



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

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

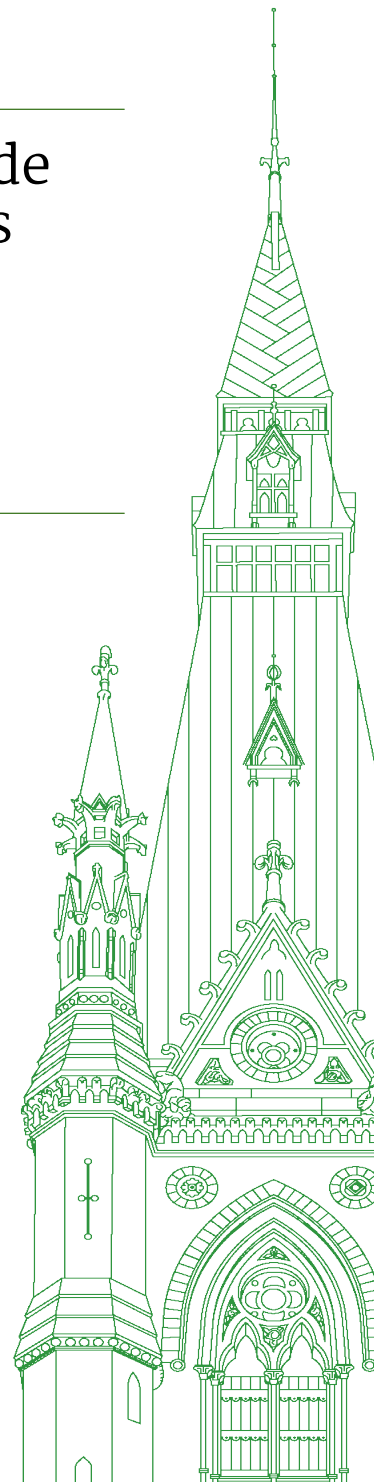
TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 006

PARTIE PUBLIQUE SEULEMENT - PUBLIC PART ONLY

Le jeudi 18 septembre 2025

Président : Peter Schiefke



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

Le jeudi 18 septembre 2025

• (0855)

[Traduction]

Le président (Peter Schiefke (Vaudreuil, Lib.)): Nous reprenons nos travaux.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

J'ai envoyé une motion au greffier ce matin. Peut-être qu'il pourrait la distribuer aux membres du Comité. Elle fait suite à des discussions que j'ai eues avec bien des gens. Je présume donc que tout devrait bien aller.

Elle se lit comme suit:

Que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités établisse un agenda structuré comme suit :

- a. Le Comité demande immédiatement au président et au greffier, conformément à la motion adoptée le 1er août 2025, de rendre publics tous les documents reçus des organisations énumérées. Ces documents devront être publiés sur le site Web du Comité et diffusés dans un communiqué de presse par l'entremise du Secrétariat de la tribune de la presse :
 1. Cabinet du premier ministre
 2. Bureau du Conseil privé
 3. Banque de l'infrastructure du Canada
 4. Le ministère du Logement, y compris le bureau du ministre responsable
 5. Le ministère des Transports, y compris le bureau du ministre responsable
- b. dans le cadre de son étude sur le financement, par la Banque de l'infrastructure du Canada, de nouveaux navires de BC Ferries, le comité tiendra trois réunions supplémentaires et convoquera les témoins suivants :
 1. Chantier Davie
 2. Groupe Océan
 3. Seaspan Shipyards
 4. Irving Shipbuilding inc.
 5. BC Ferry & Marine Workers' Union
 6. BC Building Trades
 7. BC Federation of Labour
 8. Le Shipyard General Workers' Federation
 9. Le Syndicat des Métallus
 10. L'Association canadienne des producteurs d'acier
 11. L'ancienne ministre des Transports, Chrystia Freeland
 12. Le ministre de la Sécurité publique, ainsi que les fonctionnaires responsables de l'examen des enjeux de sécurité nationale liés au contrat entre BC Ferries et le chantier naval chinois Merchants Industry Weihai Shipyard
- c. À l'issue de son étude sur le financement, par la Banque de l'infrastructure du Canada, des nouveaux navires destinés à British Columbia Ferries, le Comité entreprendra immédiatement une nouvelle étude portant sur le phénomène « Chauffeur au rabais », comprenant au moins six réunions. Le Comité convoquera le ministre des Transports, le secrétaire d'État au Travail et le secrétaire d'État au Revenu, qui témoigneront dans le cadre

de cette étude pour une durée minimale d'une heure chacun. D'autres témoins, choisis par les parties, seront également invités à comparaître. Enfin, le Comité soumettra ses conclusions et recommandations à la Chambre.

La motion reprend l'essentiel de la discussion que nous avons eue. Elle propose d'abord de rendre publics les documents que nous avons reçus avant de terminer l'étude de BC Ferries. La motion n'évoque toutefois pas la question des documents de BC Ferries, lesquels pourront faire l'objet d'une discussion ultérieurement, après l'adoption de la présente motion.

Par la suite, il est proposé d'entreprendre une étude sur la question du « Chauffeur inc. ». Je pense qu'il s'agit d'un grave problème dans l'industrie du camionnage en ce moment. C'est une crise vécue par les camionneurs. J'ai écrit au ministre MacKinnon à ce sujet, cette semaine. Je crois que les gens s'intéressent beaucoup à cette question. Ils veulent que le Parlement prenne cela au sérieux et que leurs élus s'engagent à corriger la situation. Tout cela me tient donc beaucoup à cœur.

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Monsieur Kelloway, vous avez la parole.

[Traduction]

Mike Kelloway (Sydney—Glace Bay, Lib.): Merci.

La motion est en effet très détaillée et très étoffée. Je pense qu'une version écrite est remise en ce moment aux membres du Comité, monsieur le président.

Nous souhaiterions suspendre la séance quelques instants si c'est possible, pour lire cette motion très détaillée. Nous allons l'examiner attentivement en groupe.

Le président: Merci, monsieur Kelloway.

Je voudrais avant tout demander à M. Muys s'il souhaite parler à notre retour pour donner aux collègues la chance d'examiner la motion, ou s'il veut parler immédiatement.

Dan Muys (Flamborough—Glanbrook—Brant-Nord, PCC): J'aimerais proposer sur une note amicale un amendement qui inclurait Ontario Shipyards et la liste des personnes que nous inviterons à témoigner.

Le président: Je suggérerais d'accepter cet amendement, car cela pourrait aider à orienter nos discussions.

Dan Muys: Je suis d'accord.

Le président: Chers collègues, le greffier vient de me confirmer que le texte a été envoyé. Vous devriez le voir dans votre boîte de réception.

Je vais suspendre la séance pendant deux minutes pour donner à tous les députés la chance de le lire.

La séance est suspendue jusqu'à la convocation de la présidence.

• (0855)

(Pause)

• (0905)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

M. Kelloway a la main levée.

Mike Kelloway: Je vais céder la parole à M. Greaves.

Le président: La parole est à vous, monsieur Greaves. M. Albas prendra la parole ensuite.

Will Greaves (Victoria, Lib.): Merci, monsieur le président.

À propos de la motion proposée, je suis frappé par le fait que lors des réunions que nous avons tenues plus tôt cet été, le Comité a eu l'occasion de poser des questions aux ministres concernés du ministère fédéral des Transports, mais aussi de Logement et Infrastructures Canada. Je ne vois pas vraiment quelles questions resteraient à poser aux ministres s'ils témoignaient de nouveau devant le Comité étant donné le temps déjà consacré à cette affaire et les échanges qui ont déjà eu lieu à ce sujet.

Prenons l'ancienne ministre des Transports, qui assume aujourd'hui un autre rôle important au nom du gouvernement du Canada. Quelles informations additionnelles le Comité s'attend-il à obtenir de l'ancienne ministre si elle revient témoigner? Je ne vois pas très bien quelle serait la teneur de ces informations ni en quoi cette comparution constituerait un usage judicieux du temps du Comité et du temps de notre honorable collègue.

• (0910)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Greaves.

Monsieur Albas, la parole est à vous.

[Français]

Il sera suivi de M. Barsalou-Duval.

[Traduction]

Dan Albas (Okanagan Lake-Ouest—Kelowna-Sud, PCC): Monsieur le président, merci de me céder la parole.

C'est avec grand plaisir que je vais apprendre à l'honorable député de Victoria ce qui a changé. J'ai lu aujourd'hui dans un article publié dans l'édition du 18 septembre du *Globe and Mail* par Bill Curry, chef adjoint du bureau d'Ottawa, que selon des courriels, BC Ferries avait soulevé la question du contrat auprès de Transports Canada plusieurs semaines avant que Mme Freeland n'exprime des critiques. En présumant que le contenu de cet article est véridique, que le PDG de BC Ferries alerte le sous-ministre de Transports Canada — le poste non partisan le plus élevé au ministère — six semaines avant l'annonce de l'achat controversé de quatre traversiers à un chantier naval appartenant à l'État en République populaire de Chine, ou RPC, est un fait d'une importance capitale. La seule chose qu'a dite la ministre, c'est qu'elle était scandalisée.

Ce constat est accablant parce que Transports Canada a été mis au courant six semaines avant cette annonce et qu'il n'a rien fait pour protéger les emplois canadiens. Les fonctionnaires sont restés les bras croisés et ont laissé le processus suivre son cours. Ils n'ont rien fait pour garantir l'octroi des contrats, mais ils n'ont rien empêché non plus. Tout cela soulève bon nombre de questions sur la démission soudaine de l'ancienne ministre Chrystia Freeland en plus d'apporter une note discordante à son discours officiel, elle qui

avait demandé à BC Ferries d'acheter canadien et qui s'est dite consternée et contrariée. Elle a énoncé ces propos en Chambre lorsque quelques députés, y compris moi-même, ont soulevé des préoccupations au sujet de l'achat.

Il faut aller au fond des choses. Le gouvernement n'a pas été conséquent envers les Britanno-Colombiens et l'ensemble des Canadiens. Les ministres ont dit, la main sur le cœur: « Nous voulons acheter canadien. Nous voulons un Canada fort. Travaillons ensemble. Bâtissons plus rapidement et bâtissons mieux que nous ne l'avons jamais fait. » Or, ils avaient reçu un avertissement de la part du PDG de BC Ferries et ils n'ont pas bougé. Il faut faire la lumière sur ce dossier. Il faut que Chrystia Freeland vienne comparaître et qu'elle explique comment exactement elle peut dire une chose à la Chambre... Sauf erreur, elle est toujours députée. Comme elle n'est plus ministre, je suis certain qu'elle aurait le temps de travailler avec nous et de venir s'expliquer.

Tout cela confirme la nécessité d'annuler le prêt grâce auquel 1 milliard de dollars de fonds publics seront versés à un chantier naval de la RPC. Lorsque je pense à ce que le gouvernement a fait dans ce dossier, j'en ai la nausée.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Albas.

[Français]

C'est maintenant au tour de M. Barsalou-Duval, qui sera suivi de M. Greaves.

Monsieur Barsalou-Duval, la parole est à vous.

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

En ce qui concerne la question de mon collègue M. Greaves, je pourrais reprendre les commentaires de mon collègue conservateur, mais j'aimerais simplement mentionner que la seule ministre ou, devrais-je dire, l'ancienne ministre que nous faisons revenir est Mme Freeland. M. Robertson, qui est déjà venu au Comité, n'est pas convoqué à nouveau et le ministre de la Sécurité publique n'a pas encore comparu devant ce comité pour parler du dossier.

La raison pour laquelle je crois important que Mme Freeland revienne, c'est qu'il y a eu de nouveaux faits majeurs et significatifs depuis sa plus récente présence. Mme Freeland a rédigé une lettre qui a fait grand bruit sur le fait qu'elle était en désaccord qu'un seul sou d'argent canadien serve à acheter des bateaux de fabrication chinoise. Ce qu'on constate, finalement, c'est qu'elle était au courant de tout; elle savait très bien que ce marché allait être conclu bien avant que le contrat soit octroyé, et elle savait aussi qu'il serait financé par des fonds fédéraux.

Moi, ce qui me surprend, c'est qu'on a dit au Comité, l'été dernier, que tout ça s'était passé pendant que le gouvernement ne siégeait plus, qu'il n'était plus fonctionnel, que c'était pendant une course à la chefferie, ensuite, qu'il y avait eu une élection et que les gens avaient été mis devant le fait accompli par la suite. On comprend maintenant que Mme Freeland et son équipe, et peut-être même les dirigeants d'autres ministères, étaient au courant de la situation depuis longtemps. Ce qui est encore plus frustrant, c'est de constater que sa lettre, publiée partout dans les médias, était de la frime et qu'on a pris tout le monde pour des idiots. C'est ce que j'en déduis.

Si nous devons interpréter la chose autrement, je pense que nous avons besoin d'entendre ce qu'elle a à dire pour s'expliquer.

• (0915)

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

C'est maintenant au tour de M. Greaves.

[Traduction]

Will Greaves: Merci, monsieur le président.

Je trouve instructif d'écouter les objections des collègues d'en face parce qu'à la moindre pression, leur argumentation s'affaisse.

Je voudrais rappeler aux collègues une évidence: BC Ferries est une organisation provinciale. C'est une société dont le principal actionnaire est le gouvernement de la Colombie-Britannique. Elle ne relève pas du ministère fédéral des Transports.

C'est un précédent malheureux — et même quelque peu inquiétant — de faire croire que des organismes fédéraux, particulièrement les organismes censés fonctionner indépendamment du gouvernement, doivent être aspirés dans les querelles politiques et finir par être utilisés comme boucs émissaires à d'autres fins.

Le programme des collègues conservateurs est très clair, comme on peut le lire dans le compte rendu. Ils exigent l'annulation d'un prêt — je vais y revenir dans un instant — dont BC Ferries a cruellement besoin pour continuer à fournir un service essentiel dans la côte Ouest du pays, mais cette demande est en fait un cheval de Troie pour mettre en place un programme plus vaste. Un message très explicite est véhiculé voulant que le Parti conservateur souhaite l'abolition complète de la Banque de l'infrastructure du Canada. BC Ferries est utilisé comme véhicule pour faire avancer un programme plus vaste, c'est-à-dire une vendetta pluriannuelle contre un organisme fédéral qui s'affaire en ce moment même à financer des investissements critiques dans les infrastructures partout au pays.

La Banque de l'infrastructure du Canada est un organisme fédéral, mais elle ne relève pas elle non plus du ministre fédéral des Transports. Les deux organismes indépendants concernés dans ce dossier ne relèvent pas de l'ancienne ministre — que mes collègues d'en face voudraient revoir devant le Comité.

La remise en question de la nature de cette transaction en oubliant que cela est un prêt peut semer la confusion. Les fonds que la Banque de l'infrastructure du Canada a décidé de manière indépendante d'affecter à BC Ferries pour soutenir l'investissement de cette dernière dans le renouvellement de sa flotte sont un prêt qui sera remboursé avec intérêts, conformément au modèle d'affaires de la Banque de l'infrastructure du Canada. L'ensemble du projet ne puisera pas dans les fonds publics à long terme. En fait, cette initiative apportera des avantages pour le Trésor public et des améliorations en cours de route à un service absolument essentiel dans mon coin de pays.

À ce propos, j'insiste sur un point que j'ai déjà soulevé au Comité: nous instrumentalisons en ce moment à des fins politiques un service dont dépendent les Britanno-Colombiens et dont les résidents de ma circonscription, à Victoria, ont besoin dans leur vie quotidienne. Ce n'est pas une question abstraite. Nous parlons d'un service qui permet d'approvisionner l'île de Vancouver, où vivent plus de 800 000 Canadiens, en nourriture et en biens essentiels. C'est un service qui est à la base de l'économie de l'Ouest canadien. Les 33 millions de traversées qu'il effectue chaque année dépassent de loin le nombre total de passagers qui prennent le traversier au Canada atlantique pendant la même période.

J'admets que BC Ferries soulève des questions sur lesquelles je souhaiterais vivement que le Comité se penche, notamment le caractère inéquitable du financement alloué aux traversiers de la côte Ouest comparativement aux traversiers utilisés par nos cousins du Canada atlantique. Le débat que nous avons aujourd'hui exploite à des fins politiques un dossier qui ne peut pas être retardé ni bloqué étant donné son importance vitale pour les Britanno-Colombiens.

Par conséquent, au nom des résidents de ma circonscription, à Victoria, et de mes collègues qui représentent une majorité de Britanno-Colombiens, je dénonce l'instrumentalisation à des fins politiques d'un service indispensable en Colombie-Britannique au profit de l'objectif politique plus vaste des conservateurs, qui consiste à miner en vue de détruire un organisme fédéral qui fournit des fonds au profit des contribuables fédéraux en Colombie-Britannique et partout ailleurs au Canada. Je ne pense pas que ce soit approprié, et je ne pense pas que nous devrions laisser libre cours à ces manœuvres.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Greaves.

Je cède la parole à M. Muys.

Dan Muys: Merci, monsieur le président.

Permettez-moi de renchérir sur les commentaires de mes collègues, M. Albas et M. Barsalou-Duval. Il y a de nouveaux faits, et c'est pourquoi cette motion a été présentée.

Voyez-vous, je ne pense pas que c'est une question politique de lutter pour protéger les emplois canadiens. Je viens de la région d'Hamilton, où l'industrie de l'acier est absolument dévastée par ces tarifs injustes. Si nous dépensons 1 milliard de dollars, alors pourquoi, si les contribuables canadiens doivent l'appuyer financièrement, est-ce que ce ne sera pas de l'acier canadien, produit à Hamilton, qu'on utilise au lieu d'y aller avec un produit étranger, en Chine?

En fait, parlant de l'ancienne ministre Freeland, elle a tenu un sommet d'une demi-journée pour faire une séance de photos à l'usine d'ArcelorMittal Dofasco d'Hamilton et encourager l'achat canadien. Je présume que ce n'était qu'un jeu politique aussi, parce que je me demande bien ce qu'a accompli le gouvernement avec ce sommet d'une demi-journée et cette séance de photos. En passant, les constructeurs navals étaient là. Les représentants des chemins de fer également. Ils ont parlé du besoin d'utiliser l'acier canadien. C'est pourquoi le sommet s'est tenu à Dofasco. Je pense que nous avons ici un excellent exemple. Ce serait bien que nous posions plus de questions sur ce qui s'est dit là-bas et les discussions qui portaient sur ce sujet.

Je répète qu'il y a de nouveaux faits. Donc, il convient d'en savoir plus sur cet enjeu grâce à la présente motion.

• (0920)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Muys.

Monsieur Lawrence, c'est à vous.

Philip Lawrence: Merci.

Je commencerai en répondant à certains points soulevés par M. Greaves. Il s'agit d'une série de sophismes, pour le dire poliment.

Son premier point, c'est qu'en quelque sorte, si nous n'achetons pas ce traversier d'un entrepreneur chinois, nous n'aurons pas de traversier. C'est tout simplement faux. Les libéraux ne croient peut-être pas dans la fabrication au Canada, mais les conservateurs, oui. Nous croyons que ces traversiers peuvent être fabriqués par des Canadiens, avec de l'acier canadien. Les libéraux n'y croient peut-être pas, mais nous, nous y croyons.

Deuxièmement, il dit qu'il n'y a pas de contrôle fédéral, pas de relation fédérale avec BC Ferries, mais c'est faux. La BIC assure bien sûr ce prêt à hauteur de 1 milliard de dollars. C'est une société d'État. Si les sociétés d'État ne sont pas redevables envers les contribuables, à qui doivent-elles des comptes, dans ce cas? De plus, à de nombreuses reprises dans la documentation — et je peux vous fournir les citations —, les bureaucrates fédéraux parlent de flux monétaires allant directement à BC Ferries. Pour être franc, une des raisons pour lesquelles nous devons tenir d'autres conversations là-dessus, c'est le fait que bon nombre de ces documents donnent certaines informations, puis ils sont caviardés. Il n'y a pas moins que des centaines de pages caviardées. J'aimerais savoir ce qui se cache derrière tout cela. Il y a peut-être des données sensibles sur le plan commercial, et cela ne pose pas de problème, mais nous devons examiner ces documents plus à fond.

Puis, il demande pourquoi nous voulons entendre l'ancienne ministre Freeland, alors que c'est au ministre du Logement que nous devrions poser des questions. Ajoutons un témoin. Nous aimerions bien l'entendre lui aussi discuter de certains passages caviardés. Nous accepterons avec plaisir cet amendement pour ajouter le ministre du Logement aux témoins à entendre.

En réalité, ce qui nous préoccupe, ce n'est pas tant ce que nous savons de ces documents, mais ce qu'ils révèlent sur ce que nous ne savons pas. Des bureaucrates parlent là-dedans de l'incidence d'annuler ce prêt pour les relations entre le Canada et la RPC. Cela constitue un problème, car les fonctionnaires ne devraient pas décider, en examinant les appels d'offres, quels prêts ou quels contrats devraient aller de l'avant ou non, parce que cela pourrait influencer nos relations. Non, nous devrions chercher à obtenir les meilleurs traversiers et à garantir les meilleurs prêts.

Enfin, voici quelque chose qui va intéresser les gens de la Colombie-Britannique. Je crois que M. Greaves est un député de cette province. Je suis surpris, pour tout dire, qu'il ne veuille pas en savoir plus sur cet enjeu. L'information se trouve là-dedans, mais on a complètement caviardé les documents et les rapports de BC Hydro. On parle ici de dizaines de pages, mais savez-vous quoi? On a oublié de caviarder certaines informations. Il est écrit que d'avoir des traversiers électriques coûtera un demi-milliard de dollars aux contribuables de la Colombie-Britannique. C'est beaucoup d'argent pour améliorer les services de traversiers.

Il reste encore beaucoup d'inconnu. Bien franchement, je dirais à mes collègues d'en face que cet enjeu mérite plusieurs réunions. Je pense que la motion du Bloc est lacunaire, pas parce qu'elle inclut BC Ferries, mais parce que nous n'avons pas assez de réunions sur le sujet. Il reste beaucoup à dire là-dessus. On n'a qu'à penser aux centaines de pages caviardées. N'avez-vous pas envie d'en savoir plus là-dessus? Moi, c'est clair que oui.

Merci.

• (0925)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lawrence.

Madame Lewis, la parole est à vous.

Leslyn Lewis (Haldimand—Norfolk, PCC): Merci, monsieur le président.

Je tiens simplement à souligner que cette étude ne vise pas à dépeindre la BIC sous un certain jour. Nous voulons vraiment assurer la transparence du gouvernement pour les Canadiens, qui posent bien des questions sur ce qui est arrivé et qui veulent vraiment savoir comment ce contrat a pu être accordé à Pékin.

Durant la période de questions, quand ce contrat a été mentionné pour la première fois, on a révélé que le chantier naval chinois avait remporté le contrat. L'ancienne ministre Freeland a balayé les questions du revers de la main en parlant d'un enjeu provincial et en disant que le gouvernement ne faisait que financer les opérations, mais durant ce temps, son personnel envoyait des courriels au Cabinet du premier ministre sur la façon de gérer l'annonce du prêt de la BIC. D'une certaine manière, le gouvernement a induit le Parlement en erreur.

Les Canadiens s'attendent à connaître la vérité de la part du gouvernement, et non à le voir prendre une posture politique pour camoufler certains aspects de ce qui semble être de l'incompétence. C'est pourquoi il faut rendre publics ces documents, et qu'il nous faut réaliser cette étude.

Les libéraux ont aussi dit aux Canadiens qu'Ottawa ne savait rien là-dessus et n'avait rien à voir avec le contrat entre BC Ferries et ce chantier naval appartenant à l'État chinois. Toutefois, nous savons désormais que la Banque de l'infrastructure du Canada — une société d'État fédérale — a financé et subventionné les taux d'intérêt. Les taux d'intérêt qu'elle a accordés pour ces contrats se situent bien en deçà de ce que peuvent obtenir les Canadiens. C'est un enjeu important pour la population canadienne.

Au lieu de faire preuve de transparence, les libéraux ont choisi d'esquiver les questions et de faire du déni; ils ont pratiquement essayé de nous faire croire tout autre chose. Les Canadiens méritent de la transparence et de savoir pourquoi les fonds publics canadiens sont investis dans un chantier naval chinois et non dans les industries et les travailleurs d'ici.

Par ailleurs, la BIC devait investir dans l'infrastructure canadienne, mais elle a accordé un prêt d'un demi-milliard de dollars pour faire construire des traversiers en Chine sans aucune exigence de contenu canadien. Ce n'est pas ce que l'on appelle construire le Canada pour les Canadiens; j'appelle plutôt cela renforcer Pékin. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas posé une seule question à la BIC sur la protection des emplois et des chantiers navals au Canada avant de signer le chèque?

Les Canadiens doivent aussi en savoir plus sur l'enchaînement des événements et savoir pourquoi ce n'est qu'en juin que nous avons appris que le contrat serait attribué au chantier naval chinois, alors que les décisions à cet égard ont été prises assez tôt en janvier. De plus, pourquoi la BIC n'a-t-elle pas annoncé publiquement cette entente avant de signer le chèque, et pourquoi a-t-on attendu si longtemps avant de faire cette annonce? Ce sont là d'autres questions auxquelles les Canadiens veulent des réponses.

Chi Nguyen (Spadina—Harbourfront, Lib.): Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

J'aimerais en savoir plus. Nous avons déjà entendu ces questions, et nous y avons réfléchi quand nous avons entendu le PDG de la BIC...

Le président: Je suis désolé, madame Nguyen, mais ce n'est pas un rappel au Règlement. C'est plutôt un sujet à débat.

Si vous voulez prendre la parole, je peux inscrire votre nom sur la liste.

Chi Nguyen: D'accord, veuillez m'excuser.

Le président: Merci, madame Nguyen.

Je suis désolé, madame Lewis. La parole est à vous.

Leslyn Lewis: Merci.

Essentiellement, ce que nous avons reçu des libéraux, ce sont des pages et des pages de documents caviardés. Les documents de BC Ferries racontent une histoire très différente de celle que l'ancienne ministre des Transports a racontée au Parlement.

Un moment donné, les Canadiens méritent des réponses claires. C'est pourquoi cette enquête est essentielle et nécessaire. Les documents divulgués soulèvent plus de questions qu'ils ne donnent de réponses, dont la question de savoir quand exactement les libéraux ont été mis au courant de ce contrat. Pourquoi n'en ont-ils pas fait plus pour agir lorsqu'ils ont été informés du contrat conclu par BC Ferries? Quand exactement l'ancienne ministre, la ministre Freeland, a-t-elle su que le contrat irait à la Chine, grâce au financement de la Banque de l'infrastructure du Canada? Quand exactement le ministre du Logement a-t-il été mis au courant, lui aussi? Pourquoi les soumissionnaires canadiens ont-ils été écartés et pourquoi n'ont-ils pas eu la priorité dans le processus d'approvisionnement? Pourquoi le gouvernement libéral a-t-il minimisé et négligé les questions de sécurité nationale?

Les conservateurs réclament une enquête complète et approfondie du Comité. Les Canadiens méritent qu'on leur rende des comptes, et ils méritent la divulgation complète des détails de ce contrat d'un milliard de dollars à un moment où nos travailleurs et notre économie souffrent.

Merci.

• (0930)

Le président: Merci beaucoup, madame Lewis.

La parole va maintenant à M. Kelloway.

Mike Kelloway: Merci, monsieur le président.

C'est une discussion intéressante. Revenons à quelques-uns des éléments qui ont été mentionnés jusqu'ici.

Au début de la réunion, j'ai parlé de collaboration, et nous avons parlé de travailler ensemble. Il y a deux ou trois choses à clarifier ici.

Premièrement, je ne sais pas s'il y a quelqu'un autour de la table qui ne soit pas là pour les Canadiens, pour le Québec, qui ne veuille pas prioriser les emplois pour notre population, les grands projets pour notre population. Il est on ne peut plus malhonnête de prétendre que ce n'est pas aussi le but d'un autre parti. Cela va trop loin, et on le fait tous parfois. On va trop loin. On exagère. On fait des commentaires qu'on ne devrait pas faire, surtout dans ce type d'environnement. Je tiens à le souligner.

Deuxièmement, nous y verrons peut-être plus clair un moment donné. Vous savez, nous sommes tous ici pour mener cette étude. C'est maintenant devenu une enquête. J'ai entendu beaucoup de choses aujourd'hui qui ont été qualifiées de faits. Je vois beaucoup de choses dans les médias sociaux: des faits, des faits, des faits. Or,

dans bien des cas, il s'agit d'une hypothèse appuyée, ou d'une hypothèse pure et simple. Nous avons reçu les ministres. Nous leur avons parlé. Ils nous ont présenté leur perspective. Je peux comprendre — et je vais croire tout le monde sur parole — qu'ils veuillent faire venir des gens pour comprendre où il y a eu rupture de communication. Parlons-en.

Cependant, il vient un temps où — et j'espère que cela ne se produira pas ainsi, et je ne pense pas que ce soit le cas en ce moment — tout le monde devient un peu comme Woodward et Bernstein, mais il faut parfois être un peu plus — et cela s'applique à nous tous — réfléchi pour déterminer comment procéder. Je demande donc respectueusement aux députés de ne pas énoncer leurs faits. Il y a toute une chronologie des événements. Nous devons en parler. M. Cory avait des informations vraiment intéressantes, n'est-ce pas? Je ne sais pas d'où il tient cela. C'est intéressant...

C'est intéressant aussi pour les Canadiens qu'on pose ces questions, mais il faut poser des questions au sujet de BC Ferries. Il faut poser des questions sur la façon dont tout cela s'est produit. Nous voulons le savoir. Nous sommes procanadiens. Je veux voir des emplois ici. Je veux que les chantiers navals de la Colombie-Britannique, du Québec et du Canada atlantique créent des emplois et construisent des traversiers canadiens pour BC Ferries. C'est important. C'est nécessaire.

J'ai déjà lu des discours avant. Parfois, je les modifie un peu. Parfois je les lis textuellement. J'en écris quelques-uns moi-même. Celui-ci est de mon cru. Nous allons procéder à une étude qui est en train de se transformer en enquête, et dont les faits seraient déjà établis. Ne sont-ils pas déjà établis? À quoi cela mène-t-il? Cela commence à ressembler un peu aux médias sociaux, n'est-ce pas? Je ne nie pas le fait que je veux savoir pourquoi BC Ferries n'a pas plus réfléchi au potentiel... Ce n'est pas un problème potentiel; c'est un problème. Nous avons entendu la ministre Freeland. Elle a témoigné. Des représentants de la BIC sont venus témoigner aussi. Diverses informations ont été caviardées.

Or, voilà. Il y a du caviardage. Pourquoi? On suppose naturellement que c'est parce qu'il y a quelque chose à cacher. Je ne sais pas ce qui a été caviardé. Je ne sais pas si ce sont des renseignements commerciaux, militaires ou personnels. Je suis d'accord pour dire que nous devons nous pencher là-dessus. C'est le gros bon sens, comme le disent les conservateurs. C'est aussi ce que mon père, Mick Kelloway, disait quand il descendait dans la mine: il y a beaucoup de choses qui relèvent du gros bon sens. Alors, essentiellement, ce que je dis, c'est qu'il faut arrêter de dire qu'il n'y a qu'un parti qui est en faveur des entreprises. Tout le monde a ri, il y a quelques instants, d'un montage photo d'un *hackathon* sur le camionnage. Comment peut-on rassembler les gens pour discuter de l'art du possible, pour aider les Canadiens, pour qu'ils aient plus d'argent dans leurs poches? Il faut les rassembler. Et devinez quoi? Il y a des caméras ici, et elles prennent des photos.

• (0935)

Il n'y a pas que la ministre qui veut comprendre la situation; toutes les parties veulent comprendre, et on veut montrer aux gens de chez nous que nous nous battons pour les emplois au Canada. Nous nous battons pour l'économie canadienne. Je sais qu'il est facile de partir en guerre, mais il faut vraiment faire attention aux mots qu'on utilise. Vous allez avoir vos arguments; nous allons avoir les nôtres. C'est fantastique, mais pour en revenir à l'un des thèmes centraux de la ministre Freeland, si nous perdons ce vote et qu'elle vient comparaître ici, il n'y a aucun doute dans mon esprit qu'elle sera solide et qu'elle exposera les faits tels qu'elle les connaît. Vous pourrez la torpiller de questions. Vous pourrez jouer tous les jeux que vous voudrez, mais j'espère que vous saurez le faire de manière réfléchie. Nous voulons toute l'information possible, voire toute l'information. C'est ce qu'il faut.

J'aimerais simplement revenir sur deux ou trois choses. Comme ni vous ni moi ne savons ce qui a été caviardé, nous devons réfléchir attentivement à la meilleure façon d'examiner tout cela, et il y a des façons de le faire. Nous voyons diverses possibilités, et vous voyez les vôtres, je crois, pour respecter les règles d'éthique, déjà, et placer les Canadiens à l'avant-plan, tout en gardant à l'esprit qu'il doit y avoir des raisons pour lesquelles ces choses ont été caviardées. Je veux savoir pourquoi. Vous voulez savoir pourquoi.

Je vais conclure là-dessus. Je sais qu'il y a d'autres mains levées, mais je crois que tout le monde est là pour défendre les travailleurs, pour défendre les entreprises, et que nous sommes confrontés à une situation particulière ici. Il y a aussi tout le contexte général qui justifie qu'on parle tant de collaboration au Canada et que les premiers ministres travaillent avec le gouvernement fédéral. C'est parce que nous vivons un moment charnière, de rupture dans notre économie et dans notre vie.

Je vais m'arrêter là et céder la parole à quelqu'un d'autre.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kelloway.

Madame Nguyen, voulez-vous intervenir? Allez-y, après quoi ce sera au tour de M. Greaves.

[Français]

Ensuite, ce sera au tour de M. Lauzon.

[Traduction]

Chi Nguyen: Toutes mes excuses. Je suis encore en train d'apprendre comment fonctionne la procédure parlementaire, alors je m'excuse si j'ai mal utilisé un rappel au Règlement.

Je tiens toutefois à souligner que nous avons entendu la chronologie des événements et que nous savons que le processus d'approvisionnement de BC Ferries a commencé il y a de nombreuses années, puis qu'il a été retardé pendant la COVID-19. Ce n'est pas comme si cette décision avait été prise à toute vapeur. Tout un travail a été fait pour en arriver là. C'est tout ce que je voulais préciser, pour m'assurer d'avoir bien compris les témoignages de l'été dernier.

Le président: Nous allons maintenant entendre M. Greaves, qui sera suivi de M. Lauzon et de M. Albas.

Monsieur Greaves, allez-y.

Will Greaves: Merci, monsieur le président.

J'ai quelques points à clarifier et j'aimerais parler des points soulevés par mes collègues conservateurs.

Premièrement, le point essentiel à souligner dans tout cela, c'est qu'il s'agit d'une décision prise par BC Ferries au sujet de ses propres affaires, et pas d'une décision prise avant les dernières élections. Il est donc faux d'accuser, comme l'ont fait les députés, le présent gouvernement d'avoir participé à cette décision d'une quelconque façon. Ce n'était pas le cas. La décision a été prise avant que le gouvernement ne reçoive le mandat des Canadiens de gouverner lors de la 45^e législature.

Le deuxième point que j'aimerais soulever est le suivant: nous entendons beaucoup nos collègues conservateurs parler de leurs préoccupations à l'égard du secteur canadien de l'acier et des travailleurs dont le gagne-pain a été touché par la guerre commerciale qui nous a été imposée par Donald Trump et son administration. Bien sûr, c'est un point que le gouvernement prend très au sérieux. Je suis tout à fait d'accord avec mon collègue du Cap-Breton pour dire que nous devrions donner le bénéfice du doute à tous les membres du Comité. Nous voulons tous soutenir les emplois des Canadiens, et nous voulons tous aussi soutenir le secteur canadien de l'acier pendant cette période difficile.

Il faut le répéter encore une fois — même si les témoins nous l'ont dit et que nos collègues le savent très bien —, aucun chantier naval canadien n'a soumissionné pour construire ces traversiers. On nous a dit que, si les chantiers navals canadiens avaient effectivement soumissionné et obtenu les contrats, la livraison de ces traversiers aurait coûté des milliards de dollars de plus et aurait pris plus d'une décennie de plus que ce que prévoyait l'accord d'approvisionnement qui a finalement été conclu. Les Britanno-Colombiens qui dépendent de ces traversiers tous les jours et qui ont besoin qu'ils soient remplacés ne peuvent pas attendre une décennie. Je suis abasourdi par la position des conservateurs, un peu nouvelle je dois dire, soit qu'il est dans l'intérêt public de dépenser plus d'argent que nécessaire lors d'une décision d'achat. Nos collègues conservateurs sont-ils maintenant d'avis que nous ne devrions plus choisir le plus bas soumissionnaire, que nous ne devrions pas optimiser les fonds publics?

Si on veut résumer la position de nos collègues à ce sujet, cela reviendrait à dire, premièrement, que le gouvernement fédéral devrait s'ingérer dans la planification stratégique des organismes provinciaux et la remettre en question, et deuxièmement, que le gouvernement fédéral ne devrait pas chercher à optimiser les fonds publics. Je pense qu'il est intéressant de voir nos collègues conservateurs tenir un tel discours.

C'est un discours qui semblerait un tant soit peu honnête s'il était appliqué de façon uniforme. Je n'ai pas entendu dire que les membres du Comité ont convoqué des ministres et exigé des documents au cours de la législature précédente lorsque le dernier traversier neuf acheté pour la côte atlantique l'a été auprès du même chantier naval. L'achat de BC Ferries semble faire l'objet d'une indignation très sélective au sujet de cet achat, puisqu'il n'y a eu rien de tel lorsqu'un traversier semblable a été acheté tout récemment pour la côte atlantique. Je pense que les gens de la Colombie-Britannique ont le droit de savoir pourquoi leurs décisions en matière d'achat de traversiers doivent être scrutées à la loupe, en particulier sur la base de principes qui n'ont rien de bien conservateurs, des principes qui minent l'autonomie d'organismes indépendants ou qui ne visent pas l'optimisation des ressources. C'est fascinant de voir nos collègues tenir un tel discours.

Pour toutes ces raisons, je dirais que nous assistons ici à une attaque motivée par des considérations politiques contre BC Ferries qui sert un programme plus vaste et qui cible un service essentiel et un élément d'infrastructure indispensable pour l'économie et le bien-être de l'Ouest canadien et des Canadiens de l'Ouest dans le but de marquer des points politiques dans une vendetta visant à discréditer la Banque de l'infrastructure du Canada. Ce n'est tout simplement pas dans l'intérêt de mes concitoyens ni dans l'intérêt public.

J'ajouterais en terminant que certains de nos collègues conservateurs ont beaucoup parlé du fait qu'il s'agit d'un chantier naval chinois appartenant à l'État et que cet achat finance donc les vilains communistes en Chine. Je vous assure avoir très peu de sympathie pour le gouvernement chinois et le régime communiste chinois, mais je pense qu'il vaut la peine de souligner que nos collègues conservateurs font constamment fi du fait que la Chine est le deuxième partenaire commercial en importance du Canada et que, pendant que nous sommes ici, des députés et des premiers ministres conservateurs réclament haut et fort que le gouvernement du Canada discute avec le gouvernement chinois afin d'alléger le fardeau des droits de douane qui pénalisent les agriculteurs et les producteurs agricoles canadiens et qui sont le fruit de la guerre commerciale mondiale dans laquelle nous nous trouvons.

• (0940)

Nos collègues se donnent beaucoup de mal pour vilipender le gouvernement chinois dans leurs attaques contre BC Ferries, mais cela ne correspond pas vraiment à la relation que le Canada entretient avec la Chine, notre deuxième partenaire commercial en importance. Cela ne correspond pas non plus aux nombreux efforts que d'autres élus conservateurs — à l'échelon tant fédéral que provincial — déploient activement pour améliorer notre relation avec le gouvernement chinois afin que nous puissions rétablir l'accès des produits agricoles canadiens au plus grand marché du monde.

Le moins qu'on puisse dire, c'est qu'il y a des trous dans les arguments des conservateurs aujourd'hui. Je répète mon argument principal, à savoir que, dans ce contexte, BC Ferries est utilisé comme bouc émissaire politique et que cela ne sert pas les Britanno-Colombiens, et que ce ne sont pas des arguments que mes concitoyens de Victoria ou moi-même pouvons appuyer.

Merci.

• (0945)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Greaves.

[Français]

Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

Stéphane Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation, Lib.): Merci, monsieur le président.

J'aimerais poursuivre dans la même veine que mon collègue M. Greaves. Évidemment, la Banque de l'infrastructure du Canada, la BIC, joue un rôle extrêmement important en offrant des prêts à long terme et à des prix avantageux, pour aider des entreprises publiques et privées, ainsi que les provinces. Dans le cas qui nous intéresse, la BIC aide BC Ferries à alléger son fardeau financier.

La ministre a été claire, quand elle est venue ici, sur le fait qu'elle aurait préféré un produit canadien, de chez nous, fait avec de l'acier canadien. À ce comité, nous sommes tous de bonne foi et nous sommes tous d'accord sur ce point. Toutefois, il faut se rappeler que

le prêt a été octroyé à une entreprise privée qui traite aussi avec la province. Cela nous a très bien été expliqué. Comme mon collègue M. Albas a dit plus tôt, tout ça laisse l'impression qu'on avait négocié de bonne foi directement avec la Chine pour attribuer ces contrats, ce qui est complètement faux.

Il faut comprendre les critères très précis qui nous ont été expliqués lors de nos discussions. Premièrement, comme mon collègue M. Greaves l'a dit, le service de traversier est un service essentiel pour la Colombie-Britannique. C'est plus qu'un simple traversier: c'est aussi un service d'accessibilité, non seulement pour les commerçants, mais aussi pour les passagers et pour les touristes. On en convient. C'est donc un pilier économique, mais le projet a aussi une dimension environnementale. Le PDG de BC Ferries nous a bien expliqué que la flotte de traversiers était tellement désuète que toutes les réparations, le temps et l'argent investi pour son maintien représentaient un coût environnemental important. Ces facteurs nous concernent donc tous et nous sommes tous d'accord. De plus, il ne faut pas oublier que si le prix d'achat des traversiers avait été plus élevé que celui qui a été convenu, la différence aurait été reflétée directement aux Canadiens à la pièce. Ce sont là des éléments d'information importants que nous avons appris lors des témoignages.

Cela dit, parlons maintenant du rôle du fédéral dans cette affaire. Mme Freeland nous a très bien expliqué quel était ce rôle. La Banque de l'infrastructure du Canada fournit un appui financier, mais elle ne dicte pas comment les navires doivent être construits. C'est clair depuis le début. Les souhaits exprimés par Mme Freeland et le fait que les navires proviendront d'un chantier naval de la Chine sont deux choses complètement différentes. On peut faire de la politique en disant qu'on veut de l'acier canadien, mais il ne faut pas se dissocier de nos responsabilités par rapport à la Banque de l'infrastructure du Canada.

Maintenant, veut-on changer les règles de gestion du gouvernement canadien? Veut-on aller plus loin dans les travaux du Comité pour changer les normes canadiennes par rapport aux offres de services? Si oui, c'est un tout autre débat. Le débat d'aujourd'hui est essentiel pour poursuivre nos travaux sur la situation par rapport à BC Ferries.

Or on veut faire revenir la ministre. Pourquoi? C'est parce qu'on veut faire de la politique sur le dos d'une décision qui relève d'une province afin de présenter des clips au public sur les médias sociaux en disant que le gouvernement a été irresponsable dans sa décision, alors qu'il l'a prise en suivant les normes actuelles. En vertu de ces normes, le gouvernement fédéral ne doit pas intervenir dans les décisions contractuelles de BC Ferries.

De plus, le PDG de BC Ferries est venu nous expliquer le processus d'appel d'offres. Ce processus n'a pas exclu les compagnies canadiennes et — je le précise pour mon collègue M. Barsalou-Duval — les compagnies québécoises, dont le chantier naval Davie, chez nous, au Québec. Tout le monde a été invité à faire une demande de préqualification.

• (0950)

Toutefois, ce n'est pas au Comité ou au gouvernement canadien d'établir les critères, les carnets ou les délais de livraison. Ce sont les affaires internes de BC Ferries. Ce n'est pas notre rôle, et la ministre a été claire à cet égard. Que pourrait-on tirer de plus de la ministre? Je ne le sais pas.

On voudrait peut-être en savoir plus sur ce qui a été caviardé, mais il ne faut pas oublier que ces communications font partie d'une stratégie d'affaires entre la province et BC Ferries. C'est une stratégie commerciale. Les entreprises de type public-privé ne veulent pas mettre de telles informations au grand jour, puisque cela pourrait compromettre leur avenir concurrentiel. Pas une seule entreprise de cette envergure qui gère des sommes assez importantes ne serait prête à divulguer des informations sensibles concernant son plan d'affaires. Il est évident qu'il faut garder cela confidentiel.

Maintenant, pour ce qui est du choix des fournisseurs, il est approprié d'en débattre, mais ce choix revient à BC Ferries et au gouvernement de la Colombie-Britannique, et non au gouvernement fédéral. Alors, je ne sais pas exactement ce qu'on cherche en parlant de ça. J'écoute la discussion en arrière-plan, mais je pourrais déposer un amendement, si vous le permettez, monsieur le président.

Le président: Oui, bien sûr.

Stéphane Lauzon: Le Bloc québécois et les conservateurs ont déjà préparé cette motion, mais je pense qu'il pourrait y avoir consentement unanime pour y apporter les changements suivants.

Premièrement, dans la partie c), je remplacerais les mots « financement par la Banque de l'infrastructure du Canada des nouveaux navires destinés à British Columbia Ferries » par « prêt de la BIC et BC Ferries ».

Deuxièmement, je propose de remplacer « sommation » par « inviter », pour les raisons que je viens d'expliquer. Troisièmement, dans la section b), je propose de remplacer « financement » par « prêt ». C'est un prêt, ce n'est pas du financement gratuit. Quatrièmement, je propose de supprimer le point 12 de la section b).

Je vais envoyer tous ces amendements par courriel au greffier, qui pourra vous les transmettre dans les deux langues officielles. À ce stade-ci, compte tenu des éléments que j'ai énumérés, il serait sage d'accepter ces amendements. Toutefois, si vous voulez prendre le temps d'en discuter, ça me fera plaisir.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lauzon.

[Traduction]

Chers collègues, si vous êtes d'accord, nous allons suspendre la séance pendant quelques minutes. Cela vous donnera l'occasion d'examiner la proposition de M. Lauzon.

La séance est suspendue jusqu'à convocation de la présidence.

● (0955) _____ (Pause) _____

● (1010)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Chers collègues, je pense qu'il y a eu des discussions officieuses.

Quelqu'un veut-il intervenir à ce sujet?

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, la parole est à vous.

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

J'aimerais proposer un sous-amendement à l'amendement de M. Lauzon. En ce qui a trait au point 12, plutôt que de l'éliminer, on pourrait plutôt faire témoigner à huis clos les fonctionnaires responsables de l'examen des enjeux de sécurité nationale liés au contrat entre BC Ferries et le chantier naval China Merchants Industry

Weihai Shipyards. Il s'agit de préserver les enjeux de sécurité nationale et de permettre à ces fonctionnaires de parler du processus d'examen de façon ouverte et transparente.

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Monsieur Lauzon, la parole est à vous.

Stéphane Lauzon: Après discussion, je pense que nous sommes d'accord sur le sous-amendement de M. Barsalou-Duval.

Le président: Y a-t-il d'autres interventions? Non?

[Traduction]

Dan Albas: Cela permettrait un amendement favorable pour modifier leur amendement. Nous discuterons ensuite de leur amendement, n'est-ce pas?

Le président: Je ne vois pas d'objection à un amendement favorable à l'amendement de M. Lauzon.

Nous allons maintenant discuter de l'amendement de M. Lauzon, si nous sommes tous d'accord.

Sommes-nous tous d'accord? Très bien.

Nous pouvons maintenant discuter de l'amendement de M. Lauzon.

[Français]

Y a-t-il des questions ou des commentaires?

[Traduction]

Monsieur Albas, vous avez la parole.

Dan Albas: Je voulais simplement que vous confirmiez, monsieur le président, que les seules véritables modifications sont des modifications de forme, à l'exception du fait que nous recevrons le ministre de la Sécurité publique pendant une heure en public, puis passerons une autre heure avec les fonctionnaires. C'est essentiellement la modification la plus importante, mais il y a aussi quelques modifications de forme mineures. Est-ce exact?

Le président: Je crois que c'est le cas.

Je vais demander à M. Lauzon de confirmer l'amendement.

[Français]

Stéphane Lauzon: C'est le cas.

[Traduction]

Dan Albas: Nous devrions nous attendre à ce que tous les autres ministres comparaissent, comme le prévoit la motion de M. Barsalou-Duval, n'est-ce pas?

Le président: Le greffier et moi-même ferons évidemment tout le travail nécessaire pour que cela se produise.

Est-il utile que les députés relisent l'amendement, y compris l'amendement favorable de M. Barsalou-Duval, ou sommes-nous prêts à continuer?

Je pense que nous sommes prêts à continuer. D'accord.

Monsieur Greaves, allez-y.

Will Greaves: Monsieur le président, l'amendement ou la révision favorable proposée à l'amendement supprime-t-il les ministres du Revenu et du Travail de la liste?

Le président: Cela faisait partie de ce qui a été proposé.

Je vois que M. Barsalou-Duval a levé la main, puis je céderai la parole à M. Lauzon.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Pour faire suite à la question de M. Greaves, moi, je n'ai pas compris de cette façon l'amendement apporté par M. Lauzon. Je l'ai peut-être mal compris à l'origine. À mon sens, le secrétaire d'État au travail et le secrétaire d'État au revenu ont un rôle à jouer dans toute la question des chauffeurs au rabais. Il n'y a pas seulement le ministre des Transports, parce qu'il y a des aspects liés à l'assurance-emploi. Il y a aussi des revenus qui ne sont pas déclarés, qui ne sont pas collectés par l'État. Il serait donc intéressant de savoir quel genre de leadership ces ministres ou ces secrétaires d'État ont l'intention d'exercer ou exercent déjà dans le dossier.

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

La parole est à M. Lauzon, qui sera suivi de M. Greaves.

Stéphane Lauzon: Ce que j'ai lu au point 12 de la section b), c'était d'enlever tous les éléments au point 12. M. Barsalou-Duval veut maintenant proposer un sous-amendement. Il faudrait enlever le secrétaire d'État au revenu et le secrétaire d'État au travail au point 12 de la section b).

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Lauzon.

Monsieur Greaves, vous avez la parole.

Will Greaves: J'allais simplement demander que le greffier lise l'amendement afin que nous sachions tous clairement ce qui est ou n'est pas inclus ici.

Merci, monsieur le président.

• (1015)

Le président: D'accord.

Le greffier aurait besoin d'environ une minute pour rassembler tout cela.

Pendant ce temps, je vous cède la parole, monsieur Albas.

Dan Albas: Si les libéraux essaient d'éviter à plusieurs ministres de comparaître, y compris... Il me semble que vous avez finalement accepté que nous recevions le ministre de la Sécurité publique pendant une heure en public — c'est très bien —, mais si vous demandez que les noms du secrétaire d'État au Travail et du secrétaire d'État responsable de l'ARC soient retirés de la liste, c'est inacceptable. En fait, on supprime tout ce qui... Nous essayons d'obtenir une certaine divulgation publique et de faire en sorte que des comptes puissent être rendus. Si les noms de ces ministres ne figurent plus dans la motion, on peut parler d'un véritable changement de fond.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Albas.

Quelqu'un d'autre souhaite-t-il intervenir à ce sujet? Sinon, je peux suspendre la séance pendant une minute ou deux jusqu'à ce que le greffier m'indique qu'il est prêt à relire la motion.

Dan Albas: Une autre chose, c'est que madame Freeland devrait être invitée. Si elle ne l'est pas, cela devient problématique pour nous.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Albas.

Chers collègues, nous allons nous arrêter une minute, ce qui devrait être suffisant pour permettre à notre greffier de simplement s'assurer qu'il est en mesure de relire la motion en y intégrant l'amendement. Ainsi, nous serons mieux à même de bien comprendre la teneur de la proposition mise aux voix.

La séance est suspendue.

• (1015)

(Pause)

• (1015)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Je crois que le greffier est maintenant en mesure de lire la motion modifiée par M. Lauzon.

Monsieur le greffier, nous vous écoutons.

Le greffier: La motion modifiée se lit comme suit:

Que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités établisse un plan de travail structuré comme suit:

a. Le Comité demande immédiatement au président et au greffier, conformément à la motion adoptée le 1^{er} août 2025, de rendre publics tous les documents reçus des organisations énumérées. Ces documents devront être publiés sur le site Web du Comité et diffusés dans un communiqué de presse par l'entremise du Secrétariat de la tribune de la presse:

1. Cabinet du premier ministre
2. Bureau du Conseil privé
3. Banque de l'infrastructure du Canada
4. Le ministère du Logement, y compris le cabinet du ministre responsable
5. Le ministère des Transports, y compris le cabinet du ministre responsable

b. Dans le cadre de son étude sur le financement par la Banque de l'infrastructure du Canada de nouveaux navires pour BC Ferries, le Comité tiendra trois réunions supplémentaires et convoquera les témoins suivants:

1. Chantier Davie
2. Groupe Océan
3. Seaspan Shipyards
4. Irving Shipbuilding
5. BC Ferry & Marine Workers' Union
6. BC Building Trades
7. BC Federation of Labour
8. Le Shipyard General Workers' Federation
9. Le Syndicat des métallos
10. L'Association canadienne des producteurs d'acier...

• (1020)

Dan Albas: Qu'en est-il de Ontario Shipyards?

Le président: Oui, nous avons convenu d'ajouter Ontario Shipyards. Bien vu, monsieur Albas.

Le greffier: ... et 11) Ontario Shipyards; c) le Comité entreprendra immédiatement une nouvelle étude sur le phénomène « Chauffeur au rabais », comprenant au moins six réunions. Le Comité convoquera le ministre des Transports qui témoignera dans le cadre de cette étude pour une durée minimale d'une heure. D'autres témoins, choisis par les partis, seront également invités à comparaître. Enfin, le Comité soumettra ses conclusions et ses recommandations à la Chambre.

[Français]

Le président: Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

Xavier Barsalou-Duval: En fait, je ne suis pas d'accord sur l'amendement à la motion qui est présenté devant nous.

D'après ce que j'avais compris, on invitait aussi l'ancienne ministre des Transports et du Commerce intérieur, Chrystia Freeland, le ministre de la Sécurité publique et les fonctionnaires responsables de la revue à comparaître. Par contre, ceux-ci seraient convoqués à une réunion à huis clos et non pas à une réunion publique.

Au point c), il manque, en fait, le secrétaire d'État du Travail et le secrétaire d'État de l'Agence du revenu du Canada et Institutions financières dans la liste des ministres qui sont invités plutôt que convoqués.

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

Stéphane Lauzon: Je suis d'accord sur cette proposition.

Le président: D'accord.

[Traduction]

Chers collègues, nous allons nous interrompre encore une minute, le temps que les députés s'assurent avec le greffier que le libellé correspond exactement à ce qui a été demandé. La séance est suspendue.

• (1025)

(Pause)

• (1030)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Je vous remercie encore une fois, chers collègues, de votre collaboration.

J'ai demandé à notre greffier de lire uniquement les parties qui ont été modifiées afin que nous n'ayons pas à entendre la motion modifiée au complet.

Allez-y, monsieur le greffier. La parole est à vous.

Le greffier: Merci, monsieur le président.

Le paragraphe b) se lit comme suit avec l'amendement proposé:

Dans le cadre de son étude sur le financement par la Banque de l'infrastructure du Canada de nouveaux navires pour BC Ferries, le Comité tiendra trois réunions supplémentaires et convoquera les témoins suivants:

1. Chantier Davie
2. Groupe Océan
3. Seaspan Shipyards
4. Irving Shipbuilding

5. BC Ferry & Marine Workers' Union

6. BC Building Trades

7. BC Federation of Labour

8. Le Shipyard General Workers' Federation

9. Le Syndicat des métallos

10. L' Association canadienne des producteurs d'acier

11. L'ancienne ministre des Transports, Chrystia Freeland

12. Le ministre de la Sécurité publique, ainsi que les fonctionnaires responsables de l'examen des enjeux de sécurité nationale liés au contrat entre BC Ferries et le chantier naval chinois Merchants Industry Weihai Shipyard, et que les fonctionnaires comparaissent à huis clos.

13. Ontario Shipyards

Dan Albas: Je veux simplement confirmer que seuls les fonctionnaires comparaîtront à huis clos et que le ministre de la Sécurité publique témoignera en public.

Le président: Sommes-nous tous d'accord?

Une députée: Qu'en est-il d'Ontario Shipyards?

Le président: Oui.

Le greffier: Le libellé de l'alinéa c) a été modifié afin de remplacer « convoquera ». La phrase modifiée se lit comme suit: « Le Comité invitera le ministre des Transports, le secrétaire d'État au Travail et le secrétaire d'État au Revenu qui témoigneront dans le cadre de cette étude pour une durée minimale d'une heure chacun... »

Voilà donc les changements proposés.

Le président: Chers collègues, vous avez entendu la version définitive de la motion modifiée. Y a-t-il des commentaires ou des questions?

Comme il n'y en a pas, nous sommes maintenant prêts à passer au vote sur la motion modifiée.

Dan Albas: Je pense que nous pouvons simplement l'adopter à l'unanimité.

Le président: Y a-t-il des objections à ce que la motion modifiée soit adoptée à l'unanimité?

(La motion modifiée est adoptée.)

Le président: Le greffier et moi-même allons nous mettre au travail.

Sur ce, la séance est levée.

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 des communes.

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 :
<https://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: <https://www.ourcommons.ca>