps, ils avaient été en danger. S'ils avaient eu besoin que le coussin gonflable se déploie, ils auraient pu découvrir que le coussin obligatoire n'y était pas.

Ce projet de loi aurait dû être adopté il y a longtemps déjà. Il est malheureux qu'il ait fallu plus de deux ans après sa présentation initiale par le gouvernement conservateur précédent pour qu'il revienne à la Chambre. Le projet de loi renforce directement la sécurité des Canadiens et la confiance que nous avons dans les véhicules que nous conduisons.

Bien que le Parti conservateur du Canada lutte ardemment pour réduire la bureaucratie, nous reconnaissons que le gouvernement a un rôle essentiel à jouer pour protéger la santé, le bien-être et la sécurité des Canadiens. Il s'agit de domaines dans lesquels le gouvernement peut intervenir de façon adéquate et responsable.

Les nouveaux pouvoirs conférés par la loi aideraient le Canada à rattraper son retard par rapport aux autres pays industrialisés, au chapitre de la protection des consommateurs canadiens. J'interviens au nom de tous les consommateurs canadiens qui utilisent quotidiennement leur véhicule pour se rendre au travail, d'un bout

à l'autre du pays. Je ferai aussi tout ce que je peux pour protéger ces emplois partout au Canada.

Il est temps que ce projet de loi soit adopté, et je me réjouis qu'il fasse l'objet d'un appui multipartite à la Chambre.

• (1640)

**M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai trouvé intéressant que la députée consacre une partie de son temps de parole à dire qu'il était grand temps que ce projet de loi soit adopté. Il importe de souligner que le gouvernement Harper avait pris beaucoup de retard pour ce qui était de comprendre ce qui se passait en Amérique du Nord. Dans les faits, ce sont les États-Unis qui avaient poussé le gouvernement conservateur précédent à légiférer dans ce domaine.

En moins de deux ans, le gouvernement actuel a non seulement complété le processus d'examen, mais il a aussi ajouté des dispositions avantageuses concernant les procédures de rappel de véhicules automobiles, et il confère davantage de pouvoir au ministre. Je suis légèrement surpris, mais à la fois reconnaissant que le Parti conservateur semble appuyer le projet de loi. Nous avons hâte qu'il soit renvoyé au comité.

La députée pourrait-elle nous dire ce qu'elle pense de l'amendement proposé par le Sénat? Appuie-t-elle cet amendement?

• (1645)

**Mme Rachael Harder:** Monsieur le Président, je me réjouis de constater que le député reconnaît le travail remarquable accompli par la leader adjointe du Parti conservateur. Celle-ci a consacré beaucoup d'efforts à ce dossier. J'aimerais souligner encore une fois que nous sommes heureux que cette mesure législative fasse de nouveau l'objet d'un débat. Je précise que nous l'appuieront afin d'assurer la sécurité et le bien-être des Canadiens.

Cela dit, il a fallu deux ans au gouvernement pour présenter la mesure à la Chambre. En fait, c'est grâce au travail de ma collègue que le gouvernement y est arrivé dans un délai de deux ans, ce qui, soit dit en passant, est un délai beaucoup plus long que nécessaire. J'aimerais que le travail de ma collègue soit reconnu et que le gouvernement actuel ne s'en attribue pas le mérite.

**M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC):** Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole pour poser une question à ma collègue. Elle a soulevé un élément pertinent. Il a fallu deux ans. Il y a environ deux ans que le gouvernement libéral est au pouvoir, et nous amorçons enfin le débat sur ce projet de loi.

Cela me rappelle que cet été, des centaines de personnes se sont présentées à mon bureau pour me parler des modifications apportées au régime fiscal. Il y a eu une période de consultation de 70 jours, et c'était suffisant pour le gouvernement.

La députée peut-elle nous dire ce qu'elle pense de l'attitude hypocrite relativement à ces deux dossiers? Nous avons eu 70 jours pour discuter d'une question importante dont je parle avec de nombreux habitants de ma circonscription, et il a fallu au gouvernement deux ans pour présenter le projet de loi dont nous sommes saisis.

**Mme Rachael Harder:** Voilà une excellente question, monsieur le Président, et je remercie mon collègue de l'avoir posée.

La Chambre est saisie aujourd'hui d'un projet de loi pour lequel le gros du travail a été fait par le gouvernement précédent. Or, il a fallu près de deux ans au gouvernement actuel pour le présenter à la Chambre, afin qu'on en débattenne. C'est bien long pour un projet de loi sur lequel le travail de fond avait déjà été fait.

*Initiatives ministérielles*

J'aimerais néanmoins parler d'un autre projet en préparation, qui concerne des hausses d'impôt pour les petites entreprises du Canada tout entier. Cela touche des femmes et des hommes de partout au pays qui travaillent fort, qui ont un rêve, une vision, la volonté de créer des emplois et de contribuer ainsi au bien-être du pays. Nous parlons d'hommes et de femmes qui ont pris des initiatives, qui ont pris des risques et qui ont mis en jeu leur maison, leur famille, leurs voitures et leur bien-être afin d'offrir des emplois aux Canadiens. Nous parlons de la majorité des Canadiens qui trouvent leur bien-être dans la petite entreprise.

C'est comme cela qu'ils gagnent leur vie. C'est grâce à cet argent qu'ils se nourrissent, qu'ils font le plein d'essence, qu'ils payent leur hypothèque ainsi que les activités scolaires et sportives de leurs enfants, ce qui leur permet de mener une vie saine. Nous parlons des citoyens de la classe moyenne de ce pays. Nous parlons d'un gouvernement au pouvoir qui propose trois changements fiscaux qui vont priver les Canadiens de leurs emplois et punir les propriétaires de petites entreprises qui créent ces emplois.

**L'hon. Peter Van Loan (York—Simcoe, PCC):** Monsieur le Président, il sera difficile pour moi de défendre les gens de ma région aussi éloquemment que la députée de Lethbridge défend ceux de sa circonscription. Je peux néanmoins dire que le Parti conservateur se range du côté des Canadiens ordinaires depuis longtemps. C'est l'essence même du parti comme l'illustre notre programme de lois et de mesures visant à protéger les consommateurs et les Canadiens ordinaires. C'est d'ailleurs l'objectif du projet de loi à l'étude. En fait, le gouvernement libéral a essentiellement repris le projet de loi conservateur C-62 de la dernière législature pour le présenter maintenant. Cette mesure n'est qu'un exemple parmi tant d'autres de l'approche des conservateurs.

Nous avons beaucoup travaillé pour accroître la concurrence, notamment dans le secteur des communications sans fil afin que les consommateurs profitent de prix plus bas. Il s'agit d'une lutte incessante au Canada, qui, pour une raison mystérieuse, semble particulièrement toucher les industries sous réglementation fédérale. Peu importe, nous nous sommes attaqués au problème. Nous avons protégé les consommateurs en interdisant le biphényle, un produit chimique présent dans plusieurs plastiques pour les rendre malléables. Il était souvent utilisé dans les produits mâchouillés par les bébés et les enfants et, bien sûr, c'était dangereux. Le gouvernement conservateur a interdit ce produit pour protéger les enfants.

D'autres députés et moi avons encouragé l'interdiction des phosphates dans les détergents pour lave-vaisselle afin de protéger la santé du lac Simcoe et de tant d'autres lacs où la qualité de l'eau était compromise par les phosphates, ce qui nuisait à tous les consommateurs et à l'ensemble de la population. À cette fin, nous avons mis en place un plan d'action dans le cadre duquel nous avons évalué méthodiquement tous les produits chimiques introduits dans l'environnement des consommateurs ou les foyers afin de déterminer s'ils étaient dangereux, quels risques ils présentaient, si nous en avions vraiment besoin à la maison et quelles mesures pourraient être prises pour mieux protéger les Canadiens.

Nous avons aussi protégé les consommateurs en instaurant certaines règles pour que l'information sur les emballages alimentaires soit plus véridique. Je pourrais donner de nombreux autres exemples d'occasions où le Parti conservateur, fidèle à sa noble tradition, a offert aux simples citoyens la protection à laquelle ils ont légitimement le droit de s'attendre de la part du gouvernement, de l'État.

Cela revient souvent car un autre aspect de la philosophie conservatrice est que nous sommes de fervents croyants en la liberté

et en la réduction du rôle du gouvernement. La question est alors de savoir quel sont le rôle et la place appropriés du gouvernement. Bon nombre de ces choses ont en commun des valeurs qui justifient l'intervention du gouvernement lorsque les gens le souhaitent. En tant que conservateurs, nous faisons, et faisons toujours, la distinction à savoir quand le gouvernement est la solution adéquate au problème et quand il ne l'est pas.

Dans le cas présent, il est question de sécurité, laquelle est primordiale. Nul rôle n'est plus important pour un gouvernement que celui d'assurer la sécurité de ses citoyens. En l'occurrence, il est question de rappels sur des véhicules automobiles et les dangers de bris mécanique sont importants. Les conséquences sont considérables, ce qui laisse croire que le gouvernement a un rôle à jouer et explique pourquoi les Canadiens s'attendent à ce que le gouvernement intervienne.

Une autre situation est celle où il y a un écart quant à l'information ou aux connaissances de différentes entités, ou encore quant au pouvoir qu'elles détiennent. C'est certainement le cas dans le secteur automobile. De plus en plus, en raison de la spécialisation dans la société, le Canadien moyen ne sait pas nécessairement comment réparer une voiture ni déceler un problème potentiel. Il n'a pas des ressources comparables à celles des multinationales géantes qui ont engagé des capitaux importants. Il se tourne alors vers le gouvernement pour qu'il prenne la défense des simples consommateurs et c'est ce que les conservateurs voulaient faire au moyen du projet de loi C-62, l'ancêtre du présent projet de loi.

À mesure que la technologie évolue, que tout devient plus complexe — comme c'est le cas dans le secteur automobile —, nous avons l'occasion, encore une fois, de prendre la défense des consommateurs, du Canadien moyen, et de protéger ses intérêts. Il s'agit de notre rôle légitime.

Je parle d'un déséquilibre, celui qui survient lorsque les grandes sociétés sont impliquées, comme nous l'avons malheureusement vu dans le secteur automobile. Récemment, nous avons vu à l'échelle internationale certains fabricants européens qui ont été pris dans un grave scandale lié aux émissions des moteurs diesel et à la mesure de ces émissions.

● (1650)

De grandes sociétés ont trouvé des moyens de modifier leur technologie de telle sorte que les véhicules « savaient » quand ils étaient mis à l'essai et qu'ils adaptaient aussitôt leur mode de fonctionnement pour ainsi obtenir une meilleure note. Ensuite, lors des tests d'efficacité, ils retournaient à leur mode de fonctionnement normal. Évidemment, une telle situation soulève de nombreuses questions de confiance, mais ce sont aussi des circonstances où le gouvernement doit intervenir pour défendre les consommateurs et leurs intérêts. Évidemment, dans le cas que j'ai souligné, l'efficacité et la consommation d'essence annoncées ne correspondaient pas à la réalité et aux attentes des consommateurs et des citoyens, et cela voulait dire que d'autres cibles visées par les normes d'efficacité et de réduction des émissions n'étaient pas atteintes.

### *Initiatives ministérielles*

Nous devons aussi nous demander pourquoi cela s'est produit. Pourquoi les entreprises ont-elles agi de la sorte? Nous constatons que c'est aussi une réaction des entreprises à l'intervention de l'État. Évidemment, d'importantes questions d'ordre éthique et moral sont en jeu, et il faut trouver des incitatifs, mais, ce qui est intéressant, c'est que, dans cette situation, il y a deux facteurs à considérer. Lorsque le gouvernement conservateur a présenté le projet de loi C-62, la députée de Milton était la ministre responsable du dossier. Beaucoup de travail préparatoire avait déjà été fait par ses prédécesseurs, mais l'objectif était de trouver le juste équilibre afin de protéger et de faire valoir les intérêts des consommateurs.

Nous avons parlé plus tôt aujourd'hui des rappels au sein de l'industrie pharmaceutique. Nous avons également parlé de certains des pouvoirs des grandes sociétés pharmaceutiques. Il s'agit d'un autre domaine dans lequel le gouvernement conservateur a été très actif pour protéger les citoyens ordinaires. Or, il reste peut-être encore des choses à faire pour veiller à ce que les intérêts des citoyens ordinaires soient protégés. Nous sommes témoins d'un peu de cela en ce moment avec la crise des opioïdes qui ne cesse de s'aggraver. Avons-nous véritablement vérifié que les bons incitatifs et les mesures de protection adéquates pour les consommateurs étaient bel et bien en place? Il faut régler cela à l'échelle fédérale et surtout à l'échelle provinciale. Des valeurs importantes sont en jeu. L'essentiel pour les conservateurs, qui défendent les intérêts de leurs électeurs, c'est que nous soyons là pour eux quand ils sont face à des déséquilibres et à des risques et que nous les protégeons.

En ce qui concerne l'industrie automobile, j'ai moi-même déjà reçu des avis de rappel et j'ai vu que cela pouvait créer de drôles de situations. En réponse à l'avis de rappel le plus récent que j'ai reçu, je suis allé à un concessionnaire. Curieusement, le mécanicien qui s'occupait de ma voiture a refusé de faire le travail demandé. Il m'a laissé entendre qu'il fallait que je fasse nettoyer ma voiture, car selon lui l'endroit du coussin gonflable sur lequel il allait devoir s'affairer n'était pas assez propre. J'ai une Honda et je l'ai amenée à un concessionnaire Honda ici à Ottawa. Je me suis demandé pourquoi les choses s'étaient passées comme cela. La situation n'avait rien de particulièrement inhabituel, mais je l'ai quand même trouvée dérangeante. J'ai déduit que le mécanicien avait peut-être reçu des incitatifs et s'était fait dire qu'il pourrait gagner un voyage s'il réussissait à vendre dix nettoyages de voiture ce mois-là et qu'il avait donc profité de l'occasion pour faire de la vente incitative ou que la pression exercée sur les concessionnaires pour les réparations exigées par le rappel était peut-être disproportionnée par rapport à ce qu'on leur offrait comme compensation. Cela touche à l'amendement présenté par le Sénat dont est saisie la Chambre.

Je ne sais pas si l'amendement proposé offre un équilibre parfait, mais je sais qu'il répond à un problème qui, d'après mon expérience, est bien réel. Je ne voudrais pas donner l'impression que j'ai une dent contre Honda. Le compteur de ma Honda affiche 470 000 kilomètres. C'est une excellente voiture. Je rachèterai volontiers une Civic Si quand viendra le temps de changer de voiture, ce qui ne devrait pas tarder. C'est un véhicule de qualité, fabriqué près de ma circonscription et de celle de la députée de Simcoe—Grey. Cette voiture exceptionnelle offre une performance très solide, mais le rappel qui a eu lieu indique qu'il existe encore de réels problèmes, que nous devons intervenir pour défendre les intérêts des consommateurs et les protéger, et que nous devons trouver un juste équilibre. Selon moi, le projet de loi C-62 marquait un grand pas dans cette direction. Les éléments de l'amendement formulé par nos collègues du Sénat vont peut-être un peu plus loin dans la même direction. Il faut décidément trouver une bonne solution à cet enjeu.

J'appuie volontiers le projet de loi à l'étude. C'est le genre de mesure que le Parti conservateur a l'habitude d'appuyer. Nous avons d'ailleurs présenté ce projet de loi pendant la dernière législature. Je l'appuie donc avec plaisir et je voterai en conséquence le moment venu.

• (1655)

**M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Monsieur le Président, le député d'en face a consacré beaucoup de temps à parler de l'importance de la sécurité, qui est en fait le but du projet de loi. Cependant, lorsque nous examinons plus particulièrement l'amendement proposé par le Sénat, il est important de reconnaître qu'une partie de cet amendement donnerait un rôle plus fort au gouvernement du Canada en matière de réglementation des relations commerciales. En lisant l'amendement, nous verrons qu'il s'agit d'une préoccupation très sérieuse. Connaissant bien le député d'en face, je suis certain qu'il partage mon opinion sur cette question particulière.

Lorsqu'on pense à la Loi sur la sécurité automobile et à l'importance de se limiter à la portée de celle-ci dans le projet de loi, j'aimerais savoir si le député estime que nous allons dans la mauvaise direction — car c'est ce que j'estime — si nous nous mettons, dans ce projet de loi, à examiner des façons de réglementer les relations commerciales. Le député n'est-il pas d'accord que, même si l'intention en était bonne, c'est quelque chose que nous devrions repenser? Je propose de le renvoyer au comité permanent, surtout pour examiner le rôle du gouvernement.

• (1700)

**L'hon. Peter Van Loan:** Monsieur le Président, je ne suis pas d'accord avec mon collègue, car, selon sa logique, nous ne pourrions pas appuyer le projet de loi. De la façon dont le secteur automobile est structuré, de nos jours, il y a deux parties: le concessionnaire et le fabricant, et cela a des conséquences en cas de rappel. On demande au concessionnaire de corriger le défaut causé par le fabricant. Par conséquent, le gouvernement s'imisce déjà dans la relation commerciale par cet ordre.

Ce qui a été dit, et ce que me dit ma propre expérience, c'est qu'il n'y a peut-être pas un équilibre parfait, quel que soit le contrat qui lie les concessionnaires avec les fabricants. Là encore, il s'agit de savoir qui a le plus grand pouvoir de négociation dans cette relation et comment nous assurer que la transaction est juste. Je pense qu'il y a un problème. Les concessionnaires, les petites entreprises locales — et je sais que le gouvernement actuel n'accorde pas beaucoup de valeur aux petites entreprises locales — doivent être traitées équitablement. On ne peut pas leur demander d'assumer une partie disproportionnée du coût d'un problème créé par le fabricant et leur dire qu'elles doivent s'y faire si elles veulent être concessionnaires. C'est tout bonnement injuste, car ce sont des coûts imprévus qu'on leur demande d'assumer, même si elles n'y sont pour rien. Par conséquent, dans toute relation contractuelle normale, toute relation juridique normale, on supposerait que, s'il y a quelque chose à corriger, ce sont les responsables qui doivent en assumer le coût.

*Initiatives ministérielles*

Autrement, je dirais au député que de plus en plus de gens vont connaître la même expérience que moi. Ils vont se présenter avec leur avis de rappel et les concessionnaires automobiles vont trouver un moyen pour tenter de récupérer le coût qu'ils devront assumer pour faire la réparation visée par le rappel. Pour ce faire, ils vont obliger les consommateurs à payer des réparations ou des services dont ils n'ont pas besoin afin de ne pas perdre d'argent à cause d'une mesure qu'ils jugent injuste.

**M. Kevin Lamoureux:** Monsieur le Président, je ne suis pas d'accord avec le député d'en face. Si nous allons plus en détail, le ministre pourrait ordonner à une entreprise de corriger un défaut et pourrait aussi ordonner au fabricant d'assumer le coût de la réparation; c'est ce que permettrait ce projet de loi. Cette protection viserait les propriétaires, y compris les concessionnaires. Par conséquent, l'argument qu'avance le député d'en face est, j'oserais dire, pour le moins erroné. N'est-il pas d'accord?

**L'hon. Peter Van Loan:** Monsieur le Président, chose certaine, les concessionnaires estiment que le texte actuel du projet de loi n'est pas satisfaisant et la façon dont les choses fonctionnent à l'heure actuelle ne leur convient déjà pas.

Comme je l'ai dit, je ne suis pas certain que le libellé de l'amendement soit adéquat. Ce qui est évident, c'est que les gens ne sont pas satisfaits de ce qui est proposé dans le projet de loi. C'est une question qui doit être débattue et réglée. Je pense qu'il est important que nous nous y attardions et que c'est une bonne raison d'étudier le projet de loi plus à fond en comité après son adoption à l'étape de la deuxième lecture.

**M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC):** Monsieur le Président, je vais partager le temps qui m'est accordé avec le député de Peace River—Westlock.

Comme toujours, je suis heureux de pouvoir prendre la parole dans cette grande assemblée pour débattre d'un projet de loi. Toutefois, bien franchement, le sujet du projet de loi que nous étudions actuellement n'est pas quelque chose qui occupe beaucoup les pensées des gens. Quand on achète un véhicule neuf ou d'occasion, on tient pour acquis qu'il été construit à l'aide de la technologie, de l'expertise et du savoir-faire actuels, par des professionnels dont le travail consiste à concevoir, fabriquer et assembler les pièces qui formeront le véhicule. On tient pour acquis que, dès qu'on ouvre la portière et qu'on appuie sur le bouton de démarrage ou qu'on tourne la clé dans le contact, le véhicule se mettra à fonctionner, qu'il le fera aussi longtemps que le dit la publicité, pendant des milliers de milles, et qu'il sera protégé par une garantie d'une certaine durée. Dans beaucoup de cas, les attentes sont respectées, et c'est ainsi que les choses fonctionnent.

Je pense que la plupart d'entre nous avons déjà reçu, à un moment ou un autre, un avis de rappel de la part d'un constructeur ou d'un concessionnaire concernant le modèle particulier d'automobile ou de camion dont nous nous servons. Parfois, il s'agit d'une pièce qui, de l'avis du constructeur, risque de se mettre à mal fonctionner et de causer des ennuis, par exemple, de faire en sorte que l'automobile tombe en panne sur la route. Dans d'autres cas, le rappel est motivé par une précaution à prendre pour des raisons de sécurité. Un commutateur d'allumage ou une canalisation d'essence qui alimente le moteur peut être défectueux, ou il pourrait y avoir un autre problème qui pourrait causer des blessures graves. Des drames se sont déjà produits à cause d'un mécanisme défaillant dans un véhicule.

Le projet de loi S-2 s'inscrit dans la foulée du projet de loi C-62, qui a été présenté en juin 2015 par la ministre des Transports de

l'époque, qui est aujourd'hui la chef adjointe de notre parti. Ce matin, dans son discours, le ministre des Transports a souligné le travail fait par la Chambre à l'époque, et en particulier le travail de la chef adjointe relativement au projet de loi C-62. Le projet de loi S-2 est une tentative d'amélioration des dispositions contenues dans le projet de loi C-62. Dans le débat d'aujourd'hui, nous avons entendu les députés du Parti conservateur du Canada et des autres partis nous dire qu'il faut vraiment s'assurer que les assemblages hautement perfectionnés de mécanique et de technologie à bord desquels nous montons tous les jours puissent nous mener à bon port sans danger.

Nous appuyons le projet de loi S-2. Quelles sont certaines des raisons pour lesquelles nous l'appuyons? Les amendements présentés par le Sénat constitueraient des ajouts importants au projet de loi. Ils renforceraient le projet de loi et offriraient une plus grande sécurité, non seulement aux acheteurs, mais également à ceux qui vendent des véhicules, qui courent le risque de rappels et qui doivent trouver une façon de se faire rembourser.

• (1705)

Est-ce le financement qui est remboursé pour remplacer les pièces? J'ai discuté avec un concessionnaire de ma circonscription. À l'heure actuelle, s'il y a un rappel de sécurité et que la pièce n'est pas disponible, le concessionnaire ne peut pas et ne souhaite pas dire à quiconque de repartir avec son véhicule et que la pièce sera remplacée une fois qu'il l'aura reçue. Bien franchement, ce n'est pas comme cela que les choses se produisent, et elles ne devraient pas non plus se produire comme cela. De telles situations ont de terribles répercussions financières sur le concessionnaire, qui est responsable d'un véhicule provenant du fabricant. Si je comprends bien, le concessionnaire doit prendre des mesures pour répondre aux besoins du client. Il doit prêter un véhicule au client ou, dans certains cas, lorsque des pièces sont en rupture de stock parce qu'il y a eu un important rappel et qu'il faut un certain temps pour que ces pièces soient produites, le concessionnaire va conclure une entente, de sorte que le client dispose d'un véhicule sécuritaire. Dans ce genre de cas, le concessionnaire se retrouve avec un véhicule qu'il ne peut pas vendre parce qu'il fait l'objet d'un rappel de sécurité.

Je sais que le ministre a une opinion différente au sujet des modifications législatives à l'étude aujourd'hui. Il pense qu'elles portent en fait sur la sécurité, plutôt que sur des questions d'indemnisation. Une des forces du projet de loi, c'est qu'il permettra à ces modifications d'avoir la portée souhaitée, et c'est pourquoi je suis disposé à appuyer certaines d'entre elles.

Par exemple, en 2015, cinq millions de voitures ont fait l'objet d'un rappel au Canada. Au nombre des enjeux est le fait que le gouvernement pourrait forcer un tel rappel. À un certain moment, il s'agira d'un élément important du processus. À l'heure actuelle, ces rappels sont volontaires. Au Canada, nous avons été très chanceux, car nous avons pu éviter les conséquences catastrophiques qui auraient pu découler du refus des fabricants de procéder de leur gré à des rappels nécessaires. Toutefois, il faut que, un jour ou l'autre, le gouvernement dispose des pouvoirs nécessaires pour agir en cas de défaillance, surtout si elle touche à la sécurité. Je suis toujours inquiet lorsque je vois le gouvernement souhaiter assujettir à une grande surveillance les entreprises — en particulier les petites entreprises, qui doivent dépenser beaucoup d'argent à cet effet —, mais je pense que, avec le projet de loi à l'étude aujourd'hui, nous avons la possibilité d'améliorer les choses sur le plan de la sécurité. Je vais tout simplement terminer là-dessus. Je ne suis pas trop entré dans les détails.

*Initiatives ministérielles*

Toutefois, comme un député l'a souligné, il y a les questions que soulèvent les progrès technologiques liés aux véhicules autonomes de toutes sortes. Il y a aussi les problèmes liés à la sécurité des véhicules. Les enjeux liés à la sécurité routière sont aggravés par la consommation d'alcool et — étant donné le projet de loi à venir — ils seront aggravés par la marijuana et ses effets sur les facultés des conducteurs. Il ne s'agit pas seulement de drogue, mais aussi de la combinaison drogue et alcool. J'insiste sur le fait que, si le gouvernement va de l'avant, il devra fournir au ministère les ressources nécessaires pour assurer la mise en application de la loi.

Je suis impatient de manifester mon appui envers le projet de loi et particulièrement son renvoi au comité, lequel pourra en étudier le contenu et considérer des amendements, afin de le rendre le plus robuste possible, pour assurer la sécurité de nos familles, de nos amis, de tous les Canadiens sur la route.

• (1710)

**Mme Celina Caesar-Chavannes (secrétaire parlementaire du ministre du Développement international, Lib.):** Monsieur le Président, je crois que, comme le député l'a dit, nous sommes tous d'accord pour affirmer qu'il s'agit d'un bon projet de loi.

D'après le député, quels sont les points sur lesquels le comité devrait se concentrer, en plus du projet de loi et des amendements?

**M. Bev Shipley:** Monsieur le Président, ceux d'entre nous qui ont siégé au comité, comme l'a fait mon ami d'en face, savent que lorsque nous commençons à convoquer des témoins et à leur parler, il surgit parfois des éléments auxquels nous n'aurions pas pensé. C'est pourquoi nous faisons des études en comité. Des problèmes auxquels nous n'avions pas réfléchi ou que nous avions considérés comme étant d'importance secondaire s'avèrent parfois liés à d'autres éléments et peuvent devenir prioritaires.

Un point que je n'avais pas vraiment pris en considération avant d'écouter le débat d'aujourd'hui, c'est l'importance de certaines mesures de protection pour les concessionnaires et les petits entrepreneurs. Dans ma circonscription, Lambton—Kent—Middlesex, on retrouve beaucoup d'entreprises et de concessionnaires d'automobiles qui appartiennent à des familles. Sans vouloir offenser personne, je reçois des appels d'un grand nombre de ces personnes, qui sont réellement préoccupées par les propositions fiscales applicables aux petites entreprises.

Bon nombre des amendements susciteront de vifs débats parce qu'ils ont été proposés après que le projet initial a été étudié. J'en resterai là.

• (1715)

**M. Arnold Viersen (Peace River—Westlock, PCC):** Monsieur le Président, je connais assez bien le sujet du projet de loi S-2, car, avant d'être élu au Parlement, je travaillais pour un concessionnaire Chrysler et j'ai effectué plusieurs rappels au fil des ans.

Ce qu'il est intéressant de noter concernant les rappels, c'est qu'il n'y en a pas deux qui se ressemblent. En tant que mécaniciens chargés de corriger les problèmes, nous nous demandions souvent pourquoi un rappel était effectué pour une chose tandis que ce n'était pas le cas pour une autre ou pourquoi il arrivait souvent qu'une même pièce fasse l'objet de plusieurs rappels consécutifs. Cela touche certains des problèmes auxquels le projet de loi tente de remédier. Je ne suis pas entièrement persuadé que le projet de loi parviendra à les corriger, car, dans certains cas, c'est tout simplement impossible. On l'a notamment constaté dans le cas des rappels de coussins gonflables. De nombreux constructeurs de véhicules automobiles utilisent le même fournisseur de coussins gonflables, donc les rappels de coussins gonflables ont touché plusieurs

entreprises différentes. Il sera intéressant de voir ce qui se passera dans ce dossier. Je sais que cela cause une certaine anxiété. Le coussin gonflable de mon propre véhicule a été visé par ce rappel, et les gens continuent de recevoir des avis disant qu'il y a un problème, mais qu'il n'existe aucune solution ni aucune pièce pour le corriger. C'est un dossier toujours en cours.

Les rappels ont quelque chose d'intéressant, surtout du point de vue des concessionnaires. Je vois qu'il est question de la marge correspondant à 1 % du prix, ce genre de choses. Il y a moyen de jouer avec une marge de 1 %. Prenons une pièce qui, achetée au détail, coûterait 150 \$. Eh bien, si elle faisait l'objet d'un rappel et qu'elle ne pouvait pas être vendue directement au client, le concessionnaire la paierait peut-être seulement 10 \$. La marge de 1 % est toujours là, mais elle s'applique désormais à un prix de 10 \$ et non plus de 150 \$, voire plus si cette même pièce était commandée pour un client. Le prix payé par le concessionnaire diminue considérablement du fait qu'il est question de pourcentages.

Les services des pièces calculent tout en pourcentages. Tout est un pourcentage. Généralement, on parle de coûts de manutention de 18 %. Pour toutes les pièces qui arrivent dans un concessionnaire et qui sont renvoyées ailleurs ou vendues, 18 % des recettes correspondent à ce qu'il en coûte pour entreposer la pièce en question, tenir les lampes allumées, ce genre de choses.

C'est une bonne chose que les modifications à l'étude parlent de pourcentages. Les concessionnaires seront avantagés. C'est toujours bon de savoir comment marchent les choses. Jusqu'à un certain point, c'est le libre marché qui aura le dernier mot, mais, bien souvent, les concessionnaires se sont déjà entendus avec les fabricants sur le montant touché pour les rappels. Ce n'est pas d'hier qu'il y a des rappels, alors une bonne partie de ces détails ont fini par se mettre en place grâce au libre marché.

Je recommande ce projet de loi. Il mérite d'être appuyé. Il n'y a aucun problème. Je dirais simplement qu'il est possible que nous arrivions un peu tard, en ce sens que la plupart des rappels se font sans anicroche. Ils font déjà l'objet de vastes accords. Le libre marché, en passant habituellement par les tribunaux, exigera souvent un rappel pour tel ou tel produit. Il s'agit souvent de rappels à l'échelle mondiale. S'il se passe quelque chose dans un pays, la compagnie est avisée qu'il y a un problème particulier avec une pièce en particulier. La totalité du parc de véhicules touchés est alors rappelée. On peut découvrir un problème au Mexique, et les véhicules au Canada sont rappelés. Les compagnies le font de leur propre chef pour limiter leur responsabilité. Elles font face à des poursuites dans un pays et ne veulent pas en avoir dans d'autres pays. Elles procèdent donc à un rappel.

Au niveau du concessionnaire, il est toujours intéressant de voir que des coûts leur sont constamment refilés. C'est en général le concessionnaire qui se retrouve à devoir assumer les coûts d'exploitation.

*Initiatives ministérielles*

• (1720)

Il est relativement facile d'annoncer un rappel, mais c'est le concessionnaire qui doit faire face aux clients. Le constructeur annonce un rappel en déclarant qu'il n'y a pas de pièces de rechange. C'est le concessionnaire qui doit expliquer aux consommateurs ce que signifie cet avis de rappel. Dans bien des cas, un ou deux avis sont émis avant que les pièces de rechange ne soient disponibles. Chaque fois qu'un consommateur intervient auprès du concessionnaire, il épuise ses ressources, car il n'est pas là pour apporter de l'argent, mais seulement à cause d'un avis de rappel. Il ne vient pas prendre un rendez-vous pour un entretien ou quoi que ce soit. Il repart sans rien avoir payé au concessionnaire. Cela représente des coûts considérables. Nous devons donc nous assurer que le réseau des concessionnaires de tout le pays se fasse rembourser les frais associés aux rappels.

Si c'est le ministre qui est responsable du rappel et que le constructeur ne l'est pas, on se demande bien qui va payer. On dit que c'est le constructeur. C'est parfait, mais il faut s'assurer que le constructeur, ou quelqu'un d'autre, paie les concessionnaires lorsque le rappel est demandé par le ministre. C'est comme cela que j'interprète l'amendement.

Tout est déjà en place lorsque c'est le constructeur qui déclare un rappel, mais il n'en va pas de même lorsque c'est le ministre qui le fait. Le constructeur pourrait alors déclarer simplement que, puisque c'est le ministre qui a déclaré le rappel, les pièces de rechange seront mises à disposition et qu'il paiera la réparation, sans nécessairement payer les concessionnaires pour les pièces de rechange ni s'assurer que les concessionnaires puissent gagner un peu d'argent, particulièrement lorsque la préparation des pièces de rechange ou de la solution prend beaucoup de temps.

Nous avons beaucoup parlé des rappels de façon abstraite. Nous ne faisons que prononcer le mot « rappel ». J'aimerais donner quelques exemples de situations où j'ai effectué des rappels. Dans une de ces situations, le problème concernait un modèle de véhicule en particulier. Lorsqu'on laissait la fenêtre ouverte et que la pluie entraînait dans le véhicule, l'eau pouvait s'infiltrer dans le dispositif de commande des fenêtres, et cela pouvait déclencher un incendie dans le dispositif électrique. Nous avons dû remplacer des milliers de dispositifs de commande des fenêtres. Voilà à quoi ressemble un rappel. L'eau de pluie pouvait s'infiltrer dans une pièce en particulier et déclencher un incendie, et il fallait alors remplacer la pièce.

Un autre rappel que j'ai dû faire à maintes reprises concernait un système d'essuie-glace. Il y avait une pièce qui pouvait faire défaut à tout moment, alors nous avons remplacé de nombreux moteurs d'essuie-glace sur un modèle de véhicule en particulier. Nous sommes devenus très efficaces pour faire ces remplacements, puisque nous en avons effectué un grand nombre sur une courte période. Nous remplacions des moteurs d'essuie-glace pour éviter que des essuie-glace tombent en panne sur la route et qu'un conducteur soit alors incapable de voir où il s'en va.

Il y a aussi eu le rappel d'un levier de vitesse pour un modèle de voiture particulier. Dans ce cas, il se pouvait que le levier ne se mette pas vraiment en position stationnement. Lorsque le conducteur éteignait le véhicule et poussait le levier vers l'avant, le levier indiquait être en position stationnement, mais ce n'était peut-être pas vraiment le cas: la transmission était parfois en marche arrière, ce qui pouvait être dangereux. Nous avons dû remplacer le levier de vitesse et, dans certains cas, reprogrammer l'ordinateur afin de prévenir le problème.

Ce ne sont que quelques exemples de rappel. Il n'y a pas deux cas pareils. C'était parfois de beaucoup de travail et parfois non. Par exemple, le commutateur de fenêtre se remplaçait littéralement en quelques minutes. Conduire le véhicule au garage prenait plus de temps que remplacer la pièce. Dans d'autres cas, le travail requis était énorme. Je me souviens d'un rappel qui a été ordonné parce que le châssis auxiliaire pouvait rouiller et se briser. Nous devions remplacer le châssis auxiliaire sous le véhicule et ensuite effectuer le réglage des trains. C'était assez compliqué.

Vu mon expérience, j'ai pensé que j'expliquerais à la Chambre ce qu'un rappel représente vraiment pour la personne qui doit l'effectuer. Il peut parfois être difficile de se faire payer lorsque, comme je l'ai expliqué plus tôt, il est question de pourcentages et que le fabricant baisse simplement le prix. Il donne le pourcentage au concessionnaire, mais cela ne signifie pas nécessairement que nous pouvons être payés.

C'est tout pour mes observations. C'est avec un peu plus d'expérience pratique que d'autres que j'aborde le dossier, alors je serai heureux de répondre aux questions.

• (1725)

**M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC):** Monsieur le Président, j'ai écouté avec plaisir les observations claires et réfléchies du député de Peace River—Westlock au sujet du projet de loi dont nous sommes saisis.

Le député a beaucoup parlé de son ancienne carrière de mécanicien et il a insisté sur la défense des intérêts des gens de sa région. Je me demande s'il a vécu la même chose que moi l'été passé. J'ai très peu entendu parler de cette question lors du porte-à-porte ou à mon bureau. Toutes les conversations portaient sur les modifications fiscales que le gouvernement met en place.

Je serais curieux de savoir si le député a eu des échanges similaires et si le projet de loi mérite toute l'attention que nous lui accordons. Nous devrions peut-être nous concentrer sur ce qui préoccupe le reste des Canadiens, c'est-à-dire les modifications fiscales que les libéraux tentent de nous enfoncer dans la gorge.

**M. Arnold Viersen:** Monsieur le Président, au début de l'été, des centaines d'agriculteurs sont venus me parler du mécanisme des bons de paiement différé. Voilà comment l'été a commencé. La situation n'a fait que se détériorer par la suite, et l'indignation que suscite le régime fiscal a grandi. C'était particulièrement vrai chez les agriculteurs qui souhaitent vendre leur entreprise à leur fils ou à leur fille. L'insatisfaction est ressortie clairement.

Au cours de la dernière semaine que j'ai passée dans ma circonscription, juste avant que je retourne à Ottawa, nous avons demandé aux responsables de la Slave Lake & District Chamber of Commerce d'organiser d'urgence une rencontre avec moi afin de me communiquer leurs inquiétudes à propos des modifications fiscales proposées. Près de 100 personnes se sont réunies et elles étaient très préoccupées par ce qui s'annonce. La question qui revenait le plus souvent, c'était: « Le gouvernement peut-il agir ainsi? Peut-il appliquer ces changements ainsi, sans consultation? »

C'était très décourageant. Je devais leur dire que le gouvernement peut prendre ces décisions sans écouter les gens et ainsi bouleverser leur vie dans le Nord de l'Alberta, dans le dossier des modifications fiscales. L'agriculture représente probablement le tiers de l'économie de notre région. Les résidents sont très inquiets de ce que l'avenir leur réserve.

*Initiatives parlementaires*

Les agriculteurs ont dépensé beaucoup d'argent sur leur plan de relève, ce qui est important. Toute les personnes venant du Nord de l'Alberta savent très bien ce qu'est la planification de la relève. Elles y ont consacré de l'argent. Elles ont embauché des consultants pour savoir comment transférer leur ferme à leurs enfants. Essentiellement, avec les nouvelles propositions fiscales, l'ensemble de ce plan est désormais incertain. Dans ma circonscription, on s'inquiète beaucoup de ce qui risque d'arriver avec ces propositions. Beaucoup de gens ont l'impression que le ciel va leur tomber sur la tête.

**Le vice-président adjoint (M. Anthony Rota):** J'ai bien peur que le temps soit écoulé. Comme il est 17 h 30, la Chambre passe maintenant à l'étude des initiatives parlementaires inscrites au *Feuilleton* d'aujourd'hui.

---

## INITIATIVES PARLEMENTAIRES

[Traduction]

La Chambre passe à l'étude du projet de loi S-231, Loi modifiant la Loi sur la preuve au Canada et le Code criminel (protection des sources journalistiques), dont le comité a fait rapport avec proposition d'amendement.

**Le vice-président adjoint (M. Anthony Rota):** Comme il n'y a aucune motion à l'étape du rapport, la Chambre passe maintenant sans débat à la mise aux voix de la motion d'adoption du projet de loi à l'étape du rapport.

• (1730)

[Français]

**M. Gérard Deltell (Louis-Saint-Laurent, PCC)** propose que le projet de loi S-231, Loi modifiant la Loi sur la preuve au Canada et le Code criminel (protection des sources journalistiques), tel que modifié, soit agréé à l'étape du rapport.

[Traduction]

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

**Des voix:** D'accord.

(La motion est adoptée.)

**Le vice-président adjoint (M. Anthony Rota):** Quand le projet de loi sera-t-il lu pour la troisième fois? Avec la permission de la Chambre, maintenant?

**Des voix:** D'accord.

[Français]

**M. Gérard Deltell** propose que le projet de loi soit lu pour la troisième fois et adopté.

— Monsieur le Président, ce n'est pas la première fois que j'ai le privilège de me lever à la Chambre, particulièrement pour parler du projet de loi S-231, mais je le fais chaque fois avec une émotion certaine. Ayant eu le privilège et le bonheur d'exercer le métier de journaliste pendant 20 ans, je suis tout à fait conscient des périls qui guettent le métier si par malheur on ne peut pas l'exercer avec toute la liberté qui nous est impartie. Le projet de loi S-231 permet justement que la pratique journalistique soit faite de la façon la plus noble, la plus sécuritaire, mais aussi la plus juste pour la population.

Nous en sommes à la troisième lecture de ce projet de loi. Cela signifie que, si les parlementaires sont d'accord, d'ici quelques heures, quelques jours ou quelques semaines, nous allons adopter cette pièce législative très importante qui a une histoire tout à fait fantastique.

Il y a environ un an, le malheur est tombé sur la classe journalistique au Québec, alors qu'on a appris que des journalistes chevronnés étaient l'objet d'enquêtes policières et que leur téléphone, leur iPhone, par exemple, leur outil de travail, était sous écoute. On apprenait que des gens dont le métier était d'informer la population avaient été mis sous écoute, et ce, de façon trop régulière.

Dès que le cas de Patrick Lagacé a été connu, on a appris que plusieurs autres journalistes de renom et de qualité au Québec étaient l'objet d'enquêtes, soit par la Sûreté du Québec, soit par le Service de police de la Ville de Montréal, soit par la GRC. Nommons-en quelques uns: Patrick Lagacé, Vincent Larouche, Marie-Maude Denis, Alain Gravel, Isabelle Richer, Éric Thibault, Denis Lessard, André Cédilot, Nicolas Saillant, Félix Séguin, Monic Néron, Joël-Denis Bellavance, Gilles Toupin, Daniel Renaud et Fabrice de Pierreboung. Voilà quelques journalistes chevronnés qui oeuvrent au Québec depuis des années et dont le travail repose sur la cueillette d'informations qui permet l'exercice correct de la profession de journaliste.

Alors, lorsqu'on a appris que tous ces gens étaient l'objet d'enquêtes et d'écoute, il y a eu un véritable coup de tonnerre au Québec, particulièrement au sein de la classe journalistique. C'est alors que le sénateur Claude Carignan a eu l'initiative de mettre sur papier un projet de loi qui permettait la protection des sources journalistiques pour que ces gens ne soient plus jamais embêtés dans l'exercice de leur travail.

Le génie du projet de loi S-231, c'est qu'il définit clairement des balises positives pour l'exercice du travail et permet ainsi à la population d'être les premiers bénéficiaires d'une presse libre.

[Traduction]

On parle d'un des piliers de notre démocratie. On parle de la liberté de presse et de la liberté d'expression ici à la Chambre des communes, mais d'abord et avant tout, on parle de la protection des sources journalistiques d'un bout à l'autre du pays. C'est pourquoi le projet de loi de qualité déposé par le sénateur Claude Carignan à la Chambre haute, il y a deux mois, a ouvert la voie aux dénonciateurs et leur a clairement montré qu'ils étaient libres de parler à un journaliste et que personne ne les interromprait dans ce processus.

Il s'agit d'une pierre angulaire de la démocratie. Il s'agit d'une pierre angulaire pour les dénonciateurs. Il s'agit d'une pierre angulaire du journalisme. C'est pourquoi je suis si fier d'être le parrain du projet de loi à la Chambre des communes grâce au travail minutieux et très bien fait de l'honorable sénateur Claude Carignan à la Chambre haute.

• (1735)

[Français]

Entrons maintenant dans le vif du sujet pour savoir pourquoi ce projet de loi est si intéressant et, surtout, si bon pour l'avenir de la liberté de la presse au Canada. Tout d'abord, il repose sur quatre éléments majeurs. En premier lieu, il s'agit de la protection de la source journalistique. On ne protège pas le journaliste, on protège la source journalistique, soit celui qui sonne l'alarme, celui qui détecte une malversation et qui veut le signaler à un journaliste.

Par ailleurs, on définit qui est un journaliste, car c'est très facile de dire qu'on écrit un blogue de temps en temps et que cela fait de nous un journaliste. Or ce n'est pas le cas. Pour être journaliste, il faut répondre à certains critères, dont on parlera un peu plus tard.



*Initiatives parlementaires*

Ensuite, si un policier veut mener une enquête — et on ne les empêche pas de le faire, au contraire —, on leur donne encore plus de force dans leurs démarches.

En effet, ce seront dorénavant les juges de la Cour supérieure qui pourront délivrer un mandat d'enquête au corps policier. J'y reviendrai plus tard avec des exemples qui sont un peu troublants, et c'est le moins que l'on puisse dire.

Finalement, on inverse le fardeau de la preuve. En effet, ce sont les policiers qui doivent prouver qu'il leur faut absolument une écoute avant de pouvoir procéder. On inverse donc le fardeau de la preuve. Ce projet de loi comprend quatre piliers: la protection des sources, la définition de ce qu'est un journaliste, l'autorisation d'un juge d'une Cour supérieure et le fardeau de la preuve qui incombe au policier. Il faut prendre le temps d'examiner ces quatre piliers attentivement. .

Tout d'abord, je parlerai de la protection des sources. Je l'ai mentionné rapidement tout à l'heure, mais c'est fondamental. Dans l'exercice journalistique, les journalistes ne sont pas à l'abri de l'erreur, mais lorsqu'on veut faire une enquête rigoureuse, il faut avoir la liberté de la faire et surtout la protection de pouvoir parler correctement à une personne qui veut nous informer, ainsi que l'assurance que cette personne ne subira pas les foudres de quelques personnes animées par de mauvais sentiments. On protège donc la source, mais on ne protège pas le journaliste comme tel. Pourquoi? Parce que le journaliste demeure quand même un vecteur à travers tout cela. L'élément clé dans cet exercice repose sur la source, et c'est pourquoi nous voulons protéger la source. C'est pourquoi on comprend aussi que les journalistes peuvent exercer leur métier correctement lorsque leur source est protégée.

Des gens peuvent parfois se définir ou s'improviser journalistes. Cela peut mener à certains conflits. Je vais faire lecture de la définition du mot « journaliste », tel qu'indiqué au deuxième alinéa du paragraphe 39.1 (1) du projet de loi:

Personne dont l'occupation principale consiste à contribuer directement et moyennant rétribution, soit régulièrement ou occasionnellement, à la collecte, la rédaction ou la production d'informations en vue de leur diffusion par les médias, ou tout collaborateur de cette personne.

C'est clair: on ne peut pas s'improviser journaliste du jour au lendemain. Il faut pratiquer ce métier dans un média ou dans un secteur sérieux, reconnu et établi. Il faut que ce soit justement une façon de vivre. On indique clairement que ne peut pas être journaliste qui le veut. C'est essentiel parce qu'ayant été moi-même journaliste pendant 20 ans, je pouvais être parfois un peu vexé et frustré de voir des gens qui se prétendaient journalistes, alors que finalement, à part leur ami qui voyait le bout de papier sur lequel ils écrivaient, ce n'était pas le cas. Avec l'évolution fantastique et sensationnelle des médias et des moyens de communication propres à la transmission d'informations, on peut rapidement lancer une publication sur Internet, mais elle n'a pas les assises sérieuses et rigoureuses nécessaires pour la pratique du métier de façon correcte et responsable.

J'ai dit tout à l'heure que ce sont dorénavant les juges de la Cour supérieure qui vont donner les mandats aux policiers pour les autoriser à mener une enquête. C'est le troisième élément. Je répète qu'on n'empêchera jamais les forces constabulaires de faire leur travail avec rigueur et d'empêcher les gredins d'agir de façon malveillante.

Nous protégeons les sonneurs d'alarme, mais d'un autre côté, nous protégeons également les policiers qui doivent faire un travail rigoureux. La différence, c'est que ces gens auront encore plus

d'autorité morale lorsqu'ils interviendront, le cas échéant, parce qu'ils auront obtenu une autorisation d'un juge de la Cour supérieure.

Prenons l'exemple du Service de police de la Ville de Montréal, mieux connu sous l'acronyme SPVM. La Chambre sait-elle combien de fois le SPVM pouvait faire des enquêtes quand il le demandait à des juges dits de paix? Au SPVM, 98 % des demandes d'enquête étaient acceptées. À quoi cela peut-il donc servir de demander à un juge, si 98 % du temps la réponse est oui? Je ne veux rien enlever aux gens qui travaillent dans les cours de juges de paix — leur travail est important et essentiel —, mais quand vient le temps de mettre sous écoute un journaliste et sa source, il est important de nous assurer que c'est fait avec un juge d'expérience de la Cour supérieure.

Cela est pour donner encore plus de force aux policiers qui font leur travail. C'est donc un équilibre tout à fait correct que l'on retrouve dans le projet de loi S-231 présenté par l'honorable sénateur Claude Carignan. Dans le cadre de ce projet de loi, oui, on protège la source, mais si par malheur le policier doit faire une enquête concernant une malversation potentielle, alors le policier a également l'autorité morale de la faire, parce qu'il aura eu le mandat qui lui aura été transmis par un juge de la Cour supérieure.

● (1740)

C'est un équilibre qui, à notre point de vue, est tout à fait correct.

Le dernier point que je veux aborder, c'est le fait que le fardeau de la preuve est inversé. Je cite à nouveau le projet de loi, plus précisément le paragraphe (9), à la page 3, en ce qui concerne le fardeau de la preuve:

Il incombe à la personne qui demande la divulgation de démontrer que les conditions énoncées au paragraphe (8) sont remplies.

Cela sert à s'assurer que tout est fait correctement. On ne peut pas s'improviser journaliste et on ne peut pas demander non plus à ce qu'une enquête soit faite du jour au lendemain et qu'elle soit accordée à 98 % du temps par des juges de cours inférieures. Non, on le fait de façon rigoureuse. Également, à la toute fin, le policier devra faire la preuve pour s'assurer que tout le processus est fait de façon correcte et légitime.

Lorsque le projet de loi a été déposé au Sénat, cela a évidemment soulevé beaucoup l'intérêt des journalistes, mais également des observateurs. Je vais citer quelques personnes qui étaient enthousiasmées par l'initiative, entre autres le directeur du journal *Le Devoir*, Brian Myles, qui a dit qu'il saluait le sénateur pour « avoir réussi le miracle de générer un quasi-consensus parmi les patrons de presse et les éditeurs du Québec et du Canada ».

[Traduction]

Tom Henheffer est le directeur général des Journalistes canadiens pour la liberté d'expression. Dans un article du 12 avril 2017, il a écrit: « Le projet de loi du sénateur Carignan marque le début d'une reconnaissance juridique pleine et entière du rôle que jouent les journalistes pour servir le public et protéger la démocratie. Le gouvernement libéral doit appuyer sans réserve. »

[Français]

Jusqu'à maintenant, c'est ce qui est arrivé et nous allons souhaiter que cela se poursuive dans quelques heures par rapport à ce débat.

[Traduction]

David Walmsley du *Globe and Mail* a dit: « Nous sommes ici parce que [nous nous exposons] à des menaces sérieuses. »

*Initiatives parlementaires*

[Français]

Ils font face à une menace très forte concernant la protection des sources. *The Globe and Mail* a dépensé jusqu'à 1 million de dollars au cours des derniers mois pour la protection des sources journalistiques. Nous assistons donc aujourd'hui à l'aboutissement d'un exercice fort important et surtout précieux pour la démocratie canadienne, puisque nous sommes à l'étape de la troisième lecture.

[Traduction]

Au cours des derniers mois, plusieurs journalistes ont eu du mal à bien faire leur travail et à protéger les dénonciateurs. Un peu partout au Canada, des gens, qu'ils soient fonctionnaires ou non, peuvent être témoins de méfaits et souhaiter dénoncer les responsables. Ils veulent sonner l'alarme. Pour en informer les journalistes, ils doivent toutefois être bien protégés. Voilà en quoi le projet de loi est une bonne chose. C'est une bonne chose pour les journalistes, mais avant tout, c'en est une pour la démocratie canadienne.

[Français]

C'est pourquoi en cette étape de la troisième lecture, nous souhaitons avoir l'appui et le concours de toute la Chambre des communes. Jusqu'à présent, le travail s'est fait de façon rigoureuse, positive et constructive. Il y a eu l'étude en commission parlementaire où des gens ayant différents points de vue ont pu s'exprimer. J'ai d'ailleurs même été appelé à témoigner en comité parlementaire. C'est la première fois que cela m'arrivait et j'ai trouvé cela un peu sympathique. J'étais accompagné du sénateur Claude Carignan qui est à l'origine de ce projet de loi, et d'un autre sénateur, l'honorable André Pratt qui a exercé le noble métier de journaliste pendant des dizaines d'années, entre autres comme éditorialiste en chef à *La Presse*. À la fin de sa carrière, il était un éditorialiste émérite au sein de ce quotidien.

Je suis très fier d'avoir siégé à côté de ces deux collègues parlementaires, les sénateurs Pratte et Carignan, pour plaider en faveur du projet de loi, et surtout en faveur de la protection des sources des journalistes en fonction. Ce projet de loi est l'incarnation de ce qui doit être fait pour protéger ce qui est très précieux dans notre démocratie, c'est-à-dire la liberté de presse.

● (1745)

[Traduction]

**Mme Pam Damoff (Oakville-Nord—Burlington, Lib.):** Madame la Présidente, je suis contente de parler en faveur du projet de loi S-231, Loi modifiant la Loi sur la preuve au Canada et le Code criminel au sujet de la protection des sources journalistiques, dont le titre abrégé est Loi sur la protection des sources journalistiques.

Je tiens d'abord à remercier le parrain du projet de loi au Sénat pour l'excellent travail qu'il a fait dans ce dossier très important, qui vise à ce qu'on tienne pleinement compte de la protection des sources journalistiques lorsqu'une affaire se retrouve devant les tribunaux canadiens. Je remercie aussi le député d'en face, le député de Louis-Saint-Laurent, de piloter ce projet de loi à la Chambre et d'avoir toujours défendu la liberté de presse. Grâce à l'appui général de tous les partis, le projet de loi progresse rapidement à la Chambre.

Comme nous le savons tous, ce problème a été mis au grand jour il y a un peu moins d'un an, à la suite des événements concernant l'utilisation d'outils d'enquête visant des journalistes, en particulier des révélations selon lesquelles la police provinciale avait obtenu des mandats pour mettre plusieurs journalistes sur écoute. Après ces événements, le gouvernement du Québec a réagi rapidement et a changé ses lignes directrices et ses balises liées à l'obtention de mandats visant des journalistes. Par conséquent, les journalistes sont

désormais comme les avocats, les juges et les députés de l'Assemblée nationale, pour lesquels il existe des balises supplémentaires et des protocoles spéciaux pour exécuter des mandats.

En novembre 2016, le gouvernement du Québec a créé la Commission Chamberland en vue d'étudier la question de la protection de la confidentialité des sources journalistiques. Les audiences de la commission sont depuis peu terminées et le rapport final est prévu en mars prochain. C'est dans ce contexte que le projet de loi S-231 a été présenté en novembre dernier.

Essentiellement, le projet de loi S-231 propose de modifier la Loi sur la preuve au Canada et le Code criminel afin de créer des régimes spéciaux pour protéger la confidentialité des sources journalistiques. Les modifications proposées à la Loi sur la preuve au Canada permettraient de créer un régime unique pouvant être appliqué chaque fois que les médias souhaitent protéger une source journalistique. Ce nouveau régime inscrirait dans la loi les dispositions de la common law développées et interprétées grâce à la jurisprudence de plusieurs arrêts de la Cour suprême du Canada, tout en ajoutant certaines protections. Par exemple, le projet de loi imposerait aussi le fardeau de la preuve aux personnes qui souhaitent que l'information soit dévoilée plutôt qu'à celles qui souhaitent la protéger, comme c'est le cas actuellement.

En ce qui a trait aux propositions touchant le Code criminel, il s'agit de savoir comment des outils d'enquête, comme les mandats de perquisition et les ordonnances de production, peuvent être délivrés et exécutés lorsqu'ils visent un journaliste. Bien que l'objet de ces propositions soit de protéger les sources journalistiques, la procédure proposée par le projet de loi s'appliquerait dès qu'un journaliste est visé par un outil d'enquête. En outre, le projet de loi propose une procédure de triage qui exigerait la mise sous scellés de la preuve recueillie et son évaluation par un tribunal avant que l'information ne soit divulguée à la police. Enfin, le projet de loi propose aussi que seuls les juges de cours supérieures puissent autoriser le recours à un outil d'enquête relativement à un journaliste.

Pendant le débat à l'étape de la deuxième lecture à la Chambre des communes, les députés ont parlé favorablement des objectifs louables du projet de loi et de son bien-fondé. Ils ont également souligné qu'il serait possible d'améliorer la mesure proposée, étant donné la complexité des lois dans ce domaine.

Le Comité permanent de la sécurité publique et nationale a adopté des amendements et renvoie maintenant le projet de loi à la Chambre. Je suis heureuse que le comité l'ait étudié. J'en profite d'ailleurs pour remercier mes collègues du comité, tant ceux de mon parti que ceux d'en face, pour leur collaboration pendant ces travaux. Le projet de loi amendé est véritablement le fruit d'une approche multipartite.

Je voudrais me concentrer, durant le reste de mon discours, sur les amendements de fond apportés par le comité au projet de loi S-231.

En ce qui a trait à la modification des dispositions de la Loi sur la preuve au Canada, le comité de la sécurité publique a supprimé la disposition dérogatoire prévue au paragraphe 39.1(2) proposé dans la partie du projet de loi portant sur la Loi sur la preuve au Canada. Cette disposition était problématique, car il aurait pu aller à l'encontre d'autres lois fédérales, y compris celles qui touchent la vie privée et la sécurité nationale. Nous n'avons pas non plus jugé nécessaire de mettre en vigueur les protections des sources journalistiques contenues dans le projet de loi.

*Initiatives parlementaires*

Le comité a également adopté un amendement concernant le test prévu au paragraphe 39.1(8) proposé dans la partie du projet de loi portant sur la Loi sur la preuve au Canada, pour ce qui est de la divulgation d'un renseignement ou d'un document qui identifie ou qui est susceptible d'identifier une source journalistique.

● (1750)

Essentiellement, le projet de loi S-231 a été amendé pour remplacer la référence au « caractère essentiel du renseignement ou du document quant à l'instance » par « l'importance du renseignement ou du document à une question centrale quant à l'instance », puisque cela reflète plus précisément la common law telle qu'elle a été confirmée par la Cour suprême du Canada.

Le comité a également amélioré le projet de loi en déplaçant la condition ajoutée en comité par le Sénat au paragraphe 39.1(8)(c), qui vise à déterminer si « le tribunal, l'organisme ou la personne a envisagé tous les moyens de divulgation qui préserveraient l'identité de la source journalistique », dans un nouveau paragraphe 8.1, de manière à ce qu'elle soit distincte du test prévu pour autoriser la divulgation. Je pense que cet amendement devrait renforcer la protection, puisqu'il assure dans une étape à part que l'identité de la source est protégée, même quand le document en question est admissible.

En outre, le comité de la sécurité publique a apporté quelques améliorations — qui, à mon avis, sont importantes — aux modifications proposées par le projet de loi au Code criminel. Il a d'abord modifié le paragraphe 488.01(2) afin de le rendre inapplicable, malgré toute autre loi fédérale. Comme je l'ai mentionné plus tôt, une telle disposition dérogatoire n'est pas nécessaire pour mettre en vigueur les protections des sources journalistiques contenues dans le projet de loi et elle pourrait aller à l'encontre d'autres lois fédérales, y compris celles qui touchent la sécurité nationale. On a également supprimé, pour la même raison, l'article 488.03 de la partie du projet de loi concernant le Code criminel. Il s'agit là d'amendements judicieux que j'approuve.

Le comité a aussi ajouté un élément de connaissance au paragraphe 488.01(2). Sous sa forme initiale, le paragraphe aurait exigé qu'un mandat, qu'une autorisation ou qu'une ordonnance concernant un journaliste ne puisse être décerné que par un juge d'une cour supérieure, peu importe si les policiers étaient conscients ou non que leur enquête portait sur un journaliste. Voilà qui pose problème parce que, dans les faits, par exemple dans les cas de cybercriminalité, la police pourrait ne pas connaître l'identité de la personne sur laquelle elle enquête. Si la police ne sait pas que son enquête vise un journaliste, on ne peut pas s'attendre à ce qu'elle se conforme aux nouvelles exigences qu'aurait imposé le projet de loi S-231, sous sa forme initiale, lorsqu'elle réclame l'obtention d'un mandat, d'une autorisation ou d'une ordonnance. J'appuie donc la modification proposée au paragraphe 488.01(2), qui vise à garantir qu'il s'applique seulement quand les policiers savent qu'ils demandent un mandat, une autorisation ou une ordonnance concernant un journaliste.

Autre élément digne de mention, le comité a également amendé le projet de loi afin de prévoir un nouveau processus permettant de confirmer la validité d'un mandat, d'une autorisation ou d'une ordonnance décernés à l'extérieur du nouveau régime prévu dans le projet de loi S-231 — en d'autres termes, ceux obtenus de bonne foi dans le cadre du processus normal — lorsqu'un demandeur découvre après coup que la cible de l'outil d'enquête est un journaliste. Selon ce nouveau processus, dès que le demandeur est conscient que le mandat vise un journaliste, la police doit tout d'abord en informer un juge de la cour supérieure, puis ne pas examiner la preuve et ne pas

la reproduire et, enfin, mettre la preuve sous scellé jusqu'à ce que le juge de la cour supérieure ait pris une décision. Le juge a alors la possibilité de confirmer le mandat, de le modifier et d'imposer des conditions permettant de protéger les sources journalistiques ou encore, d'annuler le mandat s'il est d'avis que le demandeur savait, ou aurait raisonnablement dû savoir, que sa demande visait un journaliste.

Il ne faut pas minimiser l'importance de cet amendement, parce qu'il permettrait que les mesures adéquates soient prises pour protéger la confidentialité des sources journalistiques, même lorsque le mandat a été décerné de bonne foi en dehors du régime prévu par le projet de loi S-231.

Finalement, le dernier amendement proposé par le comité de la sécurité publique est l'ajout des paragraphes (4.1) et (4.2) à l'article 488.01 du Code criminel proposé afin que le nouveau critère de délivrance des mandats, des autorisations ou des ordonnances concernant des journalistes ne s'applique pas lorsqu'il est question d'actes criminels qui auraient pu être commis par le journaliste. Cet amendement vise à faire en sorte qu'il ne soit pas plus difficile pour les policiers d'obtenir un mandat visant un journaliste lorsque ce dernier est impliqué dans des activités criminelles.

D'après moi, ces amendements importants et ciblés appuient parfaitement l'esprit du projet de loi S-231 et les objectifs importants qu'il cherche à accomplir. J'espère que tous les députés appuieront ce projet de loi tel qu'amendé par le Comité permanent de la sécurité publique et nationale avec l'appui des membres de tous les partis.

● (1755)

[Français]

**Mme Christine Moore (Abitibi—Témiscamingue, NPD):** Madame la Présidente, je suis contente de pouvoir parler de cette situation, car elle s'inscrit dans le contexte d'événements qui se sont passés au Québec.

Au printemps dernier, les médias québécois ont révélé que des journalistes avaient fait l'objet de surveillance policière, c'est-à-dire qu'on avait écouté leurs conversations téléphoniques. Bien entendu, les gens ont été choqués de l'apprendre. On a appris que le journaliste Patrick Lagacé n'était pas le seul à avoir été mis sous écoute et que d'autres journalistes avaient fait l'objet de surveillance policière, et ce, pas seulement pendant quelques semaines, mais pendant des périodes de quatre à cinq ans. Il s'agissait notamment des journalistes d'*Enquête*, dont Alain Gravel. On a donc constaté que la situation était grave.

Cela a choqué plusieurs personnes, et après quelques hésitations, le gouvernement québécois a décidé de lancer une commission d'enquête sur la protection des sources journalistiques le 11 novembre 2016. D'autres mesures ont également été adoptées par l'Assemblée nationale du Québec, dont une motion unanime soulignant l'importance qu'elle accorde à la protection des sources journalistiques.

La ministre de la Justice, Stéphanie Vallée, a déclaré ceci:

Les nouvelles divulgations sont à ce point sérieuses et comme on le mentionnait, la confiance du public envers ses institutions publiques, envers toutes les institutions, elle est essentielle.

### Initiatives parlementaires

Il faut donc se rappeler le principe derrière la protection des sources journalistiques. Cela touche la confiance du public à l'égard de ses institutions. De nombreux scandales ont été mis au jour par des journalistes qui ont fait un travail d'enquête rigoureux et par des sources qui n'auraient jamais parlé sans l'anonymat que leur conférerait la protection des sources journalistiques. Sans celle-ci, on n'aurait peut-être jamais été mis au courant de ces histoires.

Or il est extrêmement important que ces choses soient exposées au grand public, car cela nous permet d'avancer et d'avoir une démocratie beaucoup plus saine. Sans le travail des journalistes, peut-être qu'il y aurait beaucoup plus de malversations. Grâce aux journalistes qui font un travail d'enquête rigoureux et qui sont souvent informés par des sources qui s'exposent à de graves conséquences si leur nom est révélé, on peut avoir accès à ces informations. Puisqu'on sait qu'un travail de surveillance est fait, on fait peut-être un travail beaucoup plus honnête.

Puisque la commission d'enquête a le mandat de formuler des recommandations sur les pratiques policières et sur les façons de protéger les sources, entre autres, je crois que cela donnera lieu à des éléments intéressants. Bien que le projet de loi qui est devant nous s'attaque à environ 75 % du problème, il sera important de faire un suivi, particulièrement après ce qu'on aura appris du Québec, pour boucler la boucle et aller chercher les autres protections qui vont s'avérer nécessaires.

Après ce qui s'est passé au Québec, on a voulu réagir. On a constaté l'ampleur du problème, et comme le gouvernement fédéral ne voulait pas faire sa propre commission d'enquête sur la protection des sources journalistiques, puisqu'il affirmait que ces problèmes n'existaient pas au niveau fédéral, il était important de trouver une façon de régler ce problème. C'est ainsi que le projet de loi S-231 a été déposé au Sénat.

● (1800)

Ce projet de loi s'inspire d'un autre projet de loi qui avait été présenté il y a 10 ans. Malheureusement, à cause de notre processus parlementaire qui n'est pas nécessairement toujours très efficace, on se rend compte qu'on avait essayé de régler le problème il y a 10 ans. Toutefois, à cause de projets de loi qui meurent au *Feuilleton*, de la reprise des travaux et des gouvernements minoritaires successifs, on n'a jamais réussi à régler le problème.

Dès 2007, on constatait qu'il y avait un soutien unanime de la part de différents partis politiques pour passer à l'action. Malheureusement, on ne l'a pas fait. Par la suite, on a eu les révélations qui nous ont appris qu'on avait espionné des journalistes pendant des périodes s'étalant sur des années. C'est très malheureux, mais je tiens quand même à saluer le travail que M. Ménard avait fait il y a 10 ans concernant la question de la protection des sources journalistiques.

Le projet de loi S-231 reprend quand même la majorité des mesures contenues dans le projet de loi C-426, déposé il y a 10 ans, tout en y ajoutant certaines autres mesures qui sont aussi en lien avec le temps. En effet, d'autres lois ont été adoptées et, par conséquent, on a dû faire des ajouts pour que la protection des sources journalistiques soit toujours d'actualité.

J'aimerais qu'on prenne conscience à quel point ces révélations ont été importantes. À la suite des révélations relatives aux journalistes espionnés, le Canada est tombé en 22<sup>e</sup> position en matière de liberté de presse à l'échelle mondiale, perdant ainsi 14 positions. Cela a eu un impact extrêmement négatif pour l'image du Canada qu'on considérait comme un pays assez libre. On s'est rendu compte que dernière cette image, on se permettait d'espionner des sources journalistiques.

Ce qui m'a choqué dans tout cela, c'est vraiment le temps que cela a duré. On n'a pas espionné des gens pendant une courte période, soit une ou deux semaines par exemple, parce qu'on pensait que les journalistes étaient en contact avec quelques personnes. Pendant quatre à cinq ans, on s'est permis d'écouter les conversations téléphoniques de journalistes reconnus au Canada. On a écouté tous les détails de leur vie. Je pense que cela n'a aucun sens. On n'avait pas ciblé une certaine période. C'était vraiment une écoute continue pour essayer d'aller chercher de l'information. Lorsqu'on constate le dérapage, la première chose qu'on se dit, c'est qu'on aurait dû pousser plus loin il y a 10 ans pour régler le problème.

Maintenant, 10 ans plus tard, il est essentiel d'adopter le projet de loi. Il ne réglera pas l'entièreté du problème, mais j'estime qu'il en réglera au moins 75 %. C'est pour cela qu'on ne peut pas se permettre encore une fois que la procédure parlementaire nous empêche d'agir par rapport à ce problème.

Il aurait été bien que le gouvernement présente son propre projet de loi pour régler la question. Ce n'est pas cela qui s'est passé. C'est un projet de loi qui vient des députés. Toutefois, on ne peut plus se permettre, pour l'image publique du Canada, de ne pas agir sur la question. La liberté de presse est un principe fondamental au Canada et au Québec. Nos journalistes méritent de savoir qu'ils peuvent faire leur travail sans être espionnés et librement. En outre, les citoyens québécois et canadiens méritent de savoir que lorsqu'ils parlent à un journaliste, il sont protégés et que cela ne leur retombera pas dessus.

En ce qui concerne l'assurance-emploi, on se rappelle qu'en 2013, on a appris grâce à une source que les enquêteurs avaient des quotas à respecter pour récupérer de l'argent auprès de chômeurs. Si le journaliste n'avait pas fait ce travail et si l'anonymat de la source n'avait pas été garantie, on n'aurait peut-être jamais été au courant de cette histoire. C'est pour cela qu'il est important de protéger nos sources. Sans cela, les gens n'oseront plus dénoncer des situations. Lorsqu'on ne dénonce plus les situations de peur que notre anonymat ne soit pas respecté et que cela engendre des conséquences, on arrête d'avancer et c'est la démocratie qui est bafouée.

● (1805)

Comme la protection des sources est intimement liée à la démocratie, il est essentiel d'agir sur la question maintenant. J'espère que nous le ferons une fois pour toute et qu'il n'y aura pas un autre délai de 10 ans.

[Traduction]

**M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Madame la Présidente, quelques pensées nous viennent à l'esprit immédiatement lorsque nous débattons du projet de loi C-231, et l'une de ces pensées est le souvenir d'Arnold Chan. Il a beaucoup cherché à rassembler les gens et les partis pour que nous puissions faire des progrès en collaborant. Nous en avons eu un bon exemple lorsque le comité a pu améliorer le projet de loi au terme de son étude. Des députés d'allégeances différentes ont pu s'entendre et adopter des amendements qui nous permettent aujourd'hui de débattre d'une version meilleure du projet de loi.

*Initiatives parlementaires*

Nous ne devrions jamais tenir la liberté de presse pour acquise. Nous savons que c'est un pilier de la bonne gouvernance et de la démocratie dans son ensemble. Lorsque j'ai été élu pour la première fois, en 1988, j'ai pu m'apercevoir rapidement de la relation importante entre les médias et les politiciens. Je n'ai pas l'intention de commencer à relater des histoires, mais j'ai vécu des moments embarrassants. À l'époque, j'ai peut-être eu une perception différente des médias, mais je peux dire en toute honnêteté aujourd'hui, avec l'expérience de parlementaire que j'ai acquise au fil des ans, à l'Assemblée législative du Manitoba et à la Chambre des communes, que l'indépendance de la presse est très importante. La presse doit avoir les coudées franches pour pouvoir amener les gens à rendre des comptes sur diverses questions, que ce soit dans l'arène politique ou dans n'importe quel autre domaine retenant l'attention des médias.

Je me rappelle lorsque le sujet a été abordé la première fois, c'est-à-dire, comme on l'a déjà dit, lorsque des agents de police du Québec ont réussi à obtenir un mandat de surveillance pour le téléphone cellulaire d'un journaliste de renom relativement bien connu et ceux d'un certain nombre de ses collègues. Le journaliste en question, celui qui a autant retenu l'attention, s'appelle Patrick Lagacé. La levée de boucliers a été instantanée à la grandeur du pays. Il n'a pas fallu tellement longtemps pour que les choses se mettent en place, que ce soit ici, à la Chambre des communes, ou un peu partout au Canada, et les gens ont vite compris qu'il s'agissait d'un affront de taille contre une profession dont nous devons absolument préserver l'indépendance et qui doit toujours avoir les moyens de protéger ses sources.

Mon collègue d'en face nous a révélé qu'il a été journaliste durant 20 ans, et je suis convaincu que c'est l'expérience qui parle quand il témoigne de l'importance des sources journalistiques. Je ne compte plus le nombre de fois où un journaliste m'a demandé de commenter un dossier de manière officieuse. Parfois, ces discussions informelles peuvent se révéler d'une grande utilité, car elles permettent d'évaluer la situation sous un autre angle. La vigilance devrait toujours être de mise dans un tel cas, mais il ne manque pas d'excellents reporters qui veulent toujours en savoir un peu plus et qui ont le don de découvrir ce qui se trame derrière telle ou telle histoire.

● (1810)

Dans la même veine, lorsque nous nous penchons sur certains des enjeux extrêmement importants dont le public doit absolument être informé, il est nécessaire de protéger les sources d'information qui informent le public.

La vaste majorité des Canadiens reconnaissent la valeur de la liberté de la presse. Nous ne devrions jamais tenir cette liberté pour acquise et le premier ministre s'assure que l'orientation vient du gouvernement par l'intermédiaire des différents ministères et que cette orientation est transmise dans les lettres de mandat qui sont envoyées aux ministres. Dans la lettre de mandat de la ministre de la Justice, le premier ministre a donné à celle-ci pour tâche de voir à ce que les droits des Canadiens soient protégés et à ce que les garanties énoncées dans la Charte des droits et libertés soient respectées. La ministre reconnaît que la liberté de presse est une valeur canadienne fondamentale énoncée dans la Charte. De plus, au printemps dernier, pendant la période des questions à la Chambre, le premier ministre a lui-même déclaré assez clairement que le gouvernement croit fermement en la protection des sources journalistiques. Il n'est guère étonnant que le gouvernement comprenne l'importance de cet enjeu.

Le comité permanent a fait du bon travail. Il a tenu compte du débat précédent, il a examiné certains incidents qui se sont produits, y compris celui que j'ai mentionné plus tôt, et il a trouvé des façons

d'améliorer le système. C'est la façon dont je vois le projet de loi S-231.

Je félicite les personnes que j'ai nommées pour les gestes qu'elles ont posés et les personnes que je n'ai pas nommées, parce que, comme je l'ai souligné, il ne faut jamais tenir ces questions fondamentales pour acquises. Nous devons protéger notre démocratie, la liberté de presse, ces piliers fondamentaux qui font du Canada un pays merveilleux.

Le journalisme et la façon dont les médias font état des événements ont beaucoup changé. Je pense à l'époque où j'ai pour la première fois été élu. Je me souviens, lorsque je siégeais à l'Assemblée législative du Manitoba, d'avoir regardé vers la tribune de la presse et d'y avoir vu des représentants de tous les grands médias. Il y avait trois journalistes du *Winnipeg Free Press* et deux de CBC/Radio-Canada. Il y avait un journaliste de CTV. Il y avait même un journaliste permanent de Global, ainsi qu'un journaliste du *Winnipeg Sun*. D'autres grands médias étaient également représentés. À l'époque, il n'y avait pas de blogues, pas d'Internet et pas de médias sociaux.

Je suis content que la députée soulève la question de ce qu'est un journaliste. Un grand nombre de personnes se pose la même question. À l'heure actuelle, les gens se préoccupent énormément de questions comme les fausses nouvelles. Je remercie la députée d'en face de le reconnaître. Dans la mesure législative, la profession de journaliste représente une profession honorable, une profession où des normes élevées doivent être respectées, une profession qui constitue la principale source de revenu pour ceux qui la pratiquent. Selon moi, le fait qu'un journaliste travaille pour un grand média est également important. Ce sont des éléments importants. Il faut reconnaître qu'il y a une différence entre un journaliste de *CTV National News* et M. Untel qui dit dans un blogue être journaliste.

Je suis heureux du débat tenu ici aujourd'hui sur cette question et j'espère qu'il se poursuivra.

● (1815)

**Mme Filomena Tassi (Hamilton-Ouest—Ancaster—Dundas, Lib.):** Madame la Présidente, je suis heureuse de prendre la parole ce soir au sujet du projet de loi S-231, qui vise à protéger la confidentialité des sources journalistiques. Je tiens à féliciter le député de Louis-Saint-Laurent, qui, je le sais, accorde beaucoup d'importance à ce dossier. Je suis contente qu'il ait eu l'occasion d'intervenir aujourd'hui et de montrer la force de ses convictions.

La liberté de la presse est une valeur canadienne fondamentale protégée par la Charte. Le gouvernement appuie la liberté de la presse et il défendra les droits garantis par la Charte. Nous savons que les journalistes jouent un rôle clé pour assurer que le Canada demeure une société libre et démocratique. Par conséquent, comme mes collègues l'ont mentionné, nous appuierons le projet de loi avec les amendements proposés par le comité.

Le projet de loi protégerait les journalistes et leurs sources. Voilà l'élément distinctif. Nous savons que les journalistes sont protégés par le paragraphe 2b) de la Charte. Toutefois, la jurisprudence montre que leurs sources ne sont pas protégées. C'est en partie pourquoi ce projet de loi est nécessaire.

### *Initiatives parlementaires*

Il est important de protéger les sources des journalistes pour plusieurs raisons, notamment parce qu'elles permettent de se rapprocher de la vérité. Nous savons que les journalistes ont des sources fiables qui hésiteraient à parler si elles savaient que leur nom serait divulgué. Il importe de souligner que ce que font les sources n'est ni sournois ni inapproprié. Nous devons reconnaître que certains risques et coûts encourus sont injustes et que des gens donnent des informations dans l'intérêt de la vérité, et ces personnes ont besoin d'une garantie.

Je fais le lien avec ma propre vie, car, contrairement au député, je ne suis pas journaliste et c'est une fonction que je n'ai jamais assumée. Toutefois, j'ai été aumônière dans une école secondaire, et des élèves venaient me voir. Au fil du temps, nous avons noué une belle relation de confiance, des amitiés et ce genre de choses. En cas de problème ou s'il y avait quoi que ce soit que les élèves jugeaient devoir signaler, ils venaient me voir. L'important pour eux, lorsqu'ils s'apprêtaient à me faire des confidences, c'était l'intérêt collectif. Ils me racontaient des choses, par exemple, qu'une bagarre allait éclater après l'école, dans un parc à un demi-kilomètre. Toutefois, ils ne me le disaient qu'à la condition que je promette de taire ma source d'information. Ce qu'ils me disaient était-il important? Absolument. Ai-je avisé les autorités pour que la police soit là et empêche une bagarre brutale? C'est exactement ce que j'ai fait. Cela a-t-il empêché la bagarre d'avoir lieu? Oui.

Il y a bien d'autres exemples concernant par exemple de graves problèmes mentaux impliquant l'automutilation. Des étudiants sont venus me trouver pour protéger un de leurs camarades, pour lui sauver la vie. Ils me demandaient toutefois de ne pas révéler la source de l'information. Je leur en donnais l'assurance et je pouvais ainsi faire un suivi. Finalement, la justice était rendue et l'aide était offerte, grâce à ce droit que j'avais.

L'objectif des journalistes est légèrement différent, mais ceux-ci sont en quête de vérité et demandent que l'on soit responsable. Ils veulent que les Canadiens soient informés, ce qui est très important pour une société libre et démocratique. Nous voulons nous aussi que les Canadiens soient informés. En tant que gouvernement, nous voulons être responsables. C'est exactement ce que je veux offrir à ceux qui disent vouloir que leur député change les choses et soit honnête afin qu'ils puissent avoir confiance en lui. Je veux rétablir leur confiance. C'est pourquoi je suis ici aujourd'hui.

En tant que gouvernement, nous voulons que les journalistes puissent obtenir l'information dont ils ont besoin pour nous obliger à rendre des comptes. Nous voulons rendre des comptes. Si une enquête s'impose, nous voulons pouvoir disposer de l'information qui nous permettra de la mener. Nous ne voulons pas que l'information soit retenue. En fin de compte, c'est tous les Canadiens qui en bénéficieront.

• (1820)

Le projet de loi permettra de faire bien des choses, mais je tiens surtout à m'attarder au critère utilisé. La common law s'applique aux situations où il est question du privilège associé à la confidentialité des sources journalistiques. La common law se sert du critère de Wigmore, qui comprend quatre éléments: premièrement, les communications doivent avoir été transmises confidentiellement avec l'assurance qu'elles ne seraient pas divulguées; deuxièmement, le caractère confidentiel doit être un élément essentiel au maintien complet et satisfaisant des rapports entre les parties; troisièmement, les rapports doivent être de la nature de ceux qui, selon l'opinion de la collectivité, doivent être entretenus de manière diligente, délibérée et consciencieuse; quatrièmement, l'intérêt public à protéger l'identité

de la source dans le cas particulier l'emporte sur l'intérêt public à découvrir la vérité.

Le projet de loi S-231 codifie et simplifie la loi afin de prévenir les conflits et de définir le critère à utiliser. Le critère est simple: l'administration de la justice l'emporte sur l'intérêt public à préserver la confidentialité. La loi est simplifiée et codifiée afin que nous n'ayons pas à revenir au critère de Wigmore.

Cela s'applique également aux mandats. Le projet de loi prévoit l'utilisation de conditions qui permettent de conserver les documents obtenus en vertu d'un mandat jusqu'à ce qu'une décision soit prise. Cette possibilité d'assortir le mandat de conditions est importante, car ainsi le mandat peut être décerné avec des conditions précises.

L'autre point que j'aimerais aborder, qui est très important et qui représente un changement considérable, est le fait que le fardeau de la preuve incombe maintenant à la personne qui demande la divulgation de l'information. Je sais que cet élément sera très important aux yeux des journalistes.

En fin de compte, le projet de loi instaure un mécanisme de protection solide et sans précédent des sources journalistiques en précisant le critère à utiliser, en prévenant les problèmes liés aux lois en matière de conflits d'intérêts et en veillant à ce que les nouvelles mesures de protection ne s'appliquent que lorsqu'il y a lieu. Je suis heureuse de ce changement pour les journalistes. Je tiens à les encourager. Je veux qu'ils comprennent bien à quel point, en tant que représentants de la population, en tant que députés, nous estimons que leur travail est important. Ils font un travail très important. Nous voulons les aider à bien faire ce travail. Nous pensons que ce projet de loi y contribuera.

**La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes):** Nous reprenons le débat. Avant de donner la parole au prochain orateur, je voudrais simplement l'aviser que je devrai malheureusement l'interrompre avant la fin de son temps de parole.

Le député de Newmarket—Aurora a la parole.

• (1825)

**M. Kyle Peterson (Newmarket—Aurora, Lib.):** Madame la Présidente, j'ai l'honneur d'intervenir de nouveau dans le débat sur le projet de loi S-231. La dernière fois que j'ai pris la parole — je crois que c'était à l'étape de la deuxième lecture, en mai —, j'ai aussi dû couper court mon allocution. Je vais peut-être être bon pour dire ce que je voudrais dire dans le peu de temps qu'il nous reste.

Le projet de loi, qui vient du Sénat, est piloté à la Chambre par mon estimé collègue, le député de Louis-Saint-Laurent. Il fait l'objet d'un débat dans les dernières minutes de la période consacrée aux initiatives parlementaires de la deuxième journée de séance après la pause estivale que nous avons passée dans notre circonscription. Ces faits ne doivent pas pour autant nous faire croire que le projet de loi est sans importance. Au contraire, il s'agit d'une mesure législative essentielle qui fait ressortir ce que nous, Canadiens, estimons important pour nos concitoyens.

Ce projet de loi porte d'abord et avant tout sur un enjeu démocratique. On dit que la démocratie est le pire type de gouvernement à l'exception de tous les autres. Or, il faut protéger ce qui nous tient à coeur. Il faut chérir notre démocratie. Cette démocratie perdra de sa vigueur si les députés et leurs concitoyens, un peu partout au Canada, restent là sans rien faire. Comme tout ce qui nous tient à coeur, il faut prendre soin de la démocratie. Il faut toujours chercher à l'améliorer. C'est essentiellement ce que le projet de loi permettra de faire.

*Motion d'ajournement*

Qu'est-ce qui explique cela? Il y a de nombreuses raisons, mais j'aimerais employer le peu de temps dont je dispose pour en expliquer une ou deux. Je crois que c'est le député britannique lord Macaulay qui fut le premier à dire que les médias constituent le quatrième pilier de la démocratie, après le pouvoir exécutif, le Parlement et le pouvoir judiciaire. Les médias jouent un rôle tout aussi important. Aucune des personnes présentes dans cette enceinte aujourd'hui ne pourrait imaginer la démocratie sans Parlement. Nous ne pourrions pas davantage envisager une démocratie sans un pouvoir judiciaire efficace, ni même songer à un gouvernement ou à une démocratie sans un pouvoir exécutif qui doit rendre des comptes au Parlement.

Je considère que la vitalité des médias est aussi importante que celle des trois autres branches du gouvernement. Sans la protection des journalistes et des sources journalistiques, il ne peut y avoir de médias libres. Il ne faut pas s'y méprendre, la démocratie se meurt quand les journalistes sont incapables de faire leur travail, quand ils ne peuvent dire la vérité à ceux qui nous élisent, quand ils ont peur de l'État ou quand ils craignent pour leur sécurité et celle de leur famille. Voilà de quoi il est question. Il ne faut pas nous méprendre.

Essentiellement, le projet de loi S-231 est le fondement de la démocratie. J'incite tous les députés à l'appuyer. C'est une mesure législative fantastique. Elle a été amendée en comité. Il faut l'appuyer. Elle met en évidence ce qu'ont en commun la démocratie, le droit et le journalisme — qui sont d'ailleurs tous des principes importants et fondamentaux d'une société libre.

Je suis un avocat de carrière et je profite de privilèges. Le privilège du secret professionnel de l'avocat est l'un des principes les plus sacrés du droit. Je n'aurais jamais pu faire mon travail si mes clients n'avaient pas été entièrement convaincus que j'allais garder pour moi ce qu'ils s'apprêtaient à me révéler. Ce privilège favorise la confiance. C'est grâce à lui que les gens ont confiance dans le système en place et qu'ils se sentent libres de dire ce qu'ils doivent dire.

En tant qu'avocat, je ne pense pas que ce privilège du secret professionnel soit plus important que celui des journalistes. Comment pourrions-nous réparer les injustices du monde si les bonnes personnes ne peuvent pas se confier à d'autres personnes qui pourront ensuite expliquer ces injustices? Les journalistes prennent les malheurs, la corruption et la fraude et les racontent aux gens. Sans le journalisme, ces histoires ne sortiraient jamais. Ce serait non seulement la fin de ces histoires, mais aussi la fin des gens qui veulent les raconter — je dirais même que ce serait la fin de la démocratie.

• (1830)

Pour ma part, je ne resterai pas les bras croisés en attendant la chute de la démocratie. J'incite tous les députés à appuyer le projet de loi S-231.

[Français]

**La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes):** 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*.

---

## MOTION D'AJOURNEMENT

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

[Traduction]

### LE DÉVELOPPEMENT SOCIAL

**Mme Sheila Malcolmson (Nanaimo—Ladysmith, NPD):** Madame la Présidente, je veux donner suite à une discussion que j'ai eue avec le ministre lorsqu'il a annoncé, avec grande fierté, les nouvelles dispositions du congé parental. La question que j'ai posée il y a au moins six mois maintenant était la suivante: quand le gouvernement va-t-il mettre en place des mesures législatives afin d'aider réellement les femmes et les familles sur le terrain? Cette mesure semblait cibler davantage les parents riches qui avaient besoin de plus de congés parentaux. Ce fut une déception de voir que, concrètement, elle ne donnerait pas plus d'argent aux jeunes familles.

Aujourd'hui, j'ai déposé un rapport provisoire inspiré des témoignages que nous avons entendus tout au long de l'année au comité de la condition féminine au sujet du besoin primordial de combler le vide législatif, d'obliger le gouvernement fédéral à faire tout ce qu'il peut pour éliminer les obstacles à la réussite économique des femmes et de garantir la justice économique pour les femmes.

Beaucoup de témoins ont décrit au comité le cycle que vivent les jeunes familles, particulièrement les jeunes femmes. Une famille qui n'arrive pas à trouver un service de garde abordable doit décider quel parent quittera le marché du travail pour répondre aux nouvelles exigences familiales et, comme il n'y a toujours pas de loi fédérale sur l'équité salariale, c'est habituellement la femme qui gagne le plus petit salaire. En outre, les femmes continuent à donner des soins non rémunérés de façon disproportionnée. C'est donc généralement la femme qui quitte le marché du travail. Lorsqu'elle décide de le réintégrer, elle risque davantage d'obtenir un emploi précaire à temps partiel, sans pouvoir jouir du filet de sécurité de l'assurance-emploi. En effet, le régime d'assurance-emploi n'est toujours pas conçu pour prendre en compte les périodes de travail plus courtes que supposent les emplois à temps partiel. Nous savons tous que, au Canada, en raison des bons emplois dans l'industrie de la transformation et des emplois à temps plein qui ont disparu, il y a eu un déplacement marqué vers les contrats à court terme et les emplois précaires. Cette situation touche particulièrement les jeunes femmes et les jeunes en général.

Plus tard au cours de leur vie, parce qu'elles ont eu un salaire plus bas pendant toute leur carrière, les femmes risquent davantage d'avoir peu d'économies au moment de leur retraite. En cas de divorce, elles risquent d'autant plus de vivre leur retraite dans la pauvreté.

Cela se voit dans ma propre circonscription. Le refuge Samaritan House est dirigé par un groupe merveilleux qui fait un dur travail à Nanaimo. Or, j'ai entendu dire cet été que 50 % des femmes sans abri qui y font appel sont maintenant âgées de plus de 50 ans. Ces refuges pour sans-abri sont dotés de lits superposés. Les femmes ne sont pas capables d'y grimper.

Dans ma propre famille, ma soeur Claire et son époux ont dû quitter Toronto parce que les frais de garderie dépassaient le montant de leur loyer. Nous entendons de telles histoires encore et encore.

Je demande une fois de plus au gouvernement ce qu'il entend faire avec son pouvoir législatif à la Chambre pour éliminer ces obstacles à la prospérité économique des femmes. Si vous êtes réellement un gouvernement féministe, de grâce, joignez le geste à la parole.

**La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes):** Je rappelle à la députée qu'elle doit adresser ses questions à la présidence et non directement au gouvernement.

*Motion d'ajournement*

Le secrétaire parlementaire du ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique a la parole.

[Français]

**M. David Lametti (secrétaire parlementaire du ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique, Lib.):** Madame la Présidente, je remercie mon honorable collègue de sa question. Ma collègue affirme que notre gouvernement ne tient pas parole et qu'il ne soutient pas les familles canadiennes. Malgré tout le respect que j'ai pour elle, ma collègue a tort. Depuis notre arrivée au pouvoir, nous avons mis en place des mesures qui ont rendu tous les programmes plus flexibles et inclusifs, y compris le régime d'assurance-emploi. J'aimerais parler de ces améliorations apportées à l'assurance-emploi.

Le budget de 2017 proposait une modification à la Loi sur l'assurance-emploi pour rendre les prestations parentales de l'assurance-emploi plus flexibles. Les parents auront dorénavant deux options. Ils pourront toucher des prestations parentales de l'assurance-emploi pendant une période maximale de 12 mois au taux de prestation actuel, soit 55 % de leur revenu hebdomadaire moyen. Sinon, ils pourront toucher des prestations parentales d'assurance-emploi pendant une période prolongée pouvant s'étendre jusqu'à 18 mois à un taux de prestation inférieur équivalent à 33 % de leur revenu hebdomadaire moyen.

Les parents pourront toutefois continuer à se partager les prestations. De plus, les femmes enceintes pourront, si elles le désirent, demander des prestations de maternité jusqu'à concurrence de 12 semaines avant la date prévue de l'accouchement. Cela représente une augmentation par rapport à la norme actuelle de huit semaines.

Par ailleurs, le budget de 2017 offre des prestations plus inclusives pour les proches aidants. En effet, une nouvelle prestation d'assurance-emploi sera offerte aux Canadiens admissibles pour une durée maximale de 15 semaines afin qu'ils puissent fournir des soins et du soutien à un membre adulte de leur famille qui est gravement malade. Il s'agit d'un ajout à la prestation de compassion existante offerte aux personnes qui prennent soin d'un membre de leur famille gravement malade dont la vie est en jeu.

Ce qui est le plus important dans ce débat, c'est que les Canadiens eux-mêmes ont inspiré ces améliorations. L'an dernier, notre gouvernement a mené une consultation auprès des Canadiens et des Canadiennes et nous avons organisé des tables rondes avec des intervenants. Ainsi, nous avons recueilli leurs avis sur les façons d'offrir des prestations de maternité et parentales de l'assurance-emploi plus flexibles en vertu du Code canadien du travail, ainsi que des prestations et des congés pour proches aidants plus inclusifs. Nous avons été à l'écoute et nous avons fait ce que les Canadiens nous ont demandé. C'est notre façon de procéder. Nous avons accordé la priorité aux gens.

Il est aussi important de souligner que l'Allocation canadienne pour enfants, qui est offerte depuis l'an dernier, constitue le plus important programme depuis une génération. Grâce à cette mesure, neuf familles canadiennes sur dix reçoivent maintenant une meilleure aide financière. Il ne fait aucun doute qu'en plus d'appuyer les familles canadiennes, nous bâtissons également une classe moyenne plus forte.

● (1835)

[Traduction]

**Mme Sheila Malcolmson:** Madame la Présidente, je suis d'avis que les dispositions relatives au congé parental prolongé auraient eu

une plus grande incidence sur les familles canadiennes, particulièrement sur les femmes canadiennes, si les libéraux avaient investi plus d'argent dans le fonds. Dans le cas présent, les gens ont désormais le droit de prendre un congé parental en vivant avec seulement un tiers de leur salaire. Cette mesure ne profite qu'aux Canadiens les mieux nantis.

J'attire également l'attention du ministre sur les nombreux témoignages que nous avons eus de la part d'une multitude de personnes, au comité de la condition féminine, qui ont répété à maintes reprises que le régime d'assurance-emploi, puisqu'il repose sur le nombre d'heures travaillées, est discriminatoire envers les femmes qui travaillent à court terme. Je le répète, nous demandons au gouvernement de mettre en oeuvre un programme véritablement féministe en légiférant en matière d'équité salariale, en offrant un régime universel de services de garde abordables afin que, lorsque les gens reçoivent la prestation fiscale pour enfants, ils aient un endroit pour la dépenser, et en présentant la mesure législative promise en vue de permettre les congés en cas de violence familiale pour les femmes sur le marché du travail. Nous devons légiférer pour montrer que nous ne sommes pas indifférents.

[Français]

**M. David Lametti:** Madame la Présidente, nous respectons nos promesses et nos engagements afin de soutenir toutes les familles canadiennes. Dans le cadre du budget de 2017, nous avons annoncé différentes mesures visant à aider la classe moyenne et ceux qui travaillent fort pour en faire partie.

À titre d'exemple, le budget de 2017 propose de rendre les prestations de maternité et parentales de l'assurance-emploi plus flexibles et les prestations pour proches aidants plus inclusives. Nous savons qu'il ne suffit pas d'élargir les prestations d'assurance-emploi pour améliorer la qualité de vie au pays. C'est pourquoi nous investissons aussi dans l'infrastructure sociale et que nous mettons plus d'argent dans les poches des familles canadiennes grâce à l'Allocation canadienne pour enfants.

Nous améliorons la qualité de vie de toutes les familles au pays.

● (1840)

[Traduction]

LA SÉCURITÉ PUBLIQUE

**M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD):** Madame la Présidente, je prends encore une fois la parole à propos de l'acquisition de la compagnie canadienne Norsat par Hytera, une entreprise chinoise. Cette vente a suscité beaucoup d'inquiétude, non seulement par rapport à la propriété étrangère et à la sécurité nationale, mais aussi par rapport aux investissements consentis par le Canada, sous forme de crédits d'impôt ou autre, pour la croissance de l'industrie technologique au pays. C'est au Canada que l'on devrait récolter le fruit de ces subventions sur le plan de l'emploi et de l'innovation. Le fait que ce soit une entreprise chinoise qui en profite est problématique en soi. Fait plus important, la transaction aurait dû faire l'objet d'un examen de sécurité complet selon deux anciens directeurs du Service canadien du renseignement de sécurité, Richard Fadden et Ward Elcock, ce que le gouvernement a omis de faire. C'est très déconcertant.



Il est important de souligner ce que fait cette compagnie canadienne. Norsat fournit des solutions et des services en matière de communication à des organismes gouvernementaux et militaires, à des entreprises de transport, au secteur maritime et des ressources naturelles, à des médias d'information, à des organismes de sécurité publique, à des opérateurs de recherche et de sauvetage, etc. La compagnie a deux divisions principales: Sinclair Technologies et les communications par satellite. Voilà qui est important, car l'acquéreur, l'entreprise chinoise Hytera, a maintenant le contrôle des innovations et des technologies de Norsat.

Les États-Unis se sont dits préoccupés par la vente de Norsat. J'ajouterais que, pour le moment, nous voyons seulement les défis liés à l'utilisation de la technologie et des services en question. Nous avons également perdu un certain champ d'influence au chapitre des développements à l'échelle internationale. De toute évidence, les États-Unis s'inquiètent des liens entre la Chine et la Corée du Nord. Nous partageons leurs inquiétudes. Nous savons maintenant que, encore une fois, une technologie canadienne se retrouve entre les mains d'une entreprise d'État, qui a des liens avec le gouvernement chinois. Comme il s'agit d'un pays communiste, il contrôle sûrement certains aspects du développement industriel.

Rappelons que ce n'est pas la première fois que nous attirons l'attention sur cet enjeu. Fait intéressant, j'ai moi-même parlé de ces préoccupations et travaillé dur pendant plusieurs années afin que les transactions de ce genre soient soumises à un examen axé sur la sécurité nationale. Le gouvernement n'a pas procédé à un tel examen dans le cas de Norsat, malgré les suggestions de plusieurs représentants de l'industrie et experts du domaine. Nous avons déjà, par le passé, mené une campagne à propos de ces enjeux quand des investisseurs provenant de la Chine et divers gouvernements non démocratiques ont acheté des entreprises canadiennes.

La vente de Norsat à Hytera a ceci d'intéressant que, lorsque la transaction était en cours, les conservateurs s'y opposaient tandis que les libéraux l'accueillaient. Par ailleurs, du côté de Motorola, aux États-Unis, il y a eu plusieurs audiences concernant des contrefaçons de brevets.

Bref, voici la question que j'adresse au gouvernement: pourquoi permettons-nous à des acheteurs étrangers d'usurper des entreprises canadiennes sans mener un examen approfondi axé sur la sécurité?

[Français]

**M. David Lametti (secrétaire parlementaire du ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique, Lib.):** Madame la Présidente, je remercie mon honorable collègue de sa question et pour son travail au Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie, où nous collaborons bien ensemble. Je suis heureux de répondre aux commentaires formulés précédemment par le député de Windsor-Ouest concernant le recoupement entre la Loi sur Investissement Canada et la sécurité nationale.

Tout d'abord, je dois souligner que les investissements étrangers directs jouent un rôle important et positif dans l'économie canadienne, contribuant au développement de la recherche, à l'augmentation de la productivité et à la création d'emplois mieux rémunérés pour les Canadiens. En fait, le commerce et les investissements étrangers directs vont de pair et lient le Canada aux chaînes de valeur d'envergure mondiale. En tant que tel, le Canada est et doit être ouvert aux investissements étrangers qui contribuent à la création d'emplois à long terme pour la population canadienne.

### *Motion d'ajournement*

Cependant, nous ne compromettrons pas la sécurité nationale pour des investissements, quels qu'ils soient. La Loi sur Investissement Canada joue un rôle important dans la protection de la population canadienne contre les menaces envers la sécurité nationale. La Loi permet au gouvernement d'examiner les investissements réalisés au Canada par un investisseur étranger afin de limiter le préjudice pouvant être causé à la sécurité nationale.

La pratique du présent gouvernement est claire et cohérente. L'année dernière, nous avons publié des lignes directrices afin de faire preuve de transparence quant à la façon dont nous appliquons la loi. Tous les investissements étrangers, indépendamment de la valeur et de l'investisseur, sont soumis à un examen afin de déterminer toutes les préoccupations possibles liées à la sécurité nationale. Cet examen rigoureux comporte plusieurs étapes et est conduit par les organismes de sécurité nationale du gouvernement et en consultation avec ceux-ci, dont Sécurité publique Canada, la Gendarmerie royale du Canada, ou GRC, le Service canadien du renseignement de sécurité, ainsi que le Centre de la sécurité des télécommunications du Canada.

Je peux assurer à tous les Canadiens que le présent gouvernement prend très au sérieux son mandat, lequel consiste à protéger la sécurité nationale. Le député de Windsor-Ouest a soulevé la question relative à un examen récent de la sécurité nationale qui a fait l'objet d'une couverture médiatique. La loi limite le niveau de détail qui peut être divulgué au sujet de questions précises, et ces limites sont importantes pour empêcher de causer un préjudice commercial aux entreprises canadiennes et de compromettre indûment la sécurité nationale.

Je peux toutefois aborder cette question de façon générale. Mettons tout de même les choses au clair: le présent gouvernement n'a pas annulé un décret précédent du Cabinet. Après plus d'un an de litige en instance contestant la légalité du décret précédent qui, s'il avait été annulé par la cour, n'aurait laissé aucune mesure en place pour protéger la sécurité nationale, le présent gouvernement a consenti à une ordonnance de la cour lui permettant de procéder à un nouvel examen conformément à la loi. Le nouvel examen a été mené en collaboration avec des organismes de sécurité...

● (1845)

**La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes):** À l'ordre.

L'honorable député de Windsor-Ouest a la parole.

[Traduction]

**M. Brian Masse:** Madame la Présidente, le secrétaire parlementaire est aux prises avec un rhume, alors je lui suis reconnaissant d'être ici ce soir pour ce débat très important.

J'aimerais souligner un ou deux points importants. Il semble curieux que, dans un pays comme le nôtre, nous nous préoccupions du fait que le système judiciaire examine la protection de la sécurité nationale et des emplois des Canadiens contre un gouvernement non démocratique. Il est important que nous examinions la situation sous cet angle. Les préoccupations que j'ai mentionnées faisaient partie des inquiétudes soulevées par la U.S.-China Economic and Security Review Commission à Washington. De plus, à l'époque, les responsables de la sécurité ont recommandé le rejet de la prise de contrôle, disant que le transfert de technologie donnerait à la Chine accès à une technologie laser militaire avancée et diminuerait les avantages militaires des alliés du Canada.

Je crains qu'une fois que cela sera révélé à la Chine, la relation de cette dernière avec des pays tels que la Corée du Nord sera hors de notre contrôle. Il faut contrôler cette technologie.

*Motion d'ajournement*

[Français]

**M. David Lametti:** Madame la Présidente, comme je l'ai déjà mentionné, en raison des dispositions sur la confidentialité de la Loi sur Investissement Canada, je ne peux m'exprimer en détail sur des questions précises. Les Canadiens peuvent toutefois être assurés qu'en vertu de la Loi, les investissements étrangers font l'objet d'un processus de diligence rigoureux en matière de sécurité nationale. Le processus d'examen en plusieurs étapes ayant trait à la sécurité nationale est clairement établi dans la Loi, et le gouvernement la respecte dans tous les cas. L'actuel gouvernement accueille les

investissements étrangers pour les avantages qu'ils apportent à l'économie canadienne, y compris les occasions qu'ils offrent aux entreprises du Canada de pénétrer les marchés mondiaux.

• (1850)

[Traduction]

**La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes):** La motion d'ajournement étant adoptée d'office, la Chambre s'ajourne à demain, à 14 heures, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 18 h 50.)

---





## TABLE DES MATIÈRES

Le mardi 19 septembre 2017

<b>AFFAIRES COURANTES</b>		M. Aubin .....	13237
<b>Les comités de la Chambre</b>		<b>AFFAIRES COURANTES</b>	
<b>Procédure et affaires de la Chambre</b>		<b>Les comités de la Chambre</b>	
M. Bagnell .....	13215	<b>Procédure et affaires de la Chambre</b>	
Motion d'adoption .....	13215	M. Lamoureux .....	13238
Adoption de la motion .....	13215	Motion .....	13238
<b>Pétitions</b>		Adoption de la motion .....	13238
<b>La fiscalité</b>		<b>INITIATIVES MINISTÉRIELLES</b>	
Mme Gallant .....	13215	<b>Loi sur le renforcement de la sécurité automobile pour les Canadiens</b>	
<b>Les navires abandonnés</b>		Projet de loi S-2. Deuxième lecture .....	13238
Mme Malcolmson .....	13215	M. McCauley .....	13238
<b>Les affaires étrangères</b>		Mme Tassi .....	13240
Mme May (Saanich—Gulf Islands) .....	13215	M. Aubin .....	13240
<b>L'immigration, les réfugiés et la citoyenneté</b>		Mme Quach .....	13240
Mme May (Saanich—Gulf Islands) .....	13215	M. Motz .....	13240
M. Barsalou-Duval .....	13216	M. Aubin .....	13242
<b>Les affaires étrangères</b>		M. Lamoureux .....	13242
M. Kmiec .....	13216	Mme May (Saanich—Gulf Islands) .....	13242
<b>Questions au Feuilleton</b>		M. Sorbara .....	13242
M. Lamoureux .....	13216	M. Aubin .....	13243
<b>INITIATIVES MINISTÉRIELLES</b>		M. Eglinski .....	13244
<b>Loi sur le renforcement de la sécurité automobile pour les Canadiens</b>		<b>DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS</b>	
M. Garneau .....	13216	<b>La présidence de l'Université York</b>	
Projet de loi S-2. Deuxième lecture .....	13216	Mme Sgro .....	13246
Mme Block .....	13219	<b>Le bénévolat dans Edmonton-Ouest</b>	
M. Aubin .....	13219	M. McCauley .....	13246
Mme Tassi .....	13219	<b>Nick Di Tomaso</b>	
M. Sorenson .....	13220	M. Scarpaleggia .....	13246
Mme Block .....	13220	<b>La fiscalité</b>	
M. Lamoureux .....	13222	M. Stetski .....	13246
M. Aubin .....	13222	<b>Le Raid international Gaspésie</b>	
M. Albas .....	13223	M. Massé (Avignon—La Mitis—Matane—Matapédia) ..	13247
Mme May (Saanich—Gulf Islands) .....	13223	<b>Les réalisations des habitants de Brantford—Brant</b>	
M. Aubin .....	13223	M. McColeman .....	13247
Mme McCrimmon .....	13225	<b>La Course de l'armée du Canada</b>	
Mme Quach .....	13226	Mme Romanado .....	13247
M. Lamoureux .....	13226	<b>Terry Fox</b>	
Mme McCrimmon .....	13226	M. McKinnon .....	13247
Mme Block .....	13228	<b>Les coopératives de crédit</b>	
M. Aubin .....	13228	M. Maguire .....	13248
Mme Tassi .....	13228	<b>Le transport en commun</b>	
M. Fraser (Nova-Centre) .....	13228	M. Hardie .....	13248
Mme Block .....	13230	<b>Le Mexique</b>	
M. Aubin .....	13230	Mme Dzerowicz .....	13248
Mme May (Saanich—Gulf Islands) .....	13230	<b>Lara Sweet</b>	
M. Sorenson .....	13230	M. Sweet .....	13248
Mme Tassi .....	13233		
M. Aubin .....	13233		
Mme Block .....	13234		
Mme May (Saanich—Gulf Islands) .....	13234		
M. Lamoureux .....	13235		
Mme Block .....	13237		
Mme Tassi .....	13237		

<b>La commissaire des Territoires du Nord-Ouest</b>	
M. McLeod (Territoires du Nord-Ouest).....	13248
<b>Bruce Hill</b>	
M. Cullen.....	13249
<b>Les incendies de forêt en Colombie-Britannique</b>	
M. Doherty.....	13249
<b>Allan J. MacEachen</b>	
M. Cuzner.....	13249

## QUESTIONS ORALES

### La fiscalité

M. Scheer.....	13249
M. Morneau.....	13249
M. Scheer.....	13249
M. Morneau.....	13250
M. Scheer.....	13250
M. Morneau.....	13250
M. Rayes.....	13250
M. Morneau.....	13250
M. Rayes.....	13250
M. Morneau.....	13250

### Les langues officielles

M. Mulcair.....	13250
M. LeBlanc.....	13250
M. Mulcair.....	13250
M. LeBlanc.....	13251

### La marijuana

M. Mulcair.....	13251
M. Goodale.....	13251
M. Mulcair.....	13251
M. Goodale.....	13251

### La fiscalité

M. Deltell.....	13251
M. Morneau.....	13251
M. Deltell.....	13251
M. Morneau.....	13251
Mme Harder.....	13252
Mme Hajdu.....	13252
Mme McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo).....	13252
Mme Hajdu.....	13252
M. Poilievre.....	13252
M. Morneau.....	13252
M. Poilievre.....	13252
M. Morneau.....	13252

### La vie privée

M. Dubé.....	13253
M. Goodale.....	13253

### Les anciens combattants

Mme Mathysen.....	13253
M. O'Regan.....	13253

### La fiscalité

M. Berthold.....	13253
M. MacAulay.....	13253
M. Berthold.....	13253
M. MacAulay.....	13253
M. Barlow.....	13253
M. Morneau.....	13254

M. Sorenson.....	13254
M. MacAulay.....	13254

### Les affaires étrangères

Mme Laverdière.....	13254
M. DeCoursey.....	13254

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

Mme Kwan.....	13254
M. Cormier.....	13254

### Les affaires autochtones

M. Bossio.....	13254
Mme Bennett.....	13255

### La fiscalité

M. Saroya.....	13255
M. Morneau.....	13255

### Les jeunes

M. Nuttall.....	13255
M. Schiefke.....	13255

### La fiscalité

M. Albas.....	13255
M. Morneau.....	13255
M. Albas.....	13255
M. Morneau.....	13255

### Les ressources naturelles

Mme Quach.....	13256
M. Carr.....	13256

### Les pêches et les océans

M. Donnelly.....	13256
M. LeBlanc.....	13256

### La fiscalité

M. Doherty.....	13256
M. LeBlanc.....	13256
Mme Stubbs.....	13256
M. Bains.....	13256
Mme Boucher.....	13257
M. Morneau.....	13257
M. Picard.....	13257
M. Morneau.....	13257
M. Richards.....	13257
Mme Chagger.....	13257

### L'environnement

M. Choquette.....	13257
M. Wilkinson.....	13257

### Les affaires étrangères

M. Sarai.....	13257
M. Alghabra.....	13258

### La fiscalité

M. Kelly.....	13258
M. Morneau.....	13258

### Les affaires étrangères

M. Barsalou-Duval.....	13258
M. DeCoursey.....	13258

### Le patrimoine canadien

Mme Pauzé.....	13258
Mme Joly.....	13258

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

### Loi sur le renforcement de la sécurité automobile pour les Canadiens

Projet de loi S-2. Deuxième lecture.....	13259
M. Eglinski.....	13259
Mme May (Saanich—Gulf Islands).....	13259
M. Lamoureux.....	13259
M. Masse (Windsor-Ouest).....	13260
M. Motz.....	13260

### Arnold Chan

M. Holland.....	13260
M. Donnelly.....	13261
M. Reid.....	13262
Mme May (Saanich—Gulf Islands).....	13262
Mme Tassi.....	13262

### Loi sur le renforcement de la sécurité automobile pour les Canadiens

Projet de loi S-2. Deuxième lecture.....	13263
M. Masse (Windsor-Ouest).....	13263
M. Lamoureux.....	13265
Mme Kwan.....	13266
M. McCauley.....	13266

### Recours au Règlement

#### Initiatives parlementaires

M. Nater.....	13266
---------------	-------

### Loi sur le renforcement de la sécurité automobile pour les Canadiens

Projet de loi S-2. Deuxième lecture.....	13269
Mme Harder.....	13269

M. Lamoureux.....	13270
M. Jeneroux.....	13270
M. Van Loan.....	13271
M. Lamoureux.....	13272
M. Shipley.....	13273
Mme Caesar-Chavannes.....	13274
M. Viersen.....	13274
M. Jeneroux.....	13275

## INITIATIVES PARLEMENTAIRES

Projet de loi S-231. Étape du rapport.....	13276
M. Deltell.....	13276
Motion d'adoption.....	13276
Adoption de la motion.....	13276
M. Deltell.....	13276
Troisième lecture.....	13276
Mme Damoff.....	13278
Mme Moore.....	13279
M. Lamoureux.....	13280
Mme Tassi.....	13281
M. Peterson.....	13282

## MOTION D'AJOURNEMENT

### Le développement social

Mme Malcolmson.....	13283
M. Lametti.....	13284

### La sécurité publique

M. Masse (Windsor-Ouest).....	13284
M. Lametti.....	13285

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>