



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Débats de la Chambre des communes

Compte rendu officiel
(Hansard)

Volume 151 N° 222
Le jeudi 21 septembre 2023

Présidence de l'honorable Anthony Rota

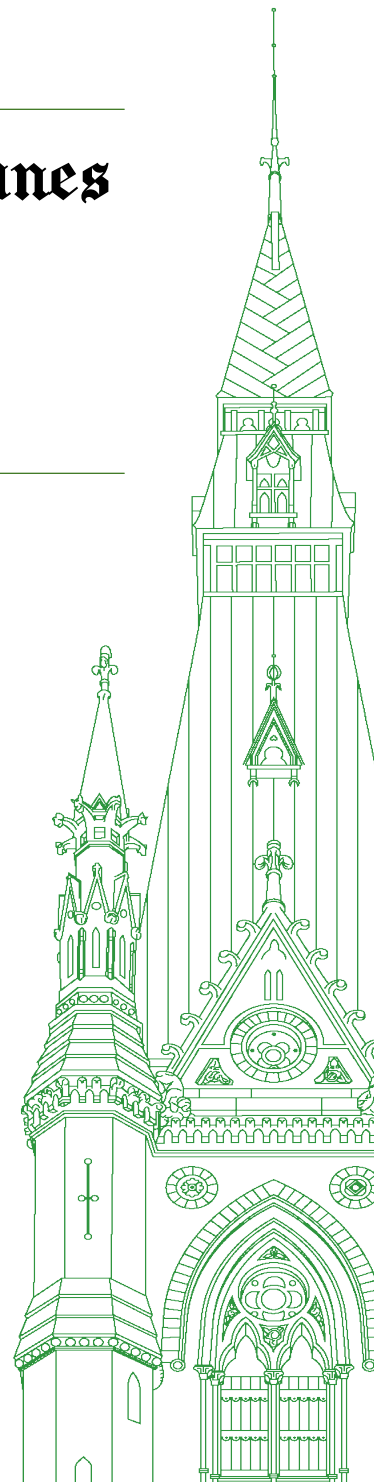


TABLE DES MATIÈRES

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Le jeudi 21 septembre 2023

La séance est ouverte à 10 heures.

Prière

AFFAIRES COURANTES

• (1000)

[Traduction]

LA VÉRIFICATRICE GÉNÉRALE DU CANADA

Le Président: Il est de mon devoir de déposer sur le bureau, conformément au paragraphe 94(2) de la Loi sur l'accès à l'information et au paragraphe 72(2) de la Loi sur la protection des renseignements personnels, les rapports de la vérificatrice générale du Canada sur l'application de ces lois pour l'exercice se terminant le 31 mars 2023.

[Français]

Conformément à l'article 108(3)h) du Règlement, ces rapports sont réputés renvoyés en permanence au Comité permanent de l'accès à l'information, de la protection des renseignements personnels et de l'éthique.

* * *

[Traduction]

LOI SUR LE LOGEMENT ET L'ÉPICERIE À PRIX ABORDABLE

L'hon. Chrystia Freeland (vice-première ministre et ministre des Finances, Lib.) demande à présenter le projet de loi C-56, Loi modifiant la Loi sur la taxe d'accise et la Loi sur la concurrence.

(Les motions sont réputées adoptées, le projet de loi est lu pour la première fois et imprimé.)

* * *

LE DISCOURS DU PRÉSIDENT DE L'UKRAINE

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

Que, nonobstant tout article du Règlement, ordre spécial ou usage habituel de la Chambre:

a) le jeudi 21 septembre 2023, lorsque la Chambre s'ajournera, elle demeure ajournée jusqu'au lundi 25 septembre 2023, à 11 heures, conformément à l'article 24(1) du Règlement, pourvu que, aux fins de l'article 28 du Règlement, la Chambre soit réputée avoir siégé le vendredi 22 septembre 2023;

b) le vendredi 22 septembre 2023,

(i) une allocution, qui doit être prononcée dans l'enceinte de la Chambre des communes devant les sénateurs et les députés, de même que les présentations et les observations qui s'y rapportent, soient imprimées sous forme d'annexe aux Débats de la Chambre des communes du jeudi 21 septembre 2023 et fassent partie du registre de la Chambre, pourvu que l'enregistrement et la diffusion par les médias de l'allocution, des présentations et des observations qui s'y rapportent soient autorisés conformément aux lignes directrices établies pour de telles occasions,

(ii) les comités permanents, mixtes permanents, spéciaux et mixtes spéciaux, ainsi que leurs sous-comités, ne soient pas autorisés à se réunir ce jour-là.

Le Président: Que tous ceux qui s'opposent à ce que le député propose la motion veuillent bien dire non.

Le consentement est accordé.

[Français]

La Chambre a entendu l'énoncé de la motion. Que tous ceux qui s'opposent à la motion veuillent bien dire non.

(La motion est adoptée.)

* * *

• (1005)

[Traduction]

PÉTITIONS

LES AGENTS DE BORD

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour présenter une pétition signée par bon nombre de Canadiens qui se préoccupent des conditions de travail auxquelles font face les agents de bord au Canada.

Les agents de bord accomplissent des tâches qui sont essentielles à la sécurité et au confort des passagers aériens, mais ils sont uniquement rémunérés lorsque l'avion est en vol. Je pense que plusieurs Canadiens seront surpris d'apprendre que les agents de bord ne sont pas payés pour les heures travaillées hors vol.

Les pétitionnaires nous font remarquer que, selon une enquête menée par le Syndicat canadien de la fonction publique auprès de plus de 9 000 agents de bord, ceux-ci travaillent actuellement en moyenne 35 heures par mois non payées.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement de modifier la mesure législative en cause afin que les agents de bord qui se trouvent au travail et à la disposition de leur employeur soient correctement rémunérés selon le taux de salaire stipulé dans leurs contrats de travail. Cela inclut la formation exigée par Transports Canada.

Affaires courantes

LA LIBERTÉ D'EXPRESSION POLITIQUE

M. Garnett Genuis (Sherwood Park—Fort Saskatchewan, PCC): Monsieur le Président, je serai bref ce matin. Je n'ai que trois pétitions à présenter à la Chambre aujourd'hui. Je signale à mes collègues que je ferai mieux à l'avenir.

La première pétition est signée par des gens qui souscrivent à un projet de loi d'initiative parlementaire que j'ai moi-même présenté à la Chambre. Le projet de loi C-257 vise à juguler le problème grandissant que constitue la discrimination politique, qui se manifeste quand des gens sont l'objet d'une discrimination fondée sur leurs opinions ou activités politiques. Les pétitionnaires croient que le droit de participer aux affaires politiques et d'exprimer ses opinions politiques est un droit fondamental au Canada et qu'il est dans l'intérêt supérieur de la démocratie canadienne d'entretenir le débat public et l'échange de points de vue opposés. Le projet de loi C-257 vise à ajouter à la Loi canadienne sur les droits de la personne une mesure de protection en interdisant entre autres comme motif de discrimination toute distinction illicite fondée sur les opinions ou les activités politiques.

Les pétitionnaires pressent la Chambre d'appuyer le projet de loi C-257 et de défendre le droit des Canadiens d'exprimer pacifiquement leurs opinions politiques sans faire l'objet de discrimination.

L'AIDE MÉDICALE À MOURIR

M. Garnett Genuis (Sherwood Park—Fort Saskatchewan, PCC): Monsieur le Président, la prochaine pétition est signée par des citoyens préoccupés par certaines propositions visant à légaliser l'euthanasie, ou l'aide médicale à mourir, pour les enfants. Les pétitionnaires exhortent les parlementaires à s'opposer à toute tentative de légaliser le meurtre d'enfants au Canada.

LE FALUN GONG

M. Garnett Genuis (Sherwood Park—Fort Saskatchewan, PCC): Monsieur le Président, la dernière pétition que je présente met en lumière la persécution dont font l'objet les adeptes du Falun Gong en Chine. Le texte de la pétition expose l'historique des persécutions; la nature du mouvement Falun Gong, qui est une discipline spirituelle et traditionnelle chinoise qui comprend la méditation, l'exercice et des enseignements moraux fondés sur les principes de vérité, de compassion et de tolérance; ainsi que la question du prélèvement forcé et du trafic d'organes.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement du Canada, entre autres, de réclamer publiquement et avec plus de vigueur que cesse la persécution des adeptes de Falun Gong en Chine.

Je soumetts l'ensemble de ces pétitions à l'examen approfondi de mes collègues.

L'UKRAINE

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de présenter aujourd'hui une pétition portant sur la relation spéciale entre le Canada et l'Ukraine. La pétition date un peu, mais elle demeure tout de même très importante. Ses signataires demandent à la Chambre des communes, au premier ministre et à tous les députés de faire ce qu'ils peuvent pour soutenir l'Ukraine. Je vais en rester là.

LE FALUN GONG

M. Mark Gerretsen (Kingston et les Îles, Lib.): Monsieur le Président, j'ai deux pétitions à présenter aujourd'hui.

La première a été signée par des habitants de ma circonscription et porte sur les adeptes du Falun Gong. Les pétitionnaires attirent l'attention de la Chambre sur la persécution dont sont victimes les membres de leur communauté en Chine. Plus précisément, ils demandent au gouvernement d'adopter une résolution visant à établir des mesures pour empêcher le régime communiste chinois d'assassiner de façon systématique des adeptes du Falun Gong afin de prélever leurs organes. Les pétitionnaires demandent aussi au gouvernement de modifier les lois canadiennes pour lutter contre le prélèvement forcé d'organes et d'exiger publiquement que cesse la persécution des adeptes du Falun Gong en Chine.

LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

M. Mark Gerretsen (Kingston et les Îles, Lib.): Monsieur le Président, la deuxième pétition que je présente aujourd'hui est signée par des concitoyens de partout au Canada qui veulent attirer l'attention de la Chambre sur le plus récent rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, qui tire de nouveau la sonnette d'alarme au sujet de la hausse des températures au cours des deux prochaines décennies. Les pétitionnaires demandent expressément au gouvernement du Canada d'instaurer immédiatement, dans le secteur pétrolier et gazier, des plafonds d'émissions ambitieux, réalistes et de grande portée qui permettront au Canada d'atteindre les objectifs de réduction des émissions qu'il s'est fixés à l'horizon 2030.

• (1010)

LE FALUN GONG

M. Jamie Schmale (Haliburton—Kawartha Lakes—Brock, PCC): Monsieur le Président, je tiens à présenter une pétition au nom des Canadiens de tout le pays qui l'ont signée. Ils attirent l'attention sur le prélèvement forcé d'organes réalisé sur des adeptes du Falun Gong par le Parti communiste chinois. Les pétitionnaires demandent au gouvernement canadien d'adopter une résolution visant à prendre des mesures pour empêcher le régime communiste chinois d'assassiner des adeptes du Falun Gong afin de prélever leurs organes, de modifier les lois canadiennes de manière à lutter contre le prélèvement forcé d'organes et de demander publiquement que cesse la persécution des adeptes du Falun Gong en Chine.

* * *

QUESTIONS TRANSFORMÉES EN ORDRES DE DÉPÔT DE DOCUMENTS

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, si la question n° 1594, à laquelle le gouvernement avait répondu initialement le 18 septembre, pouvait être transformée en ordre de dépôt de document, le document contenant la réponse révisée du gouvernement serait déposé immédiatement sous forme électronique.

Le Président: D'accord?

Des voix: D'accord.

[Texte]

Question n° 1594 — **M. Luc Berthold:**

En ce qui concerne Affaires mondiales Canada et la réunion mondiale des chefs de mission qui a eu lieu à Ottawa en juin 2023: a) quels chefs de mission ont participé à la réunion (i) en personne, (ii) virtuellement depuis le pays où ils sont affectés, (iii) virtuellement depuis un pays autre que celui où ils sont affectés; b) quels chefs de mission étaient absents; c) à combien le gouvernement avait-il estimé les coûts de la réunion lorsqu'il l'a planifiée, y compris les dépenses de voyage?

(Le document est déposé.)

Ordres émanant du gouvernement

[Traduction]

M. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, je demande que toutes les questions restent au Feuilleton.

Le Président: D'accord?

Des voix: D'accord.

ORDRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

LOI VISANT À RENFORCER LE RÉSEAU PORTUAIRE ET LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE AU CANADA

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 8 juin, de la motion portant que le projet de loi C-33, Loi modifiant la Loi sur les douanes, la Loi sur la sécurité ferroviaire, la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, la Loi sur la sûreté du transport maritime, la Loi sur les transports au Canada et la Loi maritime du Canada et apportant une modification corrélative à une autre loi, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité, ainsi que de l'amendement.

L'hon. Dan Vandal (ministre des Affaires du Nord, ministre responsable de Développement économique Canada pour les Prairies et ministre responsable de l'Agence canadienne de développement économique du Nord, Lib.): Monsieur le Président, je vais partager mon temps de parole avec le député de Bonavista-Burin-Trinity.

Je suis fier de parler aujourd'hui d'un sujet important et vital pour la sécurité des Canadiens et pour notre économie. Le projet de loi présenté aujourd'hui vise plusieurs objectifs: moderniser nos ports, afin de garantir une chaîne d'approvisionnement solide pour notre pays, et sécuriser nos ports maritimes, pour mieux protéger les Canadiens. Ces changements soutiendraient la reprise économique du Canada tout en représentant une approche durable sur le plan environnemental.

Comme l'ont dit d'autres députés, le projet de loi est très ambitieux, mais je tiens à assurer la Chambre que tous les objectifs sont réalistes et réalisables. Ils découlent de l'examen de la modernisation des ports qui a été lancé en mars 2018 par le ministre des Transports de l'époque. De nombreux intervenants ont alors été consultés de diverses façons, dont des tables rondes ministérielles. Les discussions ont porté essentiellement sur la manière dont les ports pouvaient améliorer leurs procédés pour atteindre cinq objectifs clés.

Toutefois, je souhaite me concentrer sur la manière dont ce projet de loi renforcera la sécurité et fera obstacle à la contrebande dans les ports canadiens, tout en facilitant le mouvement des marchandises commerciales légitimes.

Au cours des consultations, nous avons discuté des problèmes potentiels de sécurité dans tous nos ports. Comme c'est le cas ailleurs, le secteur maritime n'est pas à l'abri du crime organisé, et c'est pourquoi le gouvernement du Canada tient compte des commentaires qui ont été formulés et prend des mesures. De l'avis des intervenants consultés, le gouvernement doit améliorer les processus d'examen douanier et réduire les délais d'inspection du fret par les agents des services frontaliers. C'est précisément ce que nous proposons de faire.

Les intervenants ont également souligné la nécessité d'établir des normes cohérentes pour les contrôles de sécurité des employés dans les ports. C'est précisément la raison pour laquelle notre gouvernement propose des mesures visant plusieurs objectifs: rendre plus efficace l'acheminement des conteneurs pour examen dans les ports maritimes afin de lutter contre la contrebande; réduire les coûts et les délais pour les importateurs; augmenter le nombre de conteneurs protégés contre les manipulations sur la propriété des terminaux maritimes, grâce à des mesures de sécurité améliorées, et accroître le taux de conformité parmi les partenaires de la chaîne commerciale, en mettant en œuvre des mesures supplémentaires pour pénaliser les cas de non-conformité.

Les changements que j'ai énumérés fonctionneraient de concert avec les autres mesures incluses dans le projet de loi. Ils permettraient à nos agents des services frontaliers de s'acquitter de leur mission de sécurité plus efficacement. Ce travail améliorerait sans aucun doute la sécurité de la chaîne d'approvisionnement et la circulation des marchandises à l'entrée et à la sortie des ports maritimes du Canada.

Je sais que certains députés se demandent quel pourrait être l'impact financier de ces mesures sur l'industrie. Les mesures proposées visent à réduire les retards et à améliorer la sécurité, et elles devraient se traduire par des économies de coûts à long terme pour l'ensemble de la communauté commerciale, c'est-à-dire pour les importateurs, pour les consommateurs et, enfin, pour l'économie canadienne.

J'apporte cette précision parce que les coûts associés aux retards dans l'inspection des conteneurs et des cargaisons susceptibles d'être altérées sont souvent refilés au consommateur final. Chers collègues, il s'agit d'un pas dans la bonne direction pour que tous les partenaires de la chaîne commerciale mettent l'accent sur l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité.

Ces modifications pourraient également améliorer la réputation et la compétitivité économique des ports du Canada, car les retards dans le transport et les vulnérabilités en matière de sécurité ne cessent d'avoir des répercussions négatives. C'est pour cette raison que le gouvernement compte sur un solide soutien de la part de la communauté commerciale, car les mesures visent à réduire les retards d'expédition et les coûts connexes, tout en accroissant l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement. Accroître la sécurité dans nos ports et assurer la protection des Canadiens et de l'économie sont des raisons suffisantes d'appuyer les mesures.

Je vais maintenant dire à mes collègues ce qui arriverait si nous ne prenions pas ces mesures. À l'heure actuelle, le cadre législatif et réglementaire ne confère pas à l'Agence des services frontaliers du Canada le pouvoir de s'assurer que les conteneurs sont rapidement mis à disposition d'un agent pour examen ou que des mesures de sécurité adéquates sont en place pour prévenir l'altération de leur contenu avant l'examen. Tout défaut d'examiner les marchandises reçues en temps opportun expose les marchandises commerciales à l'exploitation criminelle, ce qui pose un danger pour les Canadiens et entraîne des répercussions commerciales et économiques.

Ordres émanant du gouvernement

● (1015)

J'ajouterais que ces répercussions se font sentir non seulement ici, mais également à l'étranger, auprès de nos partenaires internationaux. Nos problèmes peuvent devenir les leurs et entraîner un manque de confiance de leur part dans la capacité du Canada à sécuriser ses ports maritimes. C'est pourquoi les changements proposés dans ce projet de loi concernent étroitement toutes les parties qui jouent un rôle dans nos ports maritimes, dont l'Agence des services frontaliers du Canada dans le cadre de son mandat en matière de sûreté et de sécurité.

Je tiens à confirmer à la Chambre, à la communauté commerciale et à tous les Canadiens que l'Agence des services frontaliers du Canada obtient d'excellents résultats grâce à ses efforts constants pour intercepter des marchandises prohibées dans nos ports maritimes, même s'il y a encore place à l'amélioration. Nos agents des services frontaliers ont reçu une solide formation sur les techniques d'examen visant à intercepter les marchandises prohibées et les drogues illicites introduites en contrebande au Canada. Nos agents cherchent à détecter tout signe de tromperie et ils utilisent le renseignement ainsi qu'une approche de gestion des risques pour déterminer quelles marchandises sont susceptibles de justifier un examen plus poussé. Les saisies qui sont régulièrement signalées par l'Agence démontrent le rôle crucial que joue l'Agence pour assurer la sécurité publique, mais il est possible de faire davantage. Voilà pourquoi le gouvernement a présenté ce projet de loi qui donne à nos agents les outils dont ils ont besoin pour mieux remplir leur mandat.

Avec la mise en place de mesures additionnelles et l'exigence de conserver dans une zone sécurisée réservée à cette fin les conteneurs à haut risque sélectionnés aux fins d'examen, nos agents à la frontière seraient mieux à même de lutter contre la contrebande et d'empêcher le crime organisé de trafiquer les conteneurs avant qu'ils n'aient été inspectés. Les nouvelles sanctions et limites de temps garantiraient que les marchandises sont examinées au bon endroit, rehaussant ainsi la sécurité des ports canadiens. Je pense que tout le monde peut soutenir ces mesures qui permettront de mieux protéger les marchandises et les Canadiens.

Mme Bonita Zarrillo (Port Moody—Coquitlam, NPD): Madame la Présidente, je viens de la vallée du bas Fraser, à Vancouver. En 2016, l'administration portuaire a cessé de financer son équipe d'application de la loi en réduisant de 400 000 \$ les fonds destinés à cette fin. Ce manque à gagner persiste encore à ce jour.

Le député peut-il nous expliquer pourquoi le gouvernement fédéral ne fournit pas de fonds supplémentaires pour bonifier les ressources d'application de la loi, alors qu'il sait que rien n'a été fait à cet égard depuis sept ans?

● (1020)

L'hon. Dan Vandal: Madame la Présidente, nous savons que le fait d'assurer de bons services publics est au cœur de tout ce que fait le gouvernement. Nous devons veiller à ce que ces services publics soient financés adéquatement. Les processus budgétaires sont examinés de près.

Je sais que le ministre responsable de ce dossier et son secrétaire parlementaire fournissent toujours un bon aperçu stratégique relativement aux enjeux soulevés par la députée, et je suis convaincu que nous veillerons à ce que ces services soient correctement financés.

M. Marc Dalton (Pitt Meadows—Maple Ridge, PCC): Madame la Présidente, il s'agit d'un projet de loi typiquement libéral,

qui consiste en beaucoup de poudre aux yeux et de bureaucratie au nom de la sécurité, mais qui entraînerait beaucoup plus de coûts, de bureaucratie et d'inefficacité pour les Canadiens et les ports. Les membres de l'Association des administrations portuaires canadiennes affirment qu'une intervention accrue de l'État ne réglerait rien, mais c'est la solution que propose le projet de loi. Je me demande si le ministre pourrait me répondre à ce sujet.

L'hon. Dan Vandal: Madame la Présidente, rien ne saurait être plus loin de la vérité. Certes, nous avons traversé des moments très difficiles au cours des trois ou quatre dernières années en ce qui concerne les chaînes d'approvisionnement et la pandémie, et les ports canadiens en ont subi les conséquences.

Le projet de loi C-33 modernise le fonctionnement des réseaux de transport maritimes et ferroviaires. Il supprime les barrières systémiques afin d'assurer un approvisionnement plus fluide, plus sûr et plus résilient. Il ajoute la gestion du trafic au mandat des administrations portuaires. Tout cela est extrêmement positif. Le projet de loi sera soumis à l'examen approfondi du comité, et j'ai hâte que cela aboutisse.

[Français]

M. Maxime Blanchette-Joncas (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, BQ): Madame la Présidente, j'ai bien entendu le discours de mon collègue. Ce que je retiens d'important dans le projet de loi C-33, c'est l'amélioration de la sécurité ferroviaire au Canada.

J'aimerais parler d'une tragédie ferroviaire. Le 6 juillet 2013, 47 personnes ont été victimes d'une tragédie ferroviaire à Lac-Mégantic. Tout le monde s'en souvient.

En 2018, le premier ministre s'est présenté à Lac-Mégantic pour annoncer qu'il allait y avoir une voie de contournement. Cela devait être réglé d'ici la fin de l'année 2022. Aujourd'hui, près de 10 ans plus tard, la première pelletée de terre n'a toujours pas eu lieu.

Comment ce gouvernement peut-il se positionner aujourd'hui en disant qu'il veut améliorer la sécurité ferroviaire alors qu'il n'est même pas capable de respecter ses propres promesses de mettre en place une voie de contournement pour les gens de Lac-Mégantic? On peut imaginer la détérioration du climat social.

Je demande simplement ceci à mon collègue: à quel moment aura lieu la première pelletée de terre pour la voie de contournement pour les gens de Lac-Mégantic?

L'hon. Dan Vandal: Madame la Présidente, je remercie le député de sa question extrêmement importante.

Ce qui est arrivé à Lac-Mégantic, il y a 10 ans, est une tragédie pour le Canada. Notre gouvernement s'est engagé à faire tout ce qui est nécessaire pour s'assurer que le système ferroviaire est plus sécuritaire. Nous travaillons sur ce dossier et je sais que le ministre travaille avec la communauté et l'industrie pour apporter les améliorations nécessaires afin d'éviter qu'une telle tragédie se reproduise. Nous sommes engagés en ce qui a trait à cette question.

[Traduction]

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Madame la Présidente, les ports canadiens sont des maillons indispensables des chaînes d'approvisionnement de notre pays. De concert avec les autres modes de transport, ils jouent un rôle dans le développement de notre économie, la création d'emplois pour la classe moyenne, la distribution de produits abordables et l'expansion des exportations canadiennes.

Ordres émanant du gouvernement

La prospérité à long terme du Canada dépend de la compétitivité du réseau de transport. Pour cela, il faut entre autres que chacun des modes de transport soit en mesure d'acheminer les marchandises de manière fiable et rapide, et à bon prix. Il faut pouvoir prendre des décisions en se fondant sur des données ainsi que prévoir les investissements et les effectuer en temps opportun. Pour que le Canada continue de soutenir la concurrence et d'être florissant dans un environnement de plus en plus mondialisé, les ports doivent moderniser leurs méthodes et leurs outils.

Le Canada a en effet été devancé par d'autres pays. Dans la course à la mise en place d'un système de transport fluide et adaptable, ces pays se sont déjà dotés de systèmes de bout en bout, des approches multidirectionnelles qui mobilisent chaque mode et chaque maillon dans la chaîne d'approvisionnement. Tout cela est étayé par des données et des échanges d'informations. Pour que le Canada reste concurrentiel, le gouvernement doit adopter une vision globale pour la planification de la chaîne d'approvisionnement.

Le projet de loi C-33 traite les ports comme des centres névralgiques au sein de réseaux complexes et interdépendants en leur donnant les moyens de tirer parti de leur rôle stratégique dans les méandres de la chaîne d'approvisionnement canadienne. Les outils proposés dans ce projet de loi mobiliseront une stratégie de données structurée permettant de privilégier la fluidité, la réactivité et la souplesse.

Un système de transport efficace requiert des données en quantités importantes. Les ports sont les lieux de convergence de différents modes de transport. C'est une occasion en or de mettre à profit des données inexploitées pour construire et optimiser un réseau commercial adaptable, réactif et résilient. J'ajouterai qu'un réseau commercial résilient doit se développer en permanence grâce à des investissements. Or, pour que ces investissements continuent de servir l'intérêt public, comme il se doit, ils doivent être évalués en fonction d'objectifs clairs.

Le temps est plus que jamais venu de créer un réseau de transport moderne. Les Canadiens sont confrontés à l'augmentation du prix des biens et des services ainsi qu'à des pénuries. L'inflation ne ralentit pas, et les Canadiens ont de plus en plus de mal à joindre les deux bouts. Il faut donc faire le nécessaire pour rendre le réseau de transport plus concurrentiel; pour améliorer le pouvoir d'achat des Canadiens, c'est essentiel.

Le projet de loi C-33 vise à accroître l'efficacité, à faciliter la mise en commun de données d'autres informations ainsi qu'à pérenniser l'investissement. Si nous voulons que notre réseau de transport continue de jouer son rôle dans l'économie canadienne et d'améliorer la vie de tous les Canadiens, c'est indispensable.

Dans cette optique, le projet de loi C-33 propose trois réformes axées sur la capacité concurrentielle qui donneront aux ports les outils et le mandat nécessaires pour mieux gérer le trafic et réduire la congestion de manière à fluidifier les points de passage; qui fourniront aux autorités portuaires les moyens d'effectuer, grâce aux données et à l'information recueillies, une planification efficace et éclairée pour veiller à la résilience des activités; et qui arriveront les investissements portuaires à l'intérêt public tout en assurant qu'ils seront gérés de façon durable.

Je parlerai tout d'abord de la nécessité de fournir aux ports les outils et le mandat nécessaires pour qu'ils puissent mieux gérer le trafic.

De bout en bout, les ports et les exportations touchent à plusieurs modes de transport, soit maritime, ferroviaire et routier. Cette interdépendance est au cœur du réseau de transport du Canada, qui exige une approche systématique de la planification, du développement et de la gestion du trafic. Le projet de loi C-33 élargit le champ d'application de la Loi maritime du Canada afin de donner le mandat aux autorités portuaires de collaborer avec les acteurs de la chaîne d'approvisionnement pour gérer activement le trafic commercial, y compris les navires qui jettent l'ancre en attendant une cargaison, et de permettre le séquençage des services ferroviaires.

• (1025)

Faire jouer aux ports un rôle plus direct dans la gestion du trafic permettrait d'accélérer les manœuvres des navires, d'améliorer la fluidité du trafic portuaire et de maximiser l'efficacité des opérations de la chaîne d'approvisionnement. De plus, le projet de loi habiliterait les autorités portuaires canadiennes à créer des ports intérieurs. Le point à souligner, c'est que cela permettrait d'adopter de nouvelles méthodes de travail qui optimiseraient le débit des terminaux, qui réduiraient la congestion dans nos centres urbains et qui amélioreraient la résilience de nos chaînes d'approvisionnement.

Ces outils redéfiniraient la base de la collaboration entre les acteurs de la chaîne d'approvisionnement et les autorités portuaires canadiennes. Ces dernières seraient habilitées à intervenir plus activement dans la gestion de la chaîne d'approvisionnement, y compris en prenant des mesures concrètes pour s'attaquer à la congestion. Cependant, pour que les ports puissent mieux gérer le trafic et ainsi réduire la congestion, il faut améliorer la mise en commun de données et d'informations entre les partenaires.

La deuxième grande réforme proposée vise à améliorer la capacité concurrentielle en matière de collecte de données et de mise en commun d'informations entre les partenaires. Le projet de loi C-33 permettrait aux ports d'exploiter les données afin de mieux coordonner le trafic et de fournir l'information nécessaire à une planification portuaire et à une prise de décisions plus judicieuses. En ce qui concerne les pratiques exemplaires, les gouvernements et les partenaires industriels du monde entier ont déjà amélioré l'efficacité, la sécurité et la productivité de l'ensemble des chaînes d'approvisionnement en transformant leurs ports en centres de données. Le Canada doit suivre le rythme s'il veut continuer de soutenir la concurrence.

Les députés n'ignorent pas que l'investissement privé est un élément clé de notre capacité concurrentielle. C'est également vrai pour nos ports. L'investissement privé dans nos ports a été indispensable à la création des services portuaires actuels, et cela ne changera pas. Il est donc essentiel que nous continuions à favoriser un contexte d'investissement clair et prévisible, tout en veillant à ce que ces activités favorisent la pérennisation des ports et l'intérêt public.

Le projet de loi C-33 permettrait au gouvernement d'avoir une meilleure connaissance des investissements portuaires stratégiques en élargissant la portée des transactions susceptibles d'être examinées. Au cours des dernières années, les autorités portuaires canadiennes ont réclamé une plus grande souplesse financière pour améliorer leur capacité à attirer les investissements et à se saisir des occasions de développement. Le projet de loi élargirait donc leur pouvoir d'emprunt et leur champ d'action financier, tout en tenant compte des risques financiers pour l'État et les Canadiens. À cette fin, le projet de loi C-33 établirait un examen triennal de la capacité d'emprunt des administrations portuaires canadiennes.

Ordres émanant du gouvernement

Pour résumer, la série de mesures contenues dans le projet de loi C-33 donnera les outils nécessaires pour optimiser, grâce à des solutions numériques modernes, les opérations portuaires et pour maximiser l'investissement et le renforcement des capacités, en s'appuyant sur des règles claires qui feront des ports des actifs attractifs et durables. Ensemble, ces mesures permettront à nos ports de demeurer résilients, efficaces et concurrentiels.

Les Canadiens ont fait l'expérience directe de la nécessité de ces mesures de réforme. J'espère pouvoir compter sur mes collègues députés pour appuyer ce projet de loi.

• (1030)

M. Marc Dalton (Pitt Meadows—Maple Ridge, PCC): Madame la Présidente, les libéraux vantent ce projet de loi avec enthousiasme, mais celui-ci ne ferait qu'empirer les choses. Le Canadien Pacifique affirme qu'après quatre ans, ce projet de loi n'est qu'une coquille vide.

J'ai récemment visité les ports de Nanaimo et d'Alberni. Ils n'ont pas besoin de plus de bureaucratie, de plus de mesures qui étouffent leur dynamisme. Ils ont besoin d'aide de la part de l'Agence des services frontaliers du Canada, de personnes sur place pour atténuer la congestion du trafic maritime et accélérer le transit des marchandises dans la région des îles Gulf et de Vancouver.

Le député libéral reconnaîtra-t-il que ce n'est pas ce que le secteur demande et que cela n'engendrera pas de gains d'efficacité?

M. Churence Rogers: Madame la Présidente, j'ai moi aussi visité ces ports, un grand nombre d'entre eux, dans l'Ouest et l'Est du Canada. Lors d'un récent voyage d'études, des membres du comité des transports ont visité des ports importants, comme les ports de Montréal et d'Halifax ainsi que d'autres ports sur la côte Est, tandis que d'autres se sont rendus sur la côte Ouest. Nous avons vu de nos propres yeux la congestion qui existe maintenant dans certains ports. Nous disons que ce projet de loi renferme des recommandations de ceux qu'on appelle communément des experts du secteur, concernant la façon dont nous pouvons nous attaquer à la congestion des ports et augmenter leur efficacité, pour ainsi améliorer notre chaîne d'approvisionnement.

• (1035)

[Français]

M. Denis Trudel (Longueuil—Saint-Hubert, BQ): Madame la Présidente, j'essaie de comprendre ce que nous faisons ici ce matin. Je suis vraiment curieux qu'on m'explique le programme du gouvernement, car j'ai vraiment de la misère à suivre.

En ce moment, il y a une crise climatique mondiale et, cet été, il y a eu des feux de forêt partout. Il y a une crise du logement et il faut construire 3,5 millions de logements. Il y a des aînés itinérants au Québec. Il y a aussi une crise aiguë de l'inflation. Tantôt, je parlais de la crise climatique. Le Canada s'est fait taper sur les doigts à l'ONU pas plus tard qu'hier soir.

Ce matin, on arrive avec un projet de loi un peu fourre-tout qui contient des mesures de sécurité en matière de transport ferroviaire et des mesurètes pour les ports. J'essaie de comprendre où s'en va le gouvernement. J'aimerais avoir une indication de la part de mon collègue.

[Traduction]

M. Churence Rogers: Madame la Présidente, les points que j'ai soulevés dans mon intervention sur le projet de loi C-33 se rapportent tous aux besoins de la chaîne d'approvisionnement. Ils sont

liés aux réseaux ferroviaire, maritime et aérien, qui sont tous interconnectés pour aider à améliorer notre chaîne d'approvisionnement. Comme nous le savons, au cours des trois ou quatre dernières années, nous avons été confrontés à des défis majeurs, surtout pendant la pandémie, période pendant laquelle les Canadiens ne pouvaient jamais obtenir des services à temps ou des produits dont ils avaient besoin. Il s'agit d'augmenter l'efficacité de l'ensemble du réseau de transport.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Madame la Présidente, j'ai apprécié le temps que j'ai passé au sein du comité des transports avec le député de Bonavista—Burin—Trinity, et ma question porte sur les travaux de ce comité.

Ce projet de loi ne concerne pas seulement les ports, mais aussi la sécurité ferroviaire, vu les modifications à la Loi sur la sécurité ferroviaire qu'il renferme. Le député est bien au fait des travaux que nous avons effectués au sein du comité sur la sécurité ferroviaire. En mai dernier, le comité a publié un rapport contenant 33 recommandations visant à protéger les travailleurs et les collectivités contre les catastrophes ferroviaires. Le projet de loi dont nous sommes saisis, dont on prétend qu'il traite en partie de sécurité ferroviaire, ne tient compte d'aucune de ces 33 recommandations.

En tant que membre du comité ayant contribué à ces travaux, le député peut-il nous dire ce qu'il a ressenti en voyant le ministre faire complètement fi des recommandations du comité?

M. Churence Rogers: Madame la Présidente, j'ai moi aussi apprécié le temps que j'ai passé avec mon collègue au sein du comité des transports, et il est vrai que la sécurité ferroviaire a occupé une large place dans nos discussions, tout comme l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Ce projet de loi tente de répondre à toutes ces préoccupations et de garantir que nous ayons une chaîne d'approvisionnement sûre, abordable et compétitive.

M. Mark Gerretsen (Kingston et les Îles, Lib.): Madame la Présidente, j'entends le député de Pitt Meadows—Maple Ridge dire sans cesse que ce projet de loi n'accomplit absolument rien, et j'en suis offusqué, même si je suis très heureux de voir les conservateurs se lever et prendre la parole aujourd'hui. Nous savons qu'ils ont été réduits au silence par leur chef à deux reprises cette semaine.

Je me demande si mon collègue peut expliquer pourquoi ce projet de loi est si important aujourd'hui et pourquoi il est essentiel pour le secteur qu'il soit présenté et adopté.

M. Churence Rogers: Madame la Présidente, le projet de loi est important parce que depuis six ans que je siége au comité des transports avec des députés du gouvernement et de l'opposition, nous avons entendu de nombreuses personnes qui travaillent dans le secteur au quotidien. Les gens ne mesurent pas les défis auxquels certains de nos ports sont confrontés et ce qu'il faut faire pour établir un plan global qui permettra de livrer les produits et les marchandises aux Canadiens à temps, efficacement et à un prix abordable.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Madame la Présidente, je suis heureux de prendre la parole aujourd'hui au nom des habitants de Skeena—Bulkley Valley, dans la magnifique région nord-ouest de la Colombie-Britannique, pour parler du projet de loi dont nous sommes saisis, le projet de loi C-33, Loi modifiant la Loi sur les douanes, la Loi sur la sécurité ferroviaire, la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, la Loi sur la sûreté du transport maritime, la Loi sur les transports au Canada et la Loi maritime du Canada et apportant une modification corrélative à une autre loi.

Il s'agit d'un projet de loi assez complexe et technique, mais il est surtout axé sur la chaîne d'approvisionnement du Canada. Le Canada est une nation commerçante et le rendement, la résilience, l'efficacité et la durabilité de notre chaîne d'approvisionnement ont évidemment d'importantes répercussions. Cela a été mis en évidence l'an dernier lors des événements liés aux rivières atmosphériques en Colombie-Britannique, un phénomène climatique extrême qui a détruit une bonne partie de l'infrastructure de la chaîne d'approvisionnement dans ma province et engendré des inquiétudes et des perturbations concrètes pour les approvisionnements dont les entreprises et les citoyens de tout le pays ont besoin. Bien sûr, il y a aussi l'impact de la pandémie sur la chaîne d'approvisionnement. Pendant la pandémie, nous avons été témoins de toute une série de problèmes, dont malheureusement très peu sont pris en compte dans ce projet de loi. Toutefois, je constate qu'il renferme quelques améliorations graduelles que nous pouvons soutenir.

Je souhaite concentrer mes observations sur les préoccupations que j'ai entendues de la part des collectivités, des habitants de la Colombie-Britannique et de ceux d'autres régions du Canada qui sont touchés par le fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement, laquelle n'existe pas en vase clos. Elle passe par des endroits où vivent des gens. Depuis des années, les gens expriment les préoccupations que suscite l'impact du transport de marchandises sur leur vie. J'ai été quelque peu consterné de constater que ces préoccupations des citoyens et des travailleurs de la chaîne d'approvisionnement ne sont pas prises en compte de façon plus approfondie dans le projet de loi dont nous sommes saisis.

La réaction à ce projet de loi a été plutôt tiède. On a surtout dit qu'il s'agissait d'une occasion ratée de prendre des mesures beaucoup plus vastes et ambitieuses. Cependant, comme je l'ai mentionné, il y a lieu de soutenir certains éléments de ce projet, et nous sommes impatients de l'étudier en comité où nous pourrions travailler avec tous les partis en vue d'apporter des amendements qui renforceront ses dispositions.

Je vais concentrer mes observations sur la partie du projet de loi qui traite des modifications de la Loi maritime du Canada, c'est-à-dire sur le fonctionnement de nos ports, et sur les modifications de la Loi sur la sécurité ferroviaire, un élément très pertinent pour la région que je représente.

Commençons donc avec la sécurité ferroviaire. Je tiens à noter d'emblée que cette année marque le dixième anniversaire de la tragédie de Lac-Mégantic, qui a coûté la vie à 47 personnes et détruit le centre-ville d'une superbe collectivité. J'ai lu récemment les commentaires d'un dénommé Ian Naish, ancien directeur des enquêtes sur les accidents ferroviaires au Bureau de la sécurité des transports. En février, il a dit que les mesures de sécurité mises en œuvre depuis la catastrophe de Lac-Mégantic sont « marginales ».

Il y a aussi eu l'importante catastrophe ferroviaire à East Palestine, en Ohio, qui a eu des conséquences sur des milliers de per-

sonnes. Dans la foulée de ce désastre, Kathy Fox, présidente du Bureau de la sécurité des transports du Canada, a déclaré ceci au sujet de la sécurité ferroviaire au Canada: « Nous faisons des progrès, mais très, très lentement. Je ne pourrais affirmer qu'un accident comme celui de [l'Ohio] ne pourrait pas se produire ici. »

Dans ma question à mon collègue d'en face, il y a quelques minutes, j'ai parlé des travaux du comité des transports, dont nous faisons tous les deux partie. Au mois de mai, ce comité a publié un rapport contenant 33 recommandations; je suis quelque peu déçu de constater que ce projet de loi ne donne suite à aucune d'entre elles. Une de nos principales préoccupations en matière de sécurité ferroviaire porte sur l'utilisation de ce que l'on appelle les systèmes de gestion de la sécurité. Je crois que c'est un gouvernement libéral qui les a créés dans les années 1990. Avant cela, il existait une approche beaucoup plus conventionnelle concernant la réglementation ferroviaire et son application. En fait, les systèmes de gestion de la sécurité sont une forme d'autoréglementation des sociétés ferroviaires.

● (1040)

Ces systèmes sont une source d'inquiétude pour un certain nombre de chiens de garde qui suivent de près les modifications apportées au secteur ferroviaire. Depuis que le Bureau de la sécurité des transports a instauré une liste de surveillance, celle-ci contient les éléments inquiétants auxquels les Canadiens devraient accorder une attention particulière puisqu'il s'agit de leur sécurité.

Je vous cite une déclaration du Bureau de la sécurité des transports: « les transporteurs qui ont mis en œuvre un système de gestion de la sécurité (SGS) officiel ne sont toujours pas en mesure de démontrer qu'il fonctionne et qu'il permet d'améliorer comme prévu la sécurité. » J'ajouterais que le Bureau du vérificateur général du Canada s'est prononcé comme suit:

[...] Transports Canada n'a pas su démontrer si ses activités de surveillance avaient contribué à l'amélioration de la sécurité ferroviaire. De plus, le Ministère n'a pas mesuré l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité des compagnies de chemin de fer, malgré les nombreux rapports des 14 dernières années recommandant que Transports Canada procède à la vérification et à l'évaluation de ces systèmes.

Ce que j'essaie de démontrer, c'est que le gouvernement a largement permis à ces entreprises ferroviaires multimilliardaires de s'occuper de leur propre sécurité, mais que celles-ci font l'objet d'une surveillance cruellement déficiente. Alors que nous venons de commémorer la pire catastrophe ferroviaire des 150 dernières années, les Canadiens devraient se préoccuper de cette situation.

Le projet de loi C-33 renferme une modification mineure qui permet au ministre d'exiger des entreprises qu'elles combleront les lacunes de leurs systèmes de gestion de la sécurité. Cependant, il s'agit d'un pouvoir discrétionnaire conféré au ministre et qui dépend réellement de sa volonté de l'exercer. À tout le moins, les systèmes de gestion de la sécurité devraient être rendus publics. À l'heure actuelle, il s'agit de systèmes exclusifs qui ne peuvent pas faire l'objet d'un examen public.

Ordres émanant du gouvernement

Selon Bruce Campbell, un expert en sécurité ferroviaire qui a écrit un livre sur Lac-Mégantic et qui étudie ces questions depuis des années, Transports Canada doit veiller à ce que les systèmes de gestion de la sécurité fassent partie intégrante d'un système efficace, bien financé et complet de contrôle réglementaire, comprenant des mesures d'inspection, de surveillance et d'application de la loi sur place soutenues par un personnel suffisant et adéquatement formé. Il ajoute que les SGS qui sont actuellement protégés par le secret commercial devraient être assujettis à un examen externe. Nous aimerions beaucoup que le gouvernement rende publics les systèmes de gestion de la sécurité afin que les Canadiens puissent voir ce que les compagnies ferroviaires font pour assurer la sécurité de leurs collectivités.

Il est incroyable que de petites collectivités rurales, comme il y en a beaucoup dans la circonscription que je représente, soient responsables de la protection de leurs résidents contre des catastrophes potentielles impliquant ces compagnies ferroviaires multimilliardaires qui font transiter des marchandises dangereuses à quelques mètres de leurs maisons. Bon nombre de ces collectivités dépendent de petits services de pompiers volontaires qui disposent d'équipement et de capacités limités, et pourtant, nous voyons des centaines de wagons remplis de composés extrêmement volatils traverser les collectivités tous les jours. Il est ahurissant de constater que la responsabilité de répondre aux urgences incombe...

• (1045)

La vice-présidente adjointe (Mme Alexandra Mendès): Le député de Saskatoon—University pourrait-il prendre l'appel à l'extérieur de la salle, s'il vous plaît?

Le député de Skeena—Bulkeley Valley a la parole.

M. Taylor Bachrach: Madame la Présidente, comme je le disais, les entreprises doivent être responsables de la protection des collectivités contre leurs activités commerciales. Je pense que c'est une demande très raisonnable.

Pour ce qui est de la partie du projet de loi qui traite des ports, elle renferme certaines des modifications les plus importantes proposées par le gouvernement. Je commencerai par souligner l'importance de la Loi maritime du Canada et des ports pour le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique.

Bien entendu, c'est dans la circonscription que je représente que se trouve le port de Prince Rupert. C'est l'un des ports qui connaît la plus forte croissance en Amérique du Nord. Il est actuellement le troisième port en importance au Canada, un port qui a réellement transformé le visage de cette collectivité depuis plus d'une décennie. Avec une croissance et une expansion incroyables, il est aujourd'hui, et de loin, le plus grand employeur de la collectivité et lui apporte beaucoup d'avantages, mais aussi quelques préoccupations.

En 2022, 24,6 millions de tonnes de marchandises ont été transbordées au port de Prince Rupert, un volume de marchandises assez stupéfiant. Évidemment, cela comporte des avantages et des répercussions tout le long de la chaîne d'approvisionnement. La collectivité où je vis, Smithers, qui est depuis longtemps une ville ferroviaire, compte des centaines de cheminots qui travaillent pour le CN et qui participent au transport de marchandises à partir du port.

L'année dernière, le port de Prince Rupert a mené à bien des projets passionnants. Il y a le projet de liaison électrique route à quai pour le corridor Fairview-Ridley, dont je parlerai dans un instant, et les travaux en cours sur le parc logistique d'importation de Kaien

Sud. On évalue en ce moment la faisabilité d'un deuxième terminal de conteneurs, ce qui fait état de plans de croissance vraiment ambitieux.

Les modifications de la Loi maritime que nous examinons dans le projet de loi qui nous est soumis représentent réellement une tentative du gouvernement de consolider le rôle des administrations portuaires en tant qu'institutions publiques et en tant qu'entités responsables devant l'opinion publique. Je pense que ce projet est louable, mais nous devons veiller à ce qu'il soit mené à bien de manière efficace afin que les changements se traduisent réellement par une plus grande responsabilité, une plus grande transparence et une plus grande valeur pour le public canadien.

Les modifications apportées à la Loi maritime comprendraient la possibilité pour les administrations portuaires d'agir en tant que centres intermodaux et d'établir des ports intérieurs, ainsi que la création d'une autorité de réglementation pour la gestion du trafic et un examen simplifié des emprunts des administrations portuaires, bien que je note que le projet de loi est loin de faire ce que les administrations portuaires demandent en ce qui concerne leur pouvoir d'emprunt. Le projet de loi exigerait que les ports fournissent davantage de données sur leurs activités et leur prise de décision au gouvernement, élargirait l'admissibilité des conseils d'administration des ports et modifierait leur composition, exigerait qu'ils soumettent des plans stratégiques publics, exigerait des examens périodiques de la gouvernance des ports et exigerait qu'ils établissent des organes consultatifs pour les communautés autochtones, les intervenants et les gouvernements locaux. Enfin, les modifications apportées à la Loi maritime établiraient une autorité de réglementation pour exiger des administrations portuaires qu'elles établissent des plans et des objectifs quinquennaux en matière de climat. Je pense que c'est important et je vais en parler.

Il y a une différence entre une véritable responsabilité et de la poudre aux yeux, et je pense que l'association portuaire, qui a exprimé des inquiétudes quant à la charge supplémentaire que représente cette réglementation, a raison de s'inquiéter si elle n'augmente pas effectivement la responsabilité et la transparence. En ce qui concerne les comités consultatifs, par exemple, je pense qu'il existe de nombreux exemples dans notre pays de comités consultatifs qui ne jouent pas un rôle substantiel, qui sont là comme une sorte de projet de relations publiques et qui n'améliorent pas la gouvernance ou ne reflètent pas de manière adéquate les préoccupations de la collectivité ou des intervenants qui sont consultés. Ainsi, pour que ces changements aient réellement l'effet escompté par le gouvernement, nous pensons qu'il faut un certain degré d'indépendance et des liens clairs avec le processus décisionnel de l'administration portuaire.

• (1050)

Le projet de loi prévoit la création d'un certain nombre de comités consultatifs. Le gouvernement envisage d'obliger les administrations portuaires à créer trois comités consultatifs. Je m'en voudrais de ne pas mentionner le port de Stewart, un port beaucoup plus petit du Nord-Ouest de la Colombie-Britannique, mais non moins important. Pour les administrations portuaires des petites collectivités, l'obligation de créer trois comités consultatifs différents pourrait se révéler excessive. Nous devons examiner comment nous pouvons modifier cette disposition pour nous assurer qu'elle reflète correctement la nécessité d'une consultation supplémentaire et la capacité de la collectivité à fournir cette consultation.

Passons maintenant à l'obligation pour les administrations portuaires d'établir des plans en matière de changements climatiques. Je pense que c'est important. Les activités des ports contribuent de façon modeste mais réelle aux émissions globales du Canada. Les ports offrent de grandes possibilités de réduire les émissions et de diminuer la pollution climatique. Pour ce faire, il est nécessaire d'établir des plans quinquennaux sur les changements climatiques. Le projet de loi contient très peu de détails sur le contenu de ces plans. Nous pensons qu'au minimum, les plans quinquennaux sur les changements climatiques devraient s'aligner sur les autres lois en matière de responsabilité climatique adoptées par le gouvernement, des lois que nous avons renforcées au prix d'énormes efforts. Ils devraient également être compatibles avec les ambitions nationales du Canada en matière de réduction des gaz à effet de serre et avec nos engagements internationaux.

Comme je l'ai mentionné, les ports offrent d'énormes possibilités de réduire l'impact sur le climat et de diminuer les émissions, et nous voyons déjà certaines de ces possibilités se concrétiser en Colombie-Britannique. L'alimentation à quai, en particulier, est une technologie éprouvée et commercialement viable qui est largement utilisée dans le monde entier. L'an dernier, à Prince-Rupert, l'administration portuaire s'est lancée dans un projet d'alimentation à quai. L'alimentation à quai permet essentiellement aux navires de se brancher à une source d'électricité et de ne pas dépendre de leurs moteurs diesel auxiliaires lorsqu'ils sont dans le port pour être chargés ou déchargés. Cela permet non seulement de réduire les matières particulaires dans la collectivité et d'améliorer la qualité de l'air, mais aussi de réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre.

Ce projet aura un énorme impact. Je pense que le projet d'alimentation à quai à Prince Rupert permettra de réduire les émissions de plus de 30 000 tonnes par an, ce qui est considérable. Il existe également un projet d'alimentation électrique à quai à Victoria, au terminal des navires de croisière, qui aura des retombées très semblables.

Il est également nécessaire de décarboner les opérations à terre, y compris les équipements de manutention des conteneurs. Il s'agit de l'équipement du terminal à conteneurs, qui fonctionne actuellement au diesel. Il s'agit d'une occasion unique non seulement de rendre les opérations portuaires plus efficaces, mais aussi de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Nous devons également renforcer les paramètres relatifs à la planification climatique si nous voulons que ce projet de loi soit réellement source de changement. Comme je l'ai dit, nous devons l'aligner sur les ambitions nationales et nos obligations internationales.

Je reviens sur certains éléments concernant la responsabilité et la représentation en matière de gouvernance portuaire. Une chose que nous devons reconnaître, et je ne suis pas sûr qu'elle soit suffisamment reconnue dans ce projet de loi, c'est le rôle central que jouent les travailleurs dans le fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement, qu'il s'agisse des travailleurs ferroviaires ou des travailleurs portuaires. L'une des choses que j'ai clairement entendues de la part des travailleurs portuaires, en particulier en Colombie-Britannique, c'est qu'il est nécessaire de tenir compte de leur point de vue dans le processus décisionnel des ports.

Actuellement, au sein des conseils d'administration des autorités portuaires, une place est réservée aux gouvernements locaux et aux représentants des provinces des Prairies. En revanche, aucun siège n'est réservé aux travailleurs qui permettent à nos ports de fonc-

Ordres émanant du gouvernement

tionner. Ces travailleurs ont des connaissances, un savoir et une expérience précis qui seraient très utiles aux autorités portuaires.

Nous avons demandé que les travailleurs, les employés des installations portuaires, siègent au conseil d'administration. Nous pensons que lors de l'étude en comité, nous pouvons amender ce projet de loi de sorte qu'il garantisse que les travailleurs aient leur mot à dire et un siège à la table de gouvernance des autorités portuaires.

Le trafic maritime et le mouillage constituent un dernier sujet de préoccupation pour les résidents. Cette question a été soulevée en particulier par les habitants de la côte sud de la Colombie-Britannique, à proximité de la région sud des îles Gulf.

● (1055)

Pendant la pandémie, nous avons assisté à une incroyable congestion au port de Vancouver. De nombreux cargos et porte-conteneurs ont été bloqués et ancrés en divers endroits de la mer de Salish et des eaux environnantes, ce qui a eu de sérieuses répercussions sur les habitants des petites collectivités de la région.

Les habitants sont très préoccupés par l'utilisation de zones côtières écologiquement sensibles comme aires de stationnement pour les grands navires. Ils s'inquiètent de l'impact sur les mammifères marins, en particulier les baleines, comme les épaulards résidents du Sud, une espèce menacée. Ils s'inquiètent de l'impact du dragage des ancrages, du risque de collision avec les baleines, de la pollution sonore, de la pollution atmosphérique et de la pollution lumineuse. Tout cela affecte la vie des gens de manière très concrète.

Il est décevant de constater que, malgré la couverture médiatique de ces préoccupations, malgré le fait que les gens de la région aient écrit à plusieurs reprises au ministre pour lui faire part de ces préoccupations et de ces impacts, le projet de loi dont nous sommes saisis ne ferait que très peu, voire rien du tout, pour s'attaquer aux problèmes.

Nous travaillerons d'arrache-pied pour que les préoccupations de la population concernée soient prises en compte dans des amendements concrets. Nous parlons de zones que Parcs Canada a proposé de transformer en réserves de parcs nationaux. Il s'agit de zones marines très spéciales, d'importance nationale. Nous allons veiller à ce que ces zones soient protégées contre l'impact du trafic maritime, et je m'en réjouis.

Comme d'autres intervenants l'ont indiqué, le projet de loi C-33 n'est pas aussi ambitieux qu'il pourrait l'être, mais nous avons hâte de travailler, lors de l'étude en comité, avec tous les partis pour l'améliorer et éventuellement pouvoir l'appuyer.

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, je veux revenir sur un point: il y a des préoccupations environnementales, cela ne fait aucun doute, mais il faut aussi tenir compte de l'aspect économique et veiller à ce que nos ports soient efficaces et efficaces. Le projet de loi prévoit une certaine modernisation qui contribuera à l'amélioration du système.

Le Canada dépend beaucoup de ses ports. Le député pourrait-il nous parler des aspects économiques du dossier et nous dire pourquoi il est si important que nous étudions ce projet de loi?

Ordres émanant du gouvernement

• (1100)

M. Taylor Bachrach: Madame la Présidente, je considère que le projet de loi offre deux possibilités. La première est l'occasion de rendre la chaîne d'approvisionnement plus résiliente, plus efficace et plus concurrentielle. L'autre possibilité consiste à veiller à ce que les répercussions de la chaîne d'approvisionnement sur les collectivités soient gérées comme il se doit et atténuées dans la mesure du possible.

Pour ce qui est du premier point, le projet de loi permettrait de faire avancer les choses grâce à des mesures comme le partage de données, des changements à la sécurité des ports et l'examen minutieux des cargaisons qui entrent au pays, en essayant de réduire les goulots d'étranglement. Il donnerait également plus de pouvoir discrétionnaire au ministre pour débloquer les goulots advenant une congestion dans la chaîne d'approvisionnement et plus d'outils aux administrations portuaires pour leur permettre de saisir les occasions intéressantes. Tous ces éléments sont relativement positifs, et nous pouvons y apporter notre soutien.

Cependant, la véritable occasion ratée concerne le dernier point, soit les répercussions connues depuis longtemps du trafic ferroviaire et du trafic maritime sur les collectivités. Voilà où, à mon avis, le gouvernement que représente le député n'est pas allé assez loin, et nous espérons que les projets de loi à venir et les amendements qui seront apportés en tiendront compte.

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): Madame la Présidente, de nombreuses parties prenantes dans la collectivité attendaient le projet de loi avec beaucoup d'impatience. Je suis d'accord avec mon collègue du Nouveau Parti démocratique pour dire que nous avons raté une occasion à bien des égards.

La Chamber of Shipping a déclaré que ce projet de loi ne s'attaquait pas aux causes profondes de la congestion de la chaîne d'approvisionnement et que les pouvoirs supplémentaires ne permettraient que de traiter les symptômes de la congestion et pourraient accroître l'inefficacité de la gestion du fret. Le député pourrait-il nous donner son opinion à ce sujet?

M. Taylor Bachrach: Madame la Présidente, la principale source de tension tient au fait que la chaîne d'approvisionnement est largement dominée par des acteurs privés, des entreprises qui transportent des marchandises au Canada, et le fait que les ports et de nombreux autres aspects de la chaîne d'approvisionnement relèvent de la compétence fédérale et qu'il revient au gouvernement fédéral de rendre des comptes à la population. Où est l'équilibre entre l'intérêt public et la souplesse dont ont besoin les intérêts privés pour être concurrentiels sur le marché mondial? À bien des égards, le projet de loi obligerait les entreprises de la chaîne d'approvisionnement et les administrations portuaires à rendre davantage de comptes.

Pendant la pandémie, nous avons été témoins de très graves perturbations dont la responsabilité revient en grande partie au gouvernement. Il est justifié, dans une certaine mesure, de prévoir davantage d'outils publics pour relever les défis liés à l'approvisionnement, mais ce doit être fait de façon responsable.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Madame la Présidente, je félicite mon collègue du NPD de son discours, qui était bien équilibré.

Il faut dire que nous avons eu l'occasion d'échanger sur les avantages et les lacunes du fameux projet de loi C-33. Nous avons aussi

eu l'occasion de faire la visite de différents ports du Canada au printemps dernier, si je ne me trompe pas, et mon collègue a participé à cette visite.

Je pense qu'il a bien illustré les éléments qu'il aurait aimé voir dans le projet de loi. Je suis d'ailleurs d'accord sur la plupart des points qu'il a soulevés. Cependant, j'en ai d'autres à ajouter.

Je me demande si mon collègue trouve que le projet de loi C-33 va réellement changer les règles du jeu et qu'il va apporter un grand changement. Est-ce bien ce que les représentants des ports nous ont demandé lors de notre tournée de l'année dernière? Est-ce vraiment ce qui va permettre de régler les problèmes vécus par nos communautés, nos villes et nos villages?

Pour ma part, je n'en suis pas convaincu, mais peut-être qu'il pourra nous en dire plus. Selon lui, est-ce que ce projet de loi est le nec plus ultra, le projet de loi le plus extraordinaire qu'on n'ait jamais vu?

M. Taylor Bachrach: Madame la Présidente, je remercie mon collègue de sa question.

• (1105)

[Traduction]

Ce que le député veut savoir, c'est si le projet de loi changerait la donne, et il est très clair, d'après le débat jusqu'à maintenant, que ce ne serait pas le cas. Il ressort clairement des commentaires des intervenants que ce n'est pas le cas, qu'il s'agisse des administrations portuaires, des sociétés de transport maritime ou des résidents des collectivités touchées par la chaîne d'approvisionnement. Je n'ai entendu personne exprimer son enthousiasme à l'égard du potentiel du projet de loi.

Le projet de loi comporte des améliorations graduelles en ce qui concerne l'échange de données, les gains d'efficacité et la souplesse dans certains cas. Quelques améliorations sont apportées en matière de reddition de comptes.

Dans l'ensemble, et en réfléchissant à la tournée à laquelle lui et moi avons participé, en écoutant les besoins des intervenants de la chaîne d'approvisionnement au Canada, il appert que nous avons raté une occasion de faire preuve d'audace et d'ambition, et de répondre aux besoins des Canadiens.

M. Peter Julian (New Westminster—Burnaby, NPD): Madame la Présidente, le discours de mon collègue le député de Skeena—Bulkley Valley était remarquable et d'une grande profondeur. Il défend très efficacement les intérêts des habitants du Nord-Ouest de la Colombie-Britannique. Il est un ardent défenseur de la sécurité et de l'abordabilité des transports, et il veille à ce que les emplois dans les ports, par exemple à l'Administration portuaire de Prince Rupert, demeurent dans les collectivités locales. Il a été extraordinairement bon dans tous ces domaines.

Le député a parlé des systèmes de gestion de la sécurité, que nous avons qualifiés de « sécurité libre-service » lorsque le NPD s'est opposé à cette initiative. C'était une initiative du régime Harper et l'un des nombreux exemples de ce régime qui a détruit le filet de protection des Canadiens, qui a éliminé les inspections qui devraient relever du gouvernement fédéral et qui les a confiées à des PDG de sociétés.

Nous en avons vu les conséquences tragiques, à savoir des dizaines de décès. Certains des pires accidents ferroviaires de l'histoire du Canada se sont produits depuis que le régime de M. Harper a éliminé les inspections régulières des autorités fédérales. Malheureusement, le gouvernement libéral n'a rien fait pour rétablir les systèmes de sécurité et les inspections, qui sont si importants pour la sécurité publique.

Que devons-nous faire pour rétablir la confiance dans la sécurité ferroviaire et veiller à ce que le gouvernement fédéral assure une surveillance efficace afin que nos réseaux ferroviaires soient sécuritaires?

M. Taylor Bachrach: Madame la Présidente, le député de New Westminster—Burnaby a parfaitement raison. Les mesures prises par le gouvernement Harper pour passer essentiellement à cette forme d'autoréglementation ont entraîné de graves problèmes. Ce gouvernement a probablement contribué dans une grande mesure à bon nombre des accidents et des catastrophes ferroviaires qui se sont produits au pays depuis.

Nous devons nous assurer que l'organisme de réglementation fédéral dispose des outils nécessaires pour assurer la surveillance de ces sociétés multimilliardaires qui exploitent nos chemins de fer. Tout indique que ce n'est pas le cas actuellement. Le gouvernement fédéral s'en remet à une forme d'autoréglementation, et les entreprises n'ont ni la capacité, ni le personnel sur le terrain pour s'autoréglementer. Le cadre réglementaire nécessaire pour bien appliquer les règles de sécurité et protéger les collectivités et les travailleurs n'existe tout simplement pas. Nous devons le créer.

Les systèmes de gestion de la sécurité représentent une bonne mesure complémentaire, mais à l'heure actuelle, ils font tout le travail et ils ne le font pas bien. Nous avons besoin de règles strictes, et des mesures d'application de la loi et des inspections qui s'imposent. À bien des égards, nous devons revenir à l'essentiel, c'est-à-dire que le gouvernement fédéral doit assurer la surveillance et travailler au nom des citoyens plutôt que des sociétés.

Mme Lori Idlout (Nunavut, NPD): *Uqaqtittiji*, le ministre des Affaires du Nord et d'autres députés libéraux ont parlé de ce projet de loi. Malheureusement, ils n'ont pas parlé des conséquences que les changements climatiques ont sur la circulation dans le passage du Nord-Ouest et de l'incidence que cela pourrait avoir sur les communautés de ma région dans l'Arctique.

Je constate avec regret que le projet de loi ne contient pas davantage de dispositions visant à garantir l'inclusion de l'Arctique dans les efforts déployés en faveur de l'efficacité, de la résilience et de la sécurité de la chaîne d'approvisionnement. Je me demande si le député est d'accord pour dire que nous devons veiller à ce qu'il y ait de meilleurs investissements pour que l'Arctique soit également inclus à cet égard.

M. Taylor Bachrach: Madame la Présidente, absolument, et l'incidence des changements climatiques sur le Nord et l'Arctique suscite de réelles inquiétudes, en particulier pour les communautés de cette région. Si la chaîne d'approvisionnement et le transport maritime doivent accroître leurs activités dans cette région, nous devons veiller à ce qu'il y ait des règlements très stricts qui protègent efficacement les habitants de cette région.

• (1110)

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Madame la Présidente, aujourd'hui, on débat du

Ordres émanant du gouvernement

projet de loi C-33. Si les gens qui nous écoutent ne savent pas de quoi il s'agit et n'en ont pas entendu parler, ce n'est pas anormal.

C'est un projet de loi qui n'est pas bien excitant. Disons qu'on est loin, même très loin, d'une révolution. Pour attiser l'intérêt sur le projet de loi, on a trouvé un titre très original: Loi modifiant la Loi sur les douanes, la Loi sur la sécurité ferroviaire, la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, la Loi sur la sûreté du transport maritime, la Loi sur les transports au Canada et la Loi maritime du Canada et apportant une modification corrélative à une autre loi. On comprend que c'est un gros projet de loi.

Quand je lis cela, j'ai l'impression qu'on va changer toutes les lois du pays. Quand on regarde le projet de loi de plus près, on se rend compte assez vite que ce n'est pas le cas. Or, ce que cela dit surtout, c'est qu'on n'a aucune idée de ce que fait ce projet de loi. Quand on lit son titre, on n'a aucune idée de ce à quoi il sert. Comme je le disais, il y a eu beaucoup d'efforts mis sur la créativité pour trouver un titre qui allait dire ce que fait ce projet de loi et à quoi il sert.

On peut se poser des questions au sujet de la Loi sur les douanes incluse dans le projet de loi. Est-ce que cela va toucher les questions relatives au chemin Roxham, aux entrées illégales aux frontières, aux entrées d'armes illégales aux frontières? Certes, le chemin Roxham est maintenant fermé. Ce n'est peut-être plus un problème. Or, ce l'était encore quand le projet de loi a été déposé.

Au sujet de la Loi sur la sécurité ferroviaire, va-t-on finalement mettre fin à l'autoréglementation des compagnies ferroviaires, l'espace d'aparté dans lequel elles font à peu près ce qu'elles veulent, ce qui rend la surveillance très molle à leur égard? Est-ce que cette partie du projet de loi va vraiment mettre les compagnies ferroviaires au pas? Non, on ne les mettra pas au pas. Il n'y a absolument rien qui va empêcher le CN et le CP de dormir la nuit, je le garantis. Je ne pense pas que cela va changer grand-chose dans leur vie.

Au sujet de la Loi maritime du Canada, il y a des petites affaires. Il commence à y avoir un peu de substance. Je dis un peu, mais pas trop quand même.

La preuve que le projet de loi ne change pas grand-chose dans la vie de M. et Mme Tout-le-Monde, c'est que personne n'en a parlé. D'habitude, quand il y a un projet de loi déposé par le gouvernement, c'est une grosse affaire. Tout le monde l'attend. On est sur le bout de sa chaise. On se demande ce qu'il va bien y avoir dedans. Des fois, le gouvernement fait fuiter des petits bouts à des journalistes pour attiser l'intérêt sur le projet de loi. Il y a alors des articles qui sortent. Quand le projet de loi est déposé, il y a une grosse conférence de presse. Il y a des tournées médiatiques. Parfois, il y a des tournées régionales dans des villes touchées par le projet de loi. Il y a beaucoup de bruit autour d'un projet de loi. Normalement, un projet de loi est quelque chose d'important. Après tout, on change les lois d'un pays.

Par contre, pour le projet de loi C-33, il n'y a rien eu. Personne n'en a parlé. On ne savait à peu près même pas qu'il existait avant qu'on en débâte aujourd'hui à la Chambre.

Ordres émanant du gouvernement

J'ai beaucoup cherché et j'ai fini par trouver un texte sur le Web qui parle du projet de loi. C'était passé à peu près inaperçu. Voici le titre de l'article: « Un projet de loi pour resserrer la collaboration entre les ports québécois ». Avec un tel titre, je me suis dit qu'il allait peut-être y avoir quelque chose pour permettre aux ports québécois de mieux collaborer. D'ailleurs, c'est une des demandes des ports du Québec de pouvoir, par exemple, faire des appels d'offres communs. J'ai donc lu le projet de loi pour constater qu'il n'y a absolument rien dans le document qui permettra aux ports québécois de travailler davantage ensemble.

En fait, le journaliste s'est fait raconter des histoires par l'ancien ministre. Dans l'article, on peut lire: « [...] une collaboration approfondie mènera à des investissements stratégiques qui permettront d'améliorer les services et le rendement des installations, tout en renforçant la chaîne d'approvisionnement. »

C'est tout un charabia. Grosso modo, il ne s'agit pas de collaboration entre les ports, mais bien d'une collaboration des ports avec le ministère des Transports. En fin de compte, c'est ça, la réalité. Peut-être que le journaliste aurait aimé que le projet de loi parle du sujet parce que les ports le demandaient, mais le ministre n'a pas été clair dans sa réponse. Cela a donné un tel article.

L'article parle aussi de la chaîne d'approvisionnement. Ce que je trouve intéressant, c'est de savoir ce qui, dans le projet de loi C-33, va vraiment aider la chaîne d'approvisionnement. Or, quand on lit comme il faut le projet de loi, on constate qu'il n'y a pas grand-chose qui touche la chaîne d'approvisionnement. Il n'y a à peu près rien, sauf si le ministre veut se mettre à gérer — à faire de la micro-gestion — lui-même les ports un par un.

• (1115)

La réalité, c'est qu'au moment où on a déposé le projet de loi C-33, une crise de l'approvisionnement sévissait un peu partout. Il y avait des problèmes avec la chaîne d'approvisionnement. On a donc annoncé le projet de loi C-33 en disant que cela allait améliorer la chaîne d'approvisionnement, or il n'y a rien pour la chaîne d'approvisionnement. C'est simplement une façon de présenter les choses pour faire croire que ce projet de loi est utile.

On a donc voulu mettre le projet de loi à la mode et lui donner la saveur du jour, mais cela n'a pas lieu. Pour démontrer mon point de vue, j'ai fait une recherche dans le texte du projet de loi pour voir si les mots « collaboration » et « Québec » se retrouvaient dans le projet de loi. En effet, on parlait de meilleure collaboration entre les ports du Québec. En fait, on retrouve à deux endroits le mot « collaboration » dans le projet de loi. Il faut quand même être honnête. Cependant, ces deux instances sont dans des passages qui parlent de la sécurité ferroviaire. Alors, « collaboration » et « Québec » ne sont pas du tout ensemble.

J'ai aussi fait la recherche du mot « Québec ». Ce mot se trouve aussi deux fois dans le projet de loi, mais, dans les deux cas, c'est pour aborder des affaires marginales concernant la gestion des baux par les administrations portuaires. Cela n'a donc rien à voir avec une collaboration entre les ports. Pour revenir à cet article, il va falloir qu'on parle aux journalistes. Il va falloir, en fait, que le ministre nous explique comment il se fait qu'il nous ait raconté cela. Or, le ministre ne pourra pas nous l'expliquer, car il n'est plus là. Il y a eu un changement de ministre.

Le ministre a donc voulu nous mener en bateau, c'est le cas de le dire, parce qu'il n'y a absolument rien dans le projet de loi qui permet une collaboration entre les ports québécois. Cela aurait été une

belle occasion de le faire. Malheureusement, c'est une occasion manquée.

Les ports avaient aussi demandé de pouvoir faire des appels d'offres communs et d'avoir plus de flexibilité pour aller chercher du financement. Ce sont des choses intéressantes qui ne se retrouvent pas dans le projet. C'est décevant. Pensons à un ministre qui dépose un projet de loi. En général, un ministre ne dépose pas un projet de loi tous les jours. C'est le genre d'occasion unique pour un ministre de laisser sa marque dans l'histoire, de changer les choses et de faire en sorte qu'on retienne son nom comme quelqu'un qui a vraiment accompli des choses pour ce grand pays qu'est le Canada. Je préférerais que ce soit pour le Québec, mais, ici, nous sommes quand même dans un Parlement canadien.

Malheureusement, c'est une occasion manquée, parce que personne ne va se souvenir du projet de loi C-33. Le ministre ne passera pas plus à l'histoire, il n'est plus en poste. On a un nouveau ministre qui doit défendre ce projet de loi. D'ailleurs, je ne l'ai pas beaucoup entendu en parler publiquement.

En fait, il n'y a pas de vision dans ce projet de loi. Cela paraît que le gouvernement dort au gaz. Le projet de loi a l'air d'avoir été écrit par un groupe de fonctionnaires qui se seraient demandé, dans le bureau du ministre, ce qu'on aimerait changer dans le transport au Canada pour mieux gérer cela. Ils ont mis tout cela ensemble, des bouts sur les ports, des bouts sur les douanes et des bouts sur le transport ferroviaire, mais, au bout du compte, il n'y a pas de cohérence, de vision ou d'ambition. On a juste un paquet de petites mesures attachées ensemble et on a dit que c'était là un projet de loi, et le ministre est allé déposer cela à la Chambre. Il n'y a pas de direction ou de vision politique là-dedans.

On est au début de rentrée parlementaire et c'est le projet de loi que le gouvernement décide de prioriser. On est en crise du logement, en crise climatique, en crise d'inflation et on décide de mettre un paquet de petites mesures qui n'ont pas trop de liens entre elles devant le Parlement en disant que c'est la priorité de la rentrée. Il y a quelque chose qui m'échappe. Peut-être que le gouvernement aura l'occasion de nous l'expliquer plus tard, mais, moi, je ne vois pas vraiment où il s'en va avec cela.

Ce qui en ressort, c'est surtout un manque clair d'ambition du gouvernement, un manque d'idées, tant dans son programme législatif que dans ce fameux projet de loi, qui ne contient vraiment pas grand-chose.

Il y a quand même quelques affaires là-dedans. Il faut être honnête. Par exemple, il y a une disposition qui interdit de « porter atteinte à des activités ferroviaires — de façon à compromettre la sécurité [...] »

Nous avons demandé ce que voulait dire concrètement « compromettre la sécurité ». Est-ce que cela veut dire qu'on ne peut plus manifester sur les voies? Est-ce qu'on ne peut plus faire de grève? Nous ne le savons pas. Nous avons besoin de clarifications et de savoir ce que c'est, « compromettre la sécurité ». Comment interprète-t-on cela dans les faits? Nous avons hâte de le savoir.

Selon le projet de loi, le ministre pourra ordonner à une compagnie ferroviaire d'apporter les mesures correctives par rapport à un système de gestion de la sûreté. Ce n'est pas une mauvaise chose. Cela va permettre au ministre, si un problème n'est pas réglé après de nombreux avertissements, d'ordonner qu'on règle le problème. Le ministre pourrait maintenant avoir ce pouvoir.

• (1120)

Le ministre peut émettre ou annuler des attestations de sécurité, par exemple. On exigera des personnes qui transportent des marchandises dangereuses qu'elles s'enregistrent. Ce n'est pas si mal. Avant, n'importe qui pouvait transporter des marchandises sans être enregistré. On peut dire qu'il était temps d'exiger cela.

On peut ordonner de cesser ou d'accomplir une activité quelconque en lien avec la sécurité publique en cas d'urgence. Ce n'est pas mauvais.

On autorisera le ministre à prendre des arrêtés et des injonctions d'urgence. Il pourrait le faire pour les bateaux, par exemple. On pourra ainsi empêcher un bateau d'entrer dans le port et le garder au loin. C'est un autre pouvoir qu'on donne au ministre. Toutefois, cela ne permettra pas de gérer la chaîne d'approvisionnement. Le ministre ne passera certainement pas ses journées à déterminer quel bateau peut entrer ou ne pas entrer dans le port et lequel a la priorité. Cela ne se passera pas ainsi. Cependant, en cas de crise majeure, on peut comprendre qu'il serait peut-être utile pour le ministre d'avoir ce pouvoir dans sa boîte à outils.

On parle aussi d'autoriser les activités logistiques dans les ports, mais c'est un secret de Polichinelle qu'il y a déjà des activités logistiques dans les ports. On le met donc par écrit; ce sera fait.

On parle d'avoir des états financiers trimestriels pour les ports, ce qui permettra donc plus de redditions de comptes. On prévoit l'obligation de créer des comités consultatifs pour les Autochtones, les municipalités et les collectivités. Certains appelleront cela la « réunionite ». Moi, je ne dirais pas cela. Je pense qu'il faut que les ports rendent des comptes à la population, mènent des consultations et se mettent à l'écoute. On force peut-être parfois quelque chose qui manque. Il y a eu beaucoup de cas d'insatisfaction par le passé au sujet du fédéral qui fait ce qu'il veut et qui demande parfois aux autres de prendre leur trou. On devra donc écouter un peu ce que le monde a à dire. Ce n'est pas mauvais.

On prévoit l'obligation d'avoir un plan d'adaptation aux changements climatiques. Personne ne s'opposera à cela. Toutefois, est-ce que le plan est contraignant et y a-t-il des objectifs chiffrés? Non, il n'y a aucune direction, seulement l'obligation de présenter un plan. Or, nous vivons une crise climatique, qu'on le veuille ou non. Un projet de loi sur la carboneutralité a été adopté par le Parlement. Je trouve dommage qu'il n'y ait pas de cohérence entre ce projet de loi, c'est-à-dire entre la volonté d'arriver à la carboneutralité d'ici 2050, et les exigences en matière de sécurité portuaire. C'est manifestement une lacune.

Le Bloc québécois et certainement d'autres députés des autres partis vont vouloir que les ports participent à l'effort comme tout le monde. Avoir un plan n'est pas suffisant en 2023. Nous ne sommes pas en l'an 2000, nous sommes 20 ans plus tard et il est temps d'aller plus loin.

Le ministre aura aussi le pouvoir de nommer les présidents des conseils d'administration. Ici, il y a une lumière qui s'allume. J'en parlerai un peu plus tard. Grosso modo, on voit que, du haut de sa tour d'ivoire à Ottawa, le ministre pourra faire un peu de microgestion dans les ports. En cas d'urgence cela peut être bon, mais nous espérons qu'il n'abusera pas de cela. La réalité, c'est que ce sont les administrations portuaires qui gèrent les ports. Je n'ai pas envie de voir le ministre débarquer dans chaque port pour faire de la microgestion.

Ordres émanant du gouvernement

On voit aussi que, du haut de sa tour d'ivoire, le ministre pourra décider qui seront les présidents du Port de Montréal, du Port de Québec, du Port de Trois-Rivières, du Port de Saguenay. Cela me chatouille un peu, parce que, souvent, les libéraux ne choisissent pas nécessairement un président pour ses faits d'armes, pour sa connaissance du terrain, pour ses réalisations en matière de gestion des opérations ou pour sa grande vision d'avenir.

Pour moi, et je ne sais pas pour les autres, quand on met les mots « libéral » et « nomination » ensemble, des voyants rouges s'allument. En général, à moins d'une preuve du contraire, j'ai l'impression que les libéraux ne cherchent pas forcément quelqu'un de compétent. Ils choisissent plutôt quelqu'un en fonction de sa loyauté politique envers le Parti libéral, envers le ministre ou envers le régime canadien. Malheureusement, on ne pourra rien faire pour l'en empêcher si jamais cela arrive. Ce n'est pas cela que nous voulons. Nous voulons quelqu'un qui est choisi pour ses compétences, parce que c'est la meilleure personne pour le poste, pas parce qu'il est l'ami du Parti libéral. C'est un gros problème pour nous.

On présente en priorité un projet de loi sans ambition et plate, où tout le monde s'endort. D'habitude, nous nous tenons sur le bout de notre chaise quand le gouvernement présente un projet de loi. Or, dans ce projet de loi banal, le gouvernement a quand même trouvé le moyen de mettre une petite touche partisane pour s'arroger un peu plus de pouvoir.

• (1125)

Il ne s'agit pas de pouvoirs permettant de gérer des crises, mais bien de pouvoirs permettant de nommer des amis des libéraux à des postes d'importance où ils vont pouvoir contrôler un peu plus ce qui se passe sur nos territoires. On le sait, les ports sont la porte d'entrée des marchandises qui transitent à travers le pays.

Pour moi, c'est important, c'est névralgique. Par exemple, plus de 50 % du PIB du Québec passe par les ports. C'est énorme. Avec ce projet de loi, on ne va pas nommer à ces postes des maîtres de la gestion qui sont des gestionnaires accomplis. Non, on va nommer des amis du Parti libéral afin qu'ils soient redevables au ministre et qu'ils fassent ce qu'il leur dit de faire. On voit là une possibilité d'ingérence politique que je trouve grave. Le gouvernement a déjà la possibilité de nommer du personnel. Il peut déjà nommer des gens au conseil d'administration des ports. Il a déjà son œil sur ce qu'il s'y passe. Il peut déjà élaborer des directives, des programmes ou des projets de loi. Il peut déjà les convoquer. Non, il veut décider de comment cela va se passer et il veut même décider de nommer des amis à ces postes.

Pour moi, c'est un gros problème. J'espère que, en comité, nous allons arriver à faire en sorte que cette partie soit éliminée du projet de loi, parce que, pour moi, cela ne passe pas. Les libéraux ont eu l'idée de nommer leurs amis partout. Ils ne l'ont pas fait encore fait, mais, si on regarde les nominations, on constate qu'il y a déjà pas mal d'amis des libéraux qui siègent aux conseils d'administration. Cependant, ils n'ont pas du tout pensé à l'idée de nommer, par exemple, les gens qui travaillent dans les ports aux conseils d'administration. Il y a des milliers de travailleurs dans ces ports et ils auraient peut-être des choses à dire aux conseils d'administration. Cela aurait pu être intéressant, et nous aimerions apporter une modification au projet de loi afin que les travailleurs puissent faire entendre leur voix dans le cadre des décisions qui sont prises dans les ports. Ce sont les grands éléments dont je voulais parler aujourd'hui.

Ordres émanant du gouvernement

Souvent, on présente un projet de loi anodin et ennuyeux en pensant que personne ne va le remarquer. Toutefois, nous avons remarqué une chose, soit que les libéraux ont décidé de s'arroger un peu plus de pouvoirs pour être en mesure de nommer leurs amis à des postes clés comme ceux de présidents des ports. L'enfer est souvent pavé de bonnes intentions, mais, quand on met les mauvais outils dans les mains des mauvaises personnes, cela donne des mauvais résultats. Il ne faudrait pas que l'on donne des pouvoirs, ou du moins des outils, aux libéraux, dont on connaît les habitudes. Si on leur dit que le plat de bonbons est devant eux et qu'on leur demande de ne pas y toucher, mais qu'on ne met pas de couvercle et qu'il n'y a personne pour surveiller, on sait ce qu'il va passer. C'est une évidence. On connaît le scandale des commandites, on connaît les habitudes libérales. C'est toujours partisan de A à Z, jusqu'à l'os. Malheureusement, il faut se battre contre cela, il faut se prémunir contre ce genre de choses.

Malgré les nombreux défauts du projet de loi C-33, nous avons quand même l'intention de l'appuyer, car nous pensons qu'il y a un moyen de l'améliorer. Il y a un moyen d'améliorer ce que le gouvernement présente, et ce ne sera pas difficile, car il n'y a à peu près rien dans le projet de loi. C'est sûr qu'il y a un moyen de faire mieux. Il y a un moyen d'améliorer cela, de rendre cela buvable, passable.

Bien entendu, il y a des améliorations dans le projet de loi. On ne peut pas dire qu'il n'y en a pas du tout. Cela dit, tant qu'à consacrer notre temps à ce projet de loi, autant essayer d'en faire quelque chose d'utile et d'encore meilleur que ce que le gouvernement a déposé.

On peut compter sur le Bloc québécois pour collaborer avec les libéraux si eux-mêmes décident de collaborer avec l'opposition plutôt que d'essayer de nous rentrer dans la gorge un projet de loi sans avoir écouté ce que les autres ont à dire. Par le passé, j'ai eu avec le ministre précédent des discussions qui se sont avérées très constructives. J'ai aussi eu des discussions avec le ministre actuel. J'espère qu'il va faire preuve d'autant d'ouverture que l'avait fait l'ancien ministre. À l'époque, il nous avait dit qu'il était prêt à accepter plusieurs de nos propositions et à les intégrer dans le projet de loi.

Dans les prochains mois, pendant l'étude en comité, nous verrons si cette ouverture est réelle ou pas. Cela pourra évidemment avoir un effet sur notre vote final après le travail en comité quand le projet de loi sera renvoyé à la Chambre. En effet, s'il n'y a pas de collaboration d'un bord, pourquoi y en aurait-il de l'autre? Nous sommes ici pour travailler pour les Québécois, et non pour le Canada. Il faut qu'il y ait quelque chose pour le Québec dans le projet de loi. Il faut que les Québécois en sortent gagnants et c'est à cela que nous veillons. On peut compter sur nous pour continuer à travailler fort en ce sens.

• (1130)

M. Jacques Gourde (Lévis—Lotbinière, PCC): Madame la Présidente, je remercie mon collègue de son discours très intéressant. J'ai également des inquiétudes quant à l'octroi de nouveaux pouvoirs à Ottawa, surtout en matière ferroviaire, mais également portuaire, parce que cela pourrait poser des problèmes.

J'aimerais que mon collègue me dise si, lors de l'étude qui aura lieu en comité, il soulignera au gouvernement qu'il n'y a pas, dans le projet de loi C-33, de mesures pour arrêter l'exportation de véhicules volés au Canada. Du moins, je n'en vois pas. Un de mes concitoyens m'a raconté qu'il avait dans son véhicule une puce de localisation et qu'il savait que son véhicule était rendu au-delà de la

barrière au port de Montréal. Il a vu son véhicule embarquer dans le bateau et il a vu ce dernier partir. Il a pu suivre son véhicule, qui s'en allait, et a averti la police. Or, ce n'était déjà plus du ressort de la Sûreté du Québec.

Dans le bateau, il devait peut-être y avoir 35 ou 40 véhicules volés. Le vol de véhicules augmente le coût des assurances au Canada, et cela touche tous les Canadiens. Y a-t-il des mesures, dans le projet de loi C-33, qui pourraient réduire l'exportation de véhicules volés au Canada?

M. Xavier Barsalou-Duval: Madame la Présidente, la réponse courte est non. Il n'y a rien à ce sujet dans le projet de loi. Pourtant, je trouve cela intéressant que mon collègue en parle parce que, justement, notre collègue la députée d'Avignon—La Mitis—Matane—Matapédia, qui est notre porte-parole en matière de sécurité publique, est venue me dire tout à l'heure dans les banquettes qu'il s'agissait d'un gros problème.

Le projet de loi C-33 modifie la Loi sur les douanes. Il touche à la gestion des ports. On sait qu'en ce moment, il y a plein de véhicules volés qui partent par nos ports. J'ai demandé à ma collègue si elle avait vu quelque chose pour nous aider à cet égard. La réponse a été non. C'est triste, mais il faut croire que cela ne faisait pas partie de l'ambition des libéraux, eux qui en ont déjà peu. Cela n'en fait pas partie.

[Traduction]

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, il semble que le Bloc soutiendra le renvoi du projet de loi en comité et qu'un vote final déterminera les amendements qui y seront apportés. Le député a parlé du fait qu'il a eu des discussions relativement positives avec l'ancien ministre et qu'il attend de voir ce qui se passera avec le nouveau. Je pense que le nouveau ministre fera montre d'une grande collaboration pour l'adoption du projet de loi. Je ne suis pas d'accord avec lui. Je pense que le projet de loi comporte de nombreuses modernisations qui profiteront aux Canadiens.

La question que j'ai à poser au député est la suivante. D'après la dernière question, il a mentionné qu'il avait un certain nombre de changements à apporter. On vient de lui poser une question sur les automobiles volées qui sont placées sur les navires. L'un ou l'autre de ses amendements répond-il à la suggestion faite par le député?

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Madame la Présidente, il est évidemment possible que nous présentions des amendements qui vont dans cette direction. Il faudra cependant voir si le projet de loi C-33 le permet. Quand on arrive avec un amendement, il faut que cela s'attache au texte. Or, le texte n'est déjà pas très épais en ce qui concerne la Loi sur les douanes.

Nous allons assurément essayer de trouver une façon. Si nous en trouvons une, j'espère que nous pourrions compter sur les députés d'en face pour nous appuyer. Il faut une majorité d'appuis pour faire adopter cela.

[Traduction]

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Madame la Présidente, nous voyons les terribles conséquences de la déréglementation à Calgary en ce moment même, avec 348 cas d'E. coli et des enfants en soins intensifs et en dialyse, parce que les conservateurs ne croient pas aux mesures fondamentales de protection de la santé.

La semaine même où Danielle Smith aurait dû être là pour les familles de Calgary, elle se faisait prendre en photo avec les princes saoudiens parce qu'eux aussi, comme Danielle Smith, croient qu'il faut brûler la planète le plus rapidement possible.

Je soulève cette question dans le contexte de cette affaire parce que les conservateurs nous ont dit que la déréglementation allait améliorer la sécurité dans les trains, et nous nous sommes retrouvés avec le drame de Lac-Mégantic.

Pourquoi mon collègue pense-t-il que les libéraux continuent de dire que nous n'avons pas les mesures et les règlements de sécurité appropriés? Nous ne voulons pas que ce qui se passe à Calgary se produise ailleurs.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Madame la Présidente, encore là, il s'agit d'une question pertinente, à savoir la fameuse déréglementation qu'on a vue dans le secteur ferroviaire et qui se poursuit avec les libéraux. On peut dire qu'ils rajoutent de petites affaires dedans, mais ce n'est vraiment pas grand-chose.

Les libéraux et les conservateurs mangent dans les mêmes mains, celles des grandes entreprises, surtout le Canadien National et le Canadien Pacifique. Le CN et le CP sont tellement gros que c'est comme un État dans l'État. Ce que le CN et le CP veulent, le gouvernement canadien le veut.

J'aimerais bien voir le NPD, si jamais il formait un jour le gouvernement, adopter une politique un peu plus raide à leur égard. Cela me ferait plaisir. Toutefois, j'aurais besoin de le voir pour le croire.

Je pense que, au Québec, on a une vision différente. On sait que les fameuses grandes lignes d'un océan à l'autre font partie de l'identité canadienne. On ne peut donc pas s'attaquer à cela. C'est comme l'impensable d'un point de vue canadien.

• (1135)

M. Marc Dalton (Pitt Meadows—Maple Ridge, PCC): Madame la Présidente, nous sommes dans une situation critique en ce qui concerne nos ports. Le Canada, y compris le Québec, est dépendant des échanges de biens. Le port de Vancouver se classe maintenant au 347^e rang sur 348 ports, à l'échelle mondiale.

Le député du Bloc québécois considère-t-il que cet élargissement de la bureaucratie et de la réglementation va nous aider à être plus productifs et efficaces en ce qui a trait à l'échange des biens?

M. Xavier Barsalou-Duval: Madame la Présidente, nous avons, avec le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, fait une tournée des ports canadiens au printemps dernier. Nous avons beaucoup entendu, du côté des ports, que la plupart avaient des projets d'expansion et qu'on savait que le trafic international allait continuer à croître au fil des années en raison de nos échanges commerciaux. Comme je l'ai dit tantôt, c'est à peu près 50 % du PIB du Québec qui passe par les ports. Nous en avons donc absolument besoin.

Ordres émanant du gouvernement

Y a-t-il quelque chose dans le projet de loi qui va permettre aux ports de mieux opérer et de mieux se gérer? La réponse est non. Ce qu'on prévoit, dans le projet de loi, c'est une meilleure reddition de comptes des ports envers le gouvernement et la population, davantage d'échange de données. Ce n'est pas mauvais. Ce n'est toutefois pas avec cela qu'on va pouvoir régler les problèmes qui se vivent actuellement dans les ports. Cela permet surtout au gouvernement d'avoir un meilleur contrôle sur ceux-ci. En situation de crise, comme je l'ai mentionné, ce sont peut-être des choses qui peuvent être pertinentes. Cependant, de façon régulière, au jour le jour, je ne vois pas comment le ministre va se mettre à gérer les ports lui-même. Cela n'a pas de sens.

Mme Kristina Michaud (Avignon—La Mitis—Matane—Matapédia, BQ): Madame la Présidente, dans son discours, mon collègue a un peu abordé la question, tout à l'heure: je m'intéresse particulièrement à un phénomène qui est grandissant au Canada, au port de Montréal, mais aussi au port de Toronto, à savoir le vol de véhicules et l'exportation de ceux-ci à l'étranger.

Ce qu'on nous dit, quand on pose des questions à l'Agence des services frontaliers, c'est qu'il n'y a peut-être pas suffisamment d'agents pour procéder à des fouilles. On nous dit que ceux-ci ont une fiche d'identification du contenu d'un conteneur et que, s'ils ont un doute concernant ce qui est écrit, ils vont procéder à la fouille. Toutefois, souvent, on peut compter sur leur instinct seulement. Il n'y a pas nécessairement de protocole.

Je me disais qu'un projet de loi qui vient modifier la Loi sur les douanes était une belle occasion de mettre un protocole en place pour contrer ce phénomène. Ce que je comprends, c'est qu'il n'y a à peu près rien à ce sujet dans le projet de loi. Ai-je raison? Le gouvernement devrait-il se pencher rapidement sur ce phénomène de vol de véhicules et d'exportation de ces véhicules?

M. Xavier Barsalou-Duval: Madame la Présidente, je pense que c'est essentiel. Tout le monde aimerait savoir, quand son véhicule disparaît, s'il n'est pas rendu dans un autre pays au cours des jours suivants.

Nous voyons de plus en plus de reportages. Il y en a eu un sur un pays en Afrique où, si je ne me trompe pas, on pouvait encore voir les plaques d'immatriculation du Québec sur les véhicules. Il faut le faire. Ces gens n'ont même pas pris la peine d'enlever les plaques. Les véhicules ont été apportés jusqu'au port, embarqués sur le bateau et débarqués là-bas. Ils conservent leur plaque d'immatriculation, même une fois rendus là-bas. Cela n'a aucun bon sens. À un moment donné, il va falloir qu'ils se réveillent, de l'autre côté.

Malheureusement, il n'y a rien à ce sujet dans le projet de loi C-33. Si jamais il existe des façons d'améliorer la situation ou, du moins, de lutter contre ce phénomène et qui pourraient être attachées au projet de loi, nous sommes très disposés à le faire. Comme il y a peu de texte dans le projet de loi pour nous permettre de le faire, il va falloir être très imaginatif et créatif. Or parfois, quand on est trop imaginatif ou créatif, des procédures font qu'on n'arrive pas à faire accepter ce genre de texte.

• (1140)

[Traduction]

M. Garnett Genuis (Sherwood Park—Fort Saskatchewan, PCC): Madame la Présidente, je suis heureux de prendre la parole aujourd'hui au sujet du projet de loi C-33.

Ordres émanant du gouvernement

J'espère que les députés ont eu un été productif dans leur circonscription. Je suis heureux d'être de retour pour renouer avec mes collègues des deux côtés de la Chambre.

À première vue, le projet de loi C-33 traite de l'aspect technique des ports et des chemins de fer au Canada, mais je pense qu'il met aussi en évidence le fossé philosophique qui existe entre nous, du Parti conservateur, et nos collègues des trois autres partis, dans leur façon d'agir et de voter, pour ne pas dire dans leurs propos. Les libéraux et leurs partenaires néo-démocrates de la coalition ont adopté une approche qui met l'accent sur un gros gouvernement centralisé qui cherche constamment à affaiblir les pouvoirs décisionnels non seulement des citoyens, mais aussi des institutions qui sont censées détenir des pouvoirs délégués et réagir aux circonstances locales et aux facteurs économiques indépendants. Leur programme est centralisateur, il retire ce pouvoir aux citoyens, les brimant ainsi dans leur liberté, et il retire également ce pouvoir aux institutions qui sont censées fonctionner de façon indépendante.

Le Bloc, comme l'a démontré l'intervenant précédent, cherche à se présenter, pour la forme, comme un parti décentralisateur, mais en fait, si nous regardons la façon dont votent les députés du Bloc, nous constatons qu'ils appuient, par exemple, les taxes libérales sur le carbone, en particulier la deuxième taxe sur le carbone. Il est ahurissant qu'un parti qui prétend, d'une part, vouloir diviser le pays et faire du Québec un pays indépendant, appuie, d'autre part, ce genre de mesures d'Ottawa qui imposent des coûts supplémentaires aux Québécois.

Il est de plus en plus évident que les conservateurs sont les seuls à offrir une vision différente, qui reconnaît le rôle du gouvernement fédéral, certes, mais aussi la richesse et la diversité des expériences et des capacités qui existent partout au pays et qui, par conséquent, reconnaît les responsabilités décisionnelles des autres institutions, des provinces, des municipalités et, dans ce cas-ci, des administrations portuaires, tout en reconnaissant l'importance d'avoir une multiplicité d'institutions distinctes capables de prendre des décisions adaptées aux circonstances locales.

Ce projet de loi est important en raison de ses répercussions politiques. Il est toutefois également important en ce sens qu'il témoigne de la vision des conservateurs consistant à promouvoir des institutions solides, à respecter les institutions indépendantes et la division du pouvoir, à mettre notre confiance dans les grands citoyens comme solution de rechange au gouvernement omniprésent et à croire dans le rôle des institutions médiatrices.

Selon son titre, le projet de loi C-33 vise à « renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada ». À mon avis, il serait plus juste de dire: « renforcer le contrôle des libéraux sur le réseau portuaire ». En effet, il ne renforce pas le réseau portuaire, mais plutôt le contrôle des libéraux sur celui-ci. C'est pour cette raison, et pour d'autres que j'ai déjà indiquées, que nous ne l'appuyons pas.

J'aimerais toutefois profiter de l'occasion pour souhaiter bonne chance au ministre sortant, celui qui a présenté ce projet de loi et qui, d'après ce que j'ai entendu, a fait part de son intention de ne pas se représenter aux prochaines élections. Je sais qu'il est en politique depuis longtemps, et je lui souhaite sincèrement bonne chance.

Pour ceux qui ne savent pas très bien comment fonctionne un port au Canada, je dirai que chaque port a son propre conseil d'administration, qui évolue de façon relativement autonome. Celui-ci est censé être tout à fait indépendant du gouvernement, notamment

en nommant lui-même son président. Il est aussi censé défendre les intérêts du port et déterminer ce qui sert les intérêts économiques du pays et ceux de la région où il se trouve, en tenant compte des caractéristiques de celle-ci. Il est en outre censé élaborer des structures de mobilisation et de consultation qui, même si elles sont fondées sur de grands principes communs, doivent néanmoins refléter les particularités locales.

• (1145)

Par exemple, la consultation des Autochtones par une autorité portuaire peut varier selon les particularités locales, comme la proximité des nations autochtones, entre autres. L'indépendance dont jouissent les autorités portuaires se justifie par le fait qu'il n'y a pas de solution unique et que l'expertise, la prise de décision au niveau local et la prise en compte des facteurs locaux sont des éléments très importants de la politique de gestion d'un port, comme ce l'est en général pour toute décision gouvernementale. Il est donc important que les institutions qui sont créées répondent bien aux particularités locales. La structure actuelle des ports en est l'illustration, alors que la vision centralisatrice des libéraux en est l'expression contraire, elle qui, même si elle n'est pas publiquement affichée, est manifestement mise en œuvre par tous les partis ici représentés, à l'exception des conservateurs.

Ce projet de loi propose des changements qui vont grandement accroître la domination du gouvernement central sur les ports canadiens. C'est ce que les conservateurs dénoncent, et personne ne s'en étonnera.

Pour ce qui est de la structure des ports, les administrateurs sont nommés par le gouvernement fédéral. En intervenant ainsi dans ces nominations, le gouvernement fédéral a le moyen d'influer sur l'orientation des autorités portuaires, quoiqu'un certain équilibre soit maintenu grâce à l'indépendance du conseil dans ses activités quotidiennes. Il n'en reste pas moins que le gouvernement fédéral choisit les personnes qu'il juge appropriées.

Le projet de loi modifierait la structure des autorités portuaires à plusieurs égards. Il soumettrait les conseils d'administration aux directives ministérielles et il permettrait au ministre de nommer les présidents. Dans la structure précédente, le ministre nommait les membres du conseil d'administration, mais ce sont eux qui élaient ensuite leur propre président. Dans cette structure, le rôle du gouvernement demeure important, mais le conseil d'administration a plus d'autonomie pour choisir la personne la mieux placée pour diriger le conseil d'administration. La nouvelle structure impliquerait que le ministre nomme les membres du conseil d'administration. En plus de retirer au conseil d'administration le choix de son président, elle le soumettrait également à des directives ministérielles tout en imposant certaines structures pour les consultations environnementales et la consultation des Autochtones.

Ces considérations et ces consultations sont évidemment très importantes, mais les structures particulières qui sont susceptibles de convenir peuvent légitimement varier selon la taille du port et les conditions locales. Ce pourraient être des enjeux d'innovation ou de mise en commun d'informations plutôt qu'une obligation de normalisation.

Il s'agit d'un projet de loi libéral centralisateur et paternaliste, et les conservateurs y sont opposés. À bien des égards, le projet de loi est une occasion ratée, puisqu'il y a des aspects importants en vue de renforcer nos systèmes portuaires et ferroviaires, sauf que l'approche des libéraux, pour ce qui est de renforcer quoi que ce soit, consiste à essayer de renforcer leur contrôle ou leur intervention dans ce domaine particulier.

Nous sommes contre cette mainmise directe et élargie du gouvernement sur les ports pour quatre raisons principales, que voici. Premièrement, il y a la conviction commune que nous partageons sur l'importance de la subsidiarité; deuxièmement, il y a la crainte que le gouvernement actuel, en particulier, étende sa gestion dans tous les domaines; troisièmement, le bilan des libéraux en ce qui a trait aux nominations suscite certaines inquiétudes, puisqu'ils cherchent à faire adopter des lois pour élargir leur contrôle et pour se donner les moyens de définir les orientations par le biais des nominations; et quatrièmement, il faut souligner à quel point les différences d'échelle sont importantes au niveau portuaire, et des raisons précises expliquent en l'occurrence pourquoi il est tout à fait utile de disposer d'une diversité de structures pour traiter certains dossiers.

● (1150)

Tout d'abord, je dois dire que je souscris au principe général de subsidiarité; autrement dit, les décisions doivent être prises au niveau le plus proche possible des personnes concernées. Les décisions prises sont meilleures lorsqu'on met à profit les expériences des personnes directement concernées. Ce principe découle de la reconnaissance fondamentale du potentiel de responsabilité et de créativité commun à tous les humains. En mobilisant les points de vue et les expériences d'un plus grand nombre de personnes concernées par une situation, on obtient de meilleurs résultats que si la décision revient à un nombre plus réduit de personnes qui ont une expérience moins immédiate de la situation. Quand on croit en la dignité humaine et au potentiel humain de créativité, c'est tout naturel de croire principe de subsidiarité.

Notre cadre constitutionnel reconnaît la valeur de cette subsidiarité, et c'est pourquoi le gouvernement fédéral ne prend pas toutes les décisions. Certains champs de responsabilités sont de compétence provinciale. Nous avons des municipalités fortes et nous avons aussi des institutions indépendantes qui jouent un rôle au sein du gouvernement fédéral. La subsidiarité n'est pas incompatible avec l'idée que certaines décisions ont une portée et une nature telles qu'elles exigent des niveaux plus élevés de coordination ou d'action de la part d'une entité plus importante, comme le gouvernement national. Cet élan de subsidiarité ne veut pas dire qu'il ne faut pas prendre de décisions en collégialité parce que dans certains cas, l'enjeu est d'une portée telle que cela est nécessaire.

Je tiens notamment à souligner que, dans ce contexte, le plan des conservateurs en matière de logement reconnaît la nécessité d'inciter les municipalités à en faire plus pour la construction de logements. C'est tout à fait compatible avec le principe de subsidiarité, parce que le Canada accuse un énorme retard dans la construction de maisons, comme nous le constatons. Il est donc urgent d'exercer des pressions si nous voulons avancer. De plus, l'examen des solutions à ce problème a manqué d'envergure.

Les députés remarqueront que le premier ministre a essayé, à certains moments, de dire que ce n'est pas vraiment sa responsabilité et qu'il n'interviendra pas, mais il a un ministre du Logement. Le gouvernement cherche à élaborer une politique dans ce domaine. Malheureusement, sa politique est inefficace. Dans le plan qu'ils

Ordres émanant du gouvernement

ont présenté, les conservateurs proposent de forcer les municipalités à agir, de leur fixer des cibles et de lier le financement fédéral aux engagements à agir. Il n'est toutefois pas question de retirer ce pouvoir aux municipalités ou d'essayer de microgérer des décisions particulières. Le but est plutôt d'utiliser les outils dont nous disposons pour créer des incitatifs, définir ce que devrait être un objectif national et récompenser les municipalités qui se rapprochent de cet objectif.

Cela démontre simplement que le gouvernement fédéral a de toute évidence un rôle essentiel à jouer dans certains domaines, mais il doit y avoir une saine interaction. Ce qui est ironique, avec les libéraux, c'est qu'ils ont tenté de se soustraire à leurs responsabilités dans certains domaines qui exigeaient une intervention du gouvernement fédéral. En même temps, les libéraux ont cependant essayé d'intervenir pour la forme, si non directement, dans des domaines qui ne relèvent manifestement pas de leur compétence, en s'ingérant dans des dossiers qui n'ont rien à voir avec le pouvoir décisionnel du gouvernement fédéral.

En ce qui concerne les ports, force est de constater, là encore, l'importance de la prise de décisions à l'échelle locale et la tendance du gouvernement à ignorer le rôle des décideurs locaux et à bafouer ce principe de subsidiarité, un principe auquel ils ne souscrivent malheureusement pas.

● (1155)

Dans leur vision idéale du monde, toutes les décisions importantes pour notre pays seraient prises par un petit groupe de personnes au sein du Cabinet du premier ministre, sans même mobiliser toute l'énergie de notre démocratie parlementaire nationale. Je pense que cela a eu des conséquences désastreuses dans de nombreux cas évidents, et sur ce point, je passerai au suivant, qui concerne les défis posés par l'impulsion centralisatrice du gouvernement en particulier, dans un contexte où le gouvernement a fait preuve d'une incompétence désastreuse dans tous les aspects de notre vie nationale.

Je n'aurai pas le temps de détailler tous ces points, mais dans un contexte où le gouvernement ne fait pas son travail, ne parvient pas à rendre la vie plus abordable pour les Canadiens et a échoué sur le plan de la politique environnementale, du logement et sur bien d'autres plans, il persiste néanmoins à dire qu'il veut contrôler davantage la vie des gens et qu'il veut être en mesure d'exercer plus de contrôle et de direction sur des organismes auparavant indépendants. Je citerai comme exemple évident, dans un cas particulier, les conflits de travail intermittents, ou le va-et-vient qui y est associé, le préjudice causé et l'incapacité du ministre à résoudre cette situation.

La politique environnementale est un sujet dont le gouvernement parle abondamment, alors qu'il rate toutes ses cibles environnementales tout en utilisant la politique environnementale comme excuse pour imposer de nouvelles taxes. Selon le discours des libéraux, si l'on ne soutient pas leur plan fiscal, on s'oppose à toute action pour le bien de l'environnement.

Ordres émanant du gouvernement

En réalité, le plan fiscal du gouvernement a rendu la vie moins abordable pour les Canadiens et ne lui a permis d'atteindre aucun de ses objectifs. Malheureusement, nous voyons les autres partis à la Chambre, le NPD et le Bloc, suivre le gouvernement dans son insistance à imposer de nouvelles taxes. C'est un point sur lequel le gouvernement tente de prendre plus de contrôle, en disant aux provinces qu'elles doivent avoir une taxe sur le carbone ou qu'il en imposera une directement depuis Ottawa.

Cela n'a pas fonctionné sur de nombreux plans. Nous pouvons parler de l'approche du gouvernement en matière de passeports. Nous pouvons parler de ses échecs politiques lors de la pandémie de COVID et du fait que moins de maisons sont construites aujourd'hui qu'il y a plusieurs décennies, même si notre population était moins importante. Nous avons un gouvernement qui, dans l'ensemble, s'est montré soit incompétent, soit malveillant, et qui cherche pourtant à contrôler davantage le processus décisionnel institutionnel par le truchement du projet de loi C-33. Nous ne sommes pas prêts à lui accorder ce contrôle.

Le troisième point que je voulais soulever à ce sujet est le fait que nous sommes particulièrement préoccupés par le désir du gouvernement d'utiliser ce projet de loi comme outil pour renforcer son pouvoir de nomination, sa capacité à nommer les présidents des conseils d'administration. Nous avons entendu de nombreuses histoires sur l'approche erronée adoptée par le gouvernement en matière de nomination, qui nomme des donateurs ou consultant des données sur les partisans avant de procéder à des nominations importantes, essayant de blanchir des questions en nommant des personnes qui ont des relations étroites avec le premier ministre. C'est ainsi que le gouvernement a abordé les nominations, et il ne sera donc pas surprenant que ce côté de la Chambre soit peu enclin à donner au gouvernement plus de contrôle sur le processus de nomination alors que le système actuel, l'élection d'un président de conseil d'administration par les membres existants du conseil d'administration, fonctionne très bien.

Je ferai rapidement ma dernière remarque, à savoir qu'il est évident qu'en ce qui concerne la prise de décision importante, l'échelle compte. Il existe de nombreux types de ports dont les situations sont très différentes en raison de grands écarts en ce qui concerne le volume de trafic qui les traverse. Nous reconnaissons l'importance de tous les ports. Nous voulons qu'ils prospèrent et réussissent d'une manière qui tient compte de leur situation locale et la capacité experte de ceux qui les gèrent. Cela signifie qu'il faut éviter les approches paternalistes de la part d'Ottawa et des libéraux et les approches universelles.

• (1200)

En conclusion, les conservateurs reconnaissent l'importance de la liberté, de l'autonomie locale et de la subsidiarité. Nous rejetons l'approche centralisatrice du premier ministre et des trois autres partis de la Chambre qui soutiennent sa vision. Je crois que l'autre approche que nous avons adoptée en nous opposant au projet de loi et en mettant l'accent sur l'autonomie locale, le savoir expert et l'importance de la prise de décision à l'échelle de la collectivité est une approche bien meilleure et qui serait bien mieux accueillie par le public canadien.

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je ferai une observation sur les dernières déclarations du député, dans lesquelles il parle d'autonomie locale et de participation locale. Nous étudions de plus en plus la possibilité de créer

des comités consultatifs auprès des conseils d'administration des ports. Les gens doivent comprendre que lorsque nous pensons au parti conservateur, son désengagement total vis-à-vis du rôle du gouvernement fédéral devrait nous préoccuper grandement.

En fin de compte, la sécurité économique, l'ensemble de la chaîne alimentaire et la manière dont elle est répartie, sans parler de tous les autres avantages économiques, dépendent de nos ports et de nos chemins de fer. Le Parti conservateur affirme que le gouvernement ne joue aucun rôle et qu'il veut le minimiser. Je dirais au député que les Canadiens sont préoccupés par des questions telles que la sécurité, la congestion des ports et le rôle que joue le gouvernement pour apaiser ces tensions.

Le député ne voit-il pas la valeur pour nous de moderniser ou du moins d'essayer de moderniser nos autorités portuaires et la sécurité de nos chemins de fer? Voit-il un quelconque avantage à ce que le gouvernement fédéral intervienne dans ce domaine?

M. Garnett Genuis: Monsieur le Président, la question était touffue, je vais donc essayer de traiter du plus grand nombre d'éléments que je pourrai.

Le député a dit d'abord que le projet de loi vise à ce que les comités locaux apportent leur contribution. Ce n'est pas le cas. Le projet de loi vise à encadrer les comités de consultations en imposant certaines structures qui peuvent être appropriées dans de nombreux cas, mais pas dans tous les cas.

Le député dit beaucoup de choses qui sont manifestement fausses au sujet de notre approche et de notre position. Je le répète, il est important de souligner que la croyance en l'importance de la subsidiarité ne signifie pas que toutes les décisions, qu'elles soient militaires ou autres, doivent être prises par les municipalités. Il s'agit plutôt d'une position selon laquelle, pour déterminer à quel niveau il convient que les décisions soient prises, il est important qu'elles le soient aussi près que possible des personnes réellement concernées et que le plus grand nombre de personnes possible y participent. Toutefois, il y a des nuances, et j'en ai parlé. Je suis prêt à le faire à nouveau si le député le juge utile.

Enfin, le député assimile la modernisation à la centralisation. Selon lui, si la prise de pouvoir du ministre ne nous plaît pas, alors nous sommes contre la modernisation. La modernisation peut signifier beaucoup de choses différentes dans des contextes différents, mais dans la mesure où la modernisation signifie que nous nous tournons vers l'avenir, ou est vue comme un synonyme d'amélioration de la manière dont nous discutons de ces choses culturellement, alors je dirais que mettre l'accent sur la subsidiarité, le contrôle local et la sensibilité aux besoins locaux pourrait bien être une meilleure forme de modernisation que la centralisation proposée par le député.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Monsieur le Président, j'ai beaucoup aimé ce que mon collègue a dit à la fin de sa réponse à la question précédente, à savoir que le gouvernement confond « modernisation » avec « centralisation ».

Cela m'amène justement à la question que je veux lui poser. Souvent, dans des républiques de bananes ou dans des pays pauvres, le système en place permet à des gens d'obtenir un poste non pas parce qu'ils sont compétents ou qu'ils ont des diplômes, mais parce qu'ils ont demandé à leur ami sénateur ou maire de leur donner un poste. Après cela, ils leur sont redevables.

Ordres émanant du gouvernement

Maintenant, on voit un peu la même chose avec ce gouvernement au sein duquel un ministre veut décider lui-même de la personne qui sera président des ports.

Mon collègue voit-il cela comme une modernisation ou plutôt comme une tendance glissante vers les habitudes des libéraux de nommer des copains à des postes?

• (1205)

[Traduction]

M. Garnett Genuis: Monsieur le Président, par ce projet de loi, le gouvernement demande plus de pouvoir. Il dit qu'il veut avoir la possibilité d'exercer une plus grande influence sur les ports, en particulier sur le processus de nomination. Il veut s'approprier un rôle qui a toujours été dévolu au conseil d'administration lui-même, à savoir la sélection de son président. Le gouvernement veut nommer lui-même ce président. Le gouvernement vient demander au Parlement plus de pouvoir en matière de nomination.

S'il nous faut évaluer ce désir de pouvoir, je pense qu'il est important d'examiner comment le gouvernement l'a déjà exercé. Considérant les vastes pouvoirs de nomination dont le gouvernement fédéral dispose déjà, nous pouvons constater que, dans bien des cas, le gouvernement a appliqué des critères manifestement partisans plutôt que des critères de compétence, que ce soit pour tenter de gérer des questions délicates en nommant des personnes proches du premier ministre ou en tenant compte des donateurs du parti libéral lors de l'examen de nominations.

Je ne pense pas qu'il soit raisonnable qu'un gouvernement qui a si nettement échoué à prouver son engagement à l'égard de la compétence dans les nominations revienne demander à la Chambre de lui accorder plus de pouvoir en matière de nomination.

M. Gord Johns (Courtenay—Alberni, NPD): Monsieur le Président, mon collègue a parlé de tirer parti de l'expérience des personnes directement touchées et, selon lui, ce n'est pas le cas dans ce projet de loi. Je suis tout à fait d'accord.

La Loi créerait des comités de consultation des Autochtones pour les administrations portuaires. Lorsque je parle aux Nuu chah nulth de ma circonscription, je constate que ce n'est pas suffisant. Ils veulent un siège à la table. Ils veulent une nomination pour chaque nation du territoire où les administrations portuaires se trouvent, des voies navigables et des terres sur lesquelles elles se trouvent. C'est la teneur même de l'appel à l'action 92 de la Commission de vérité et réconciliation. Il y est explicitement dit que « nous demandons au secteur des entreprises du Canada d'adopter la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones en tant que cadre de réconciliation et d'appliquer les normes et les principes qui s'y rattachent dans le cadre des politiques organisationnelles et des principales activités opérationnelles touchant les peuples autochtones, leurs terres et leurs ressources ».

Mon collègue est-il d'accord pour dire que les Autochtones ne devraient pas seulement siéger au sein d'un comité consultatif, mais qu'ils méritent en fait un siège permanent à la table de chaque administration portuaire qui se trouve sur leurs terres et leurs voies navigables?

M. Garnett Genuis: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question et je me réjouis de travailler avec lui au sein du comité des opérations gouvernementales, par suite des révisions qui ont été apportées à la composition des comités.

En ce qui concerne la participation des Autochtones, je pense qu'il est important que cette participation se concrétise et qu'elle dépende des conditions précises de l'endroit où le port se trouve. Du simple fait de la localisation et de l'emplacement des nations autochtones, il me semble que l'approche adoptée pourrait varier considérablement selon l'emplacement de ces ports et des nations qui se trouvent à proximité, leur nombre, et cetera.

La proposition du député est intéressante, mais nous devons faire preuve d'une grande prudence avant qu'Ottawa impose toute forme d'obligation et de structure, si tant est que nous décidions d'en imposer. Une meilleure approche consisterait à reconnaître la nécessité que les conseils locaux procèdent à des évaluations et déterminent eux-mêmes la façon de procéder.

En ce qui concerne la représentation des Autochtones au sein du conseil d'administration, le ministre a le pouvoir de procéder à ces nominations. Actuellement, sans ce projet de loi, le ministre a le pouvoir de déterminer qui siège au conseil. Le ministre pourrait nommer des membres. Je suppose que ce n'est pas vraiment ce que le député suggère. Il suggère peut-être que les nations elles-mêmes soient en mesure de procéder à ces nominations. Je l'invite à préciser l'allure que cette structure pourrait prendre, et je suis sûr qu'il approfondira ces points si le projet de loi est renvoyé en comité.

• (1210)

M. Mark Gerretsen (Kingston et les Îles, Lib.): Monsieur le Président, c'est un honneur de prendre la parole aujourd'hui au sujet du projet de loi C-33. Permettez-moi tout d'abord de remercier le parrain, le ministre des Transports, et vous-même de me permettre de participer au très important débat en deuxième lecture de ce projet de loi, la Loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada, en vue d'améliorer la sécurité et la sûreté dans les ports maritimes du Canada. Je pense que nous sommes tous d'accord pour dire que ce projet de loi vise de nombreux objectifs qui permettraient de rationaliser le travail effectué dans nos ports maritimes, d'accroître la résilience de notre chaîne d'approvisionnement et de veiller à ce que le travail effectué dans nos ports soit durable sur le plan environnemental, tout en renforçant les mesures de sécurité et de sûreté pour assurer la sécurité de nos marchandises et mettre les Canadiens à l'abri de dangers.

Avant de poursuivre, je souligne que je partagerai mon temps de parole avec le député de Niagara-Centre.

Je souhaite prendre le temps aujourd'hui d'examiner plus en détail les mesures que nous proposons pour renforcer la sécurité des frontières dans nos principaux ports maritimes.

L'Agence des services frontaliers du Canada a le mandat important d'assurer des services frontaliers qui cadrent avec les priorités en matière de sécurité nationale et de sécurité publique tout en facilitant la libre circulation des personnes et des marchandises. Chaque jour, dans les ports maritimes d'un océan à l'autre, l'Agence s'acquitte de son mandat en contrôlant et en examinant les marchandises importées arrivant par porte-conteneurs. Je tiens à préciser que dans leur rôle, les agents des services frontaliers, dont les activités quotidiennes seraient touchées par les modifications proposées dans ce projet de loi, sont déjà autorisés à examiner toutes les expéditions qui traversent la frontière canadienne afin de s'assurer que les marchandises dangereuses sont interceptées avant qu'elles n'entrent dans nos collectivités.

Ordres émanant du gouvernement

Aujourd'hui, le gouvernement cherche à moderniser les pouvoirs conférés par la Loi sur les douanes afin de résoudre les risques liés à la sécurité qui existent depuis longtemps et d'aplanir les obstacles à l'efficacité du commerce dans nos ports maritimes. La modernisation de la Loi sur les douanes permettrait à l'Agence des services frontaliers du Canada de mieux s'attaquer aux problèmes qui peuvent rendre nos ports maritimes vulnérables au crime organisé et compromettre la capacité de l'Agence à s'acquitter de son mandat en matière de sécurité, de sûreté et de facilitation.

Ces modifications visent directement à réduire les retards et à renforcer la sûreté dans nos ports maritimes. Elles se traduiraient également par des économies à long terme pour les importateurs canadiens, le milieu du commerce et les consommateurs, et elles aideraient en fin de compte notre économie à poursuivre sa croissance en réduisant les arriérés et les coûts associés aux retards.

Afin de continuer à réduire l'activité criminelle dans les ports, nous proposons les trois modifications suivantes pour réagir aux menaces à la sûreté associées au crime organisé, à la contrebande et aux conspirations internes.

La première mesure que le gouvernement propose vise à combler les lacunes en matière de sûreté et à réduire les retards en exigeant que les envois à haut risque puissent être examinés à la demande d'un agent. La mise en œuvre de cette mesure nécessiterait des modifications de la Loi sur les douanes et la création de nouveaux règlements.

Deuxièmement, le gouvernement cherche à accroître la sécurité des chargements à risque élevé en exigeant que les marchandises soient placées dans une zone sécurisée à la demande d'un agent. Les ports maritimes seraient ainsi tenus de créer des zones sécurisées répondant aux exigences en matière de sécurité.

Enfin, on propose de modifier la Loi sur les douanes pour permettre la création de nouvelles sanctions pécuniaires, afin de garantir que toutes les entités qui participent à cette chaîne d'approvisionnement se conforment aux nouvelles exigences. Les sanctions en cas de non-respect seraient proportionnelles aux risques pour la santé, la sécurité et la sûreté.

J'aimerais apporter quelques précisions sur les trois modifications proposées, afin de dissiper tout doute que les députés pourraient avoir à leur sujet.

En bref, la première modification proposée concerne la mise à la disposition d'envois de marchandises importées à risque élevé, à la demande d'un agent des services frontaliers, afin qu'un examen soit effectué dans un délai raisonnable. L'Agence a constaté que les chargements présentant un risque élevé sélectionnés en vue d'un examen ne sont pas toujours mis à disposition par les exploitants de terminaux. Il en résulte une congestion de la chaîne d'approvisionnement, des retards pour les importateurs et un risque accru d'altération et de retrait de produits de contrebande pendant que les conteneurs attendent d'être examinés par les agents de l'Agence.

À l'heure actuelle, aucun délai n'est prévu, ni dans les lois, ni dans les règlements. Cette modification de la Loi sur les douanes permettrait d'établir un nouveau règlement prescrivant le moment et les modalités de mise à disposition des chargements à des fins d'examen. En outre, ces obligations s'étendraient à d'autres entités de la chaîne d'approvisionnement qui ont la garde et le contrôle des marchandises, y compris les opérateurs de terminaux.

La deuxième modification consisterait à obliger les responsables de ces cargaisons à les transférer dans une zone sécurisée conforme à la réglementation. Actuellement, la Loi sur les douanes ne les oblige pas, en attendant l'inspection, à transférer les cargaisons à haut risque vers une zone sécurisée à l'intérieur des terminaux maritimes. Ainsi, des criminels peuvent altérer ces cargaisons et les voler de leur contenu illicite — comme de la drogue ou des armes — avant qu'elles soient inspectées.

• (1215)

Certains pourraient faire valoir que les mesures existantes sont suffisantes. Cependant, il existe de nombreux cas documentés de conteneurs trafiqués dont le contenu inconnu a été retiré pendant qu'ils se trouvaient dans des endroits non sécurisés. Ces conteneurs sont facilement accessibles par des complices à l'interne lorsqu'ils sont entreposés avec les autres types de cargaisons maritimes sur les propriétés portuaires.

Ne pouvons-nous pas continuer à améliorer nos mesures de sécurité pour maintenir une longueur d'avance sur ceux qui s'adonnent à des activités illicites? En renforçant la sécurité, les Canadiens pourront se sentir plus en sécurité en sachant qu'un plus grand nombre de produits de contrebande et de produits dangereux sont interceptés avant qu'ils ne se rendent dans leurs communautés.

Afin d'assurer le respect de ces nouvelles exigences, de nouvelles infractions seraient ajoutées au régime de sanctions de l'ASFC afin que cette dernière puisse imposer des sanctions lorsque les marchandises ne sont pas livrées dans les temps prévus. Actuellement, seule la personne qui déclare les marchandises à l'ASFC peut être contrainte de les présenter, et il n'y a pas de limite de temps pour le faire. Par conséquent, seules les personnes déclarant les marchandises peuvent être tenues responsables. Dans le domaine maritime, cela signifie que l'ASFC ne peut pas obliger d'autres personnes susceptibles de prendre en charge ces cargaisons, comme les exploitants de terminaux, à les mettre à la disposition de l'ASFC en temps utile.

Le gouvernement prend des mesures pour que les bonnes parties assument leur rôle dans le processus. Ces mesures devraient permettre de réduire les retards et les frais d'entreposage pour les importateurs, car les marchandises seraient placées dans des zones sécurisées au moment opportun, examinées plus rapidement et libérées après autorisation de l'Agence des services frontaliers du Canada. Ces mesures devraient se traduire par une réduction des coûts pour les consommateurs. Je pense que tous les députés peuvent soutenir la réduction du coût des produits de base.

J'espère que les députés peuvent maintenant comprendre l'urgence et la nécessité de ces modifications à la Loi sur les douanes, qui ne sont pas motivées par des considérations politiques mais qui répondent à une exigence de sécurité et dont tous les Canadiens bénéficieraient. Les changements proposés dans ce projet de loi permettraient à l'Agence des services frontaliers du Canada de continuer à remplir son mandat de protection et de sécurité des frontières du Canada et des marchandises entrantes, tout en protégeant davantage les Canadiens contre les produits nocifs.

M. Dave Epp (Chatham-Kent—Leamington, PCC): Monsieur le Président, j'aimerais poser une question assez précise concernant la direction des autorités portuaires. Quel est le raisonnement qui sous-tend la désignation d'un président par le ministre plutôt que par l'organe de gouvernance local? Cette façon de faire semble compliquer le processus. Les retards sont ostensiblement ce que nous essayons de régler ici. Existe-t-il des normes de service concernant l'échéancier des nominations ministérielles? Quelle est la raison fondamentale de retirer cette responsabilité aux autorités locales?

M. Mark Gerretsen: Monsieur le Président, comme le député le sait, cette question dépasse largement le cadre de ce texte législatif. Toute mon intervention a porté sur la sécurité des conteneurs et sur les modifications que nous apportons à la loi pour que les conteneurs soient conservés en lieu sûr, qu'ils soient correctement contrôlés par l'Agence des services frontaliers du Canada et, surtout, qu'ils soient traités en temps utile, de manière à accroître notre capacité à les traiter avec efficacité.

Je comprends que le député a une question très précise qui n'a rien à voir avec ce projet de loi. Je l'inviterais peut-être à la poser pendant la période des questions, à condition que le chef de l'opposition ait relâché sa main de fer sur ce que les conservateurs sont autorisés à dire ces jours-ci.

Quoi qu'il en soit, j'attends avec impatience une question qui concerne la teneur de mon discours.

M. Gord Johns (Courtenay—Alberni, NPD): Monsieur le Président, je voudrais revenir à la question que j'ai posée plus tôt. Nous savons que le projet de loi crée des comités consultatifs autochtones au sein des autorités portuaires, et je reconnais que c'est important. Toutefois, lorsque je rencontre, par exemple, les représentants des Tseshaht et des Hupacasath, dont les terres abritent l'autorité portuaire de Port Alberni, et ceux du Conseil tribal Nuuchah-nulth, ils me disent qu'ils ne veulent pas d'une simple nomination au conseil d'administration par la province ou le gouvernement fédéral. Ils veulent un siège permanent.

Les activités des autorités portuaires dans leurs territoires respectifs ont une incidence énorme sur le saumon sauvage du Pacifique, le développement économique et, bien sûr, l'avenir de notre région. Mon collègue ne convient-il pas que les nations autochtones ont le droit d'avoir un siège permanent au conseil d'administration des autorités portuaires sur leur territoire, puisque les ports mènent leurs activités sur les voies navigables et les territoires autochtones?

• (1220)

M. Mark Gerretsen: Monsieur le Président, encore une fois, la question ne portait pas sur la teneur mon discours ou sur le projet de loi en particulier, bien que je sois d'accord avec le député pour dire que tous les intervenants œuvrant dans une collectivité autochtone particulière devraient avoir leur mot à dire. Je reconnais qu'il s'agit de la présentation de ce projet de loi et du premier débat s'y rapportant. Une fois que nous l'aurons adopté, il sera renvoyé au comité, et je pense que le député aura alors l'occasion de faire part de ses préoccupations.

Si ses préoccupations relèvent précisément du champ d'application du projet de loi, je suis sûr que le député pourra les défendre et communiquer avec d'autres membres du comité pour veiller à ce que des changements soient apportés au projet de loi afin d'y répondre. Toutefois, en principe, je suis d'accord avec lui pour dire que les intervenants, en particulier les communautés autochtones,

Ordres émanant du gouvernement

devraient avoir leur mot à dire, surtout en ce qui concerne les terres qui leur reviennent de droit.

[Français]

Mme Louise Chabot (Thérèse-De Blainville, BQ): Monsieur le Président, avant la présentation du projet de loi qui est à l'étude, un groupe de travail s'est penché sur la question. Le mandat de ce groupe de travail, qui avait été mis sur pied en mars 2022 par le ministre des Transports de l'époque, était d'étudier les récentes perturbations dans la chaîne d'approvisionnement. On nommait les pandémies, la COVID-19, les changements climatiques et les inondations, entre autres.

Je pense que le mandat du groupe de travail est important, mais je ne vois pas le lien entre ce mandat et le projet de loi que nous étudions. Ce dernier semble être une coquille vide par rapport à l'annonce en grande pompe qui avait été faite et selon laquelle c'était le début d'une grande stratégie nationale pour les chaînes d'approvisionnement.

Ma question est la suivante: fondamentalement, que veut-on modifier pour que les choses changent? Je terminerai mon intervention en disant que, dans les actions, on parle aussi de contrer la pénurie de main-d'œuvre. Au port de Montréal, on n'a pas réussi. Le gouvernement a mis en place une loi spéciale plutôt que de bonifier les conditions de travail parce que les travailleurs font aussi partie de la chaîne d'approvisionnement.

Ma question est la suivante: comment peut-on considérer cela comme une stratégie? Comment va-t-on résoudre le problème de pénurie de main-d'œuvre importante dans les chaînes d'approvisionnement?

[Traduction]

M. Mark Gerretsen: Monsieur le Président, j'ai entendu d'autres députés parler aujourd'hui d'un groupe de travail qui a travaillé avant que le projet de loi ne soit présenté à la Chambre. Cependant, je me suis penché sur le projet de loi lui-même, et non sur les travaux de ce groupe. Je dirai que si le groupe et ceux qui ont fait le travail estiment qu'il manque quelque chose dans ce projet de loi, ils auront certainement l'occasion d'y remédier lorsque le projet de loi sera examiné par le comité.

J'ai consacré une grande partie de mon discours à l'amélioration de la chaîne d'approvisionnement par le traitement approprié de ces conteneurs; je dirais donc que ce projet de loi traite de l'efficacité et de l'amélioration de la chaîne d'approvisionnement.

M. Vance Badawey (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais profiter de l'occasion pour remercier tous les députés et tous les partis à la Chambre d'avoir participé à ce très important débat à l'étape de la deuxième lecture sur le projet de loi C-33, Loi renforçant le système portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada, qui vise à améliorer la sécurité et la sûreté dans les ports maritimes du Canada.

J'aimerais décrire plus en détail la raison d'être des mesures conçues pour améliorer la sûreté du système de transport maritime du Canada.

Ordres émanant du gouvernement

Transports Canada a l'important mandat de promouvoir un réseau de transport sûr, sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement. Outre l'élaboration de politiques et de programmes de sûreté maritime, le ministre des Transports est également responsable de la politique, de la coordination et de la réglementation en matière de sûreté maritime à l'échelle du gouvernement, dans le cadre d'une approche pangouvernementale.

Lorsqu'elle a été adoptée en 1994, la Loi sur la sûreté du transport maritime visait à combler une lacune de longue date dans les pouvoirs fédéraux et à mieux équiper le gouvernement et l'industrie des transports maritimes pour répondre à toute menace à la sûreté des personnes, des marchandises, des navires, des ports et des installations dans l'environnement maritime canadien.

Au cours des décennies qui ont suivi, le paysage de la sûreté maritime au Canada a considérablement évolué. Alors que les inquiétudes concernant les perturbations physiques perpétrées par des actions terroristes existent toujours, les nouveaux défis, tels que la cybersécurité et la biosécurité, remettent en question notre cadre de sûreté actuel axé sur les menaces.

Le réseau de transport maritime du Canada est un élément central de nos économies nationale, provinciales et régionales. C'est l'un des principaux moyens d'acheminer les exportations canadiennes vers les marchés et d'importer des marchandises de l'étranger au Canada, ainsi que dans le Midwest américain, par l'entremise des réseaux que nous avons établis au fil des ans dans le cadre de partenariats avec différents secteurs. Par conséquent, il s'agit d'un important catalyseur de la croissance économique canadienne pour de nombreuses années à venir.

Par exemple, ma circonscription et la région de Niagara font partie intégrante de notre économie. La région de Niagara, qui est reconnue comme une plaque tournante du transport multimodal, est essentielle à l'économie canadienne en général et est en voie de devenir l'un des corridors commerciaux les plus stratégiques du pays, ce qui renforce la performance globale du Canada en matière de commerce international.

Toutefois, les incidents de sécurité peuvent avoir d'importantes répercussions sur les activités portuaires et maritimes, ce qui a une incidence directe sur l'efficacité des chaînes d'approvisionnement du Canada. Les préoccupations concernant les questions de sécurité, y compris un régime désuet, peuvent donner l'impression que le Canada est un maillon faible des chaînes d'approvisionnement mondiales, ce qui pourrait influencer sur le moment et l'endroit où les entreprises décident d'investir. C'est la raison d'être du projet de loi.

Une telle perception pourrait nuire aux relations du Canada avec d'autres grands partenaires commerciaux et avoir des répercussions importantes sur les possibilités futures de croissance et de développement économiques, comme ce qui se passe dans la région de Niagara, plaque tournante du transport en ce qui concerne le mouvement du commerce et des personnes. À l'heure actuelle, le comité des transports discute d'un train à grande vitesse pour rapprocher les différentes régions du pays et nous permettre d'accueillir des visiteurs qui peuvent se déplacer dans notre grand pays avec une grande fluidité, parallèlement au mouvement des échanges commerciaux au sein de l'infrastructure que nous avons établie tout au long du siècle dernier.

Un système de transport sécuritaire favorise une économie sûre et une chaîne d'approvisionnement résiliente et soutient davantage

la compétitivité des ports canadiens. Dans un monde en constante évolution, le réseau maritime du Canada a besoin d'un cadre de sécurité moderne pour relever les défis de plus en plus complexes et y répondre de concert avec d'autres modes de transport, comme le transport ferroviaire, routier et aérien.

● (1225)

Aujourd'hui, dans le cadre du projet de loi C-33, le gouvernement cherche à moderniser la Loi sur la sûreté du transport maritime afin qu'elle demeure moderne, applicable, souple et cohérente dans le cadre législatif de Transports Canada. La modernisation de la Loi permettra au gouvernement d'avoir accès à des outils pour répondre aux préoccupations nouvelles et émergentes en matière de sécurité, de manière à tenir compte des défis, mais surtout de les relever afin que nous puissions gagner la confiance des investisseurs internationaux actuels et futurs.

Les modifications proposées introduiront de nouveaux pouvoirs ministériels, comme le pouvoir de prendre des arrêtés d'urgence, la capacité d'exiger que les ports et les autres installations maritimes acceptent les navires qui ont été dirigés vers ces endroits, et la capacité d'émettre des injonctions d'urgence aux personnes ou aux navires pour contrer les menaces immédiates à la sécurité.

Contrairement à d'autres lois maritimes, la Loi sur la sûreté du transport maritime actuelle ne fournit pas d'outils efficaces à utiliser dans des circonstances exceptionnelles dans l'ensemble des secteurs. La capacité de prendre des arrêtés d'urgence s'appliquera à toutes les lois qui concernent Transports Canada et permettra au ministère de prendre des mesures immédiates pour faire face aux menaces ou aux risques pour la sécurité, ou pour contrer une menace à la sûreté du transport maritime ou à la santé des personnes dans le réseau de transport maritime. Cela nous permettra de mieux protéger l'intégrité et l'efficacité des chaînes d'approvisionnement du Canada.

Le projet de loi introduira également de nouveaux pouvoirs de réglementation qui permettront à Transports Canada, premièrement, de mettre en œuvre un cadre de recouvrement des coûts; deuxièmement, de s'attaquer aux menaces maritimes et aux risques pour la santé des personnes qui font partie du réseau de transport maritime; troisièmement, de mettre en œuvre des canaux officiels de partage de l'information avec les partenaires fédéraux; quatrièmement, d'établir des zones d'exclusion pour les navires.

La pandémie de COVID-19 a mis en évidence de nouvelles menaces à la biosécurité, comme les agents pathogènes mondiaux qui présentent des risques importants pour la sécurité publique et les chaînes d'approvisionnement canadiennes en général, ainsi que les agents pathogènes qui parviennent jusqu'au Canada, aux États-Unis ou chez nos partenaires binationaux à l'étranger.

Le milieu marin constitue un vecteur unique de transmission des virus à cause des navires de croisière, par exemple, ou des navires qui se rendent dans les collectivités nordiques et éloignées. Une éclosion à bord d'un navire ou dans des installations maritimes pourrait avoir de graves répercussions sur la santé et la sécurité des travailleurs, ce qui aurait un effet direct sur nos chaînes d'approvisionnement.

Enfin, ce projet de loi favorisera la mise en place d'une approche en matière de sécurité maritime différente de celle appliquée depuis l'adoption de la loi. Ce changement permettra notamment au ministre de conclure des ententes avec des organismes partenaires pour surveiller l'application de la loi et de ses règlements. Cela permettra à Transports Canada de tirer parti de l'expertise de ces organismes et des capacités des autres ministères. Encore une fois, il s'agit d'une approche pangouvernementale.

Les modifications proposées par le projet de loi moderniseront le cadre de sécurité du Canada, mais plus important encore, elles permettront d'accroître la fluidité de nos réseaux de transports d'un bout à l'autre de notre grand pays afin d'en rehausser la fiabilité.

• (1230)

M. Dave Epp (Chatham-Kent—Leamington, PCC): Monsieur le Président, je remercie mon collègue d'en face de ses efforts dans le dossier de la gouvernance et des pêcheries des Grands Lacs. Je le soutiens et je me rallie à lui dans ce dossier.

En ce qui concerne le discours d'aujourd'hui, son collègue m'a déjà reproché de poser une question n'ayant rien à voir avec le projet de loi, à savoir la décision ou le pouvoir du ministre de nommer les présidents des administrations portuaires.

Mon collègue d'en face convient-il que les députés, en particulier ceux qui s'expriment en faveur d'un projet de loi d'initiative ministérielle, devraient se familiariser avec celui-ci? Après tout, il s'agissait bel et bien d'un élément du projet de loi.

M. Vance Badawey: Monsieur le Président, je suis également reconnaissant au député de ses efforts dans le dossier des Grands Lacs et je l'en remercie.

Il s'agit d'une approche pangouvernementale. En gros, lorsque nous envisageons de nommer des personnes à différentes administrations — et je tiens à souligner que ces administrations font partie du gouvernement fédéral —, ces nominations sont le fruit de nombreux échanges entre le gouvernement fédéral, le ministre, l'ensemble du gouvernement, les différents ministères et l'administration elle-même.

Je m'attends à ce que ces nominations, comme toutes les autres, fassent l'objet de nombreuses discussions avec l'administration elle-même et avec les partenaires avec lesquels nous travaillons presque quotidiennement. Cela dit, la bonne personne sera choisie pour occuper les postes que le ministre a la responsabilité de pourvoir.

[Français]

M. Denis Trudel (Longueuil—Saint-Hubert, BQ): Monsieur le Président, puisque nous discutons aujourd'hui des compagnies ferroviaires, des ports, et ainsi de suite, j'aimerais revenir sur le fait que, l'an passé, on apprenait que le CN, qui est tout de même la plus grosse compagnie ferroviaire au Canada, n'avait aucun francophone à son conseil d'administration, ce qui est en contradiction flagrante avec la Loi sur les langues officielles.

Nous avons vu cela du côté d'Air Canada. Au Canada anglais, on est peut-être moins au courant de cela, mais, au Québec, des gens qui n'arrivent pas à recevoir des services en français, des pilotes et des agents de bord qui ne parlent pas français, cela fait souvent les manchettes. Il y a des milliers de plaintes chaque jour. Pourtant, il y a une loi sur les langues officielles. Techniquement, ces sociétés sont assujetties à cette loi.

Ordres émanant du gouvernement

Mon collègue ne pense-t-il pas que cela est en quelque sorte un scandale? Ne devrait-on pas travailler plus fort pour que ces entreprises respectent la Loi sur les langues officielles?

• (1235)

[Traduction]

M. Vance Badawey: Monsieur le Président, tout simplement, c'est oui. Nous devrions traiter cette question en partenariat avec les organismes avec lesquels nous travaillons. Puis-je suggérer au député que le député assis juste à côté de lui soulève cette question lorsque le projet de loi sera renvoyé au comité après la deuxième lecture? Bien entendu, nous pourrions formuler des recommandations pour aider à corriger cette situation.

Mme Heather McPherson (Edmonton Strathcona, NDP): Monsieur le Président, le député de Skeena-Bulkley Valley a parlé de ce projet de loi au caucus néo-démocrate et a soulevé de sérieuses inquiétudes.

On a fait totalement abstraction, dans le projet de loi, des recommandations formulées par le groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement et le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Le rapport du Comité sur la sécurité ferroviaire contenait 21 recommandations, dont aucune n'a trouvé écho dans le projet de loi. Six d'entre elles, en fait, portaient sur les pénuries de main-d'œuvre, mais il n'est nullement question d'une pénurie de la main-d'œuvre dans le projet de loi.

Je me demande si le député pourrait nous dire comment le sujet pourrait être inclus dans le projet de loi lorsqu'il sera renvoyé au comité pour y être amélioré.

M. Vance Badawey: Monsieur le Président, encore une fois, la réponse est oui. L'une des choses qui nous tient à cœur et que respectons à la Chambre est le travail des comités.

Je suis membre du comité des transports depuis 2015 avec son collègue, et je peux dire que nous sommes impatients d'intégrer beaucoup de mesures issues des rapports que nous avons réalisés, qu'il s'agisse de l'examen de la modernisation des ports, de l'examen de la Voie maritime du Saint-Laurent, de la stratégie pour l'emploi ou du groupe de travail qui s'est penché sur les chaînes d'approvisionnement. Le Comité s'emploiera à intégrer ces recommandations et à adopter une approche pangouvernementale pour que toutes les mesures législatives soient cohérentes les unes avec les autres. Cependant, le plus important est de faire en sorte que les intérêts de ceux auxquelles ces mesures s'adressent, à savoir les clients qui se trouvent dans les chaînes d'approvisionnement, soient le mieux servis possible. Bien sûr, cela améliorerait la fluidité.

Au bout du compte, le Comité, la Chambre et le gouvernement essaient de mettre les mesures législatives à jour ainsi que les moyens avec lesquels nous voulons que les gens et les marchandises circulent dans notre pays.

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, le projet de loi est extrêmement important pour les habitants de ma circonscription. Le problème ne concerne pas seulement les porte-conteneurs, qui ont été mentionnés dans la chaîne d'approvisionnement, mais aussi les vraquiers, en particulier ceux qui transportent du charbon et des céréales.

Ordres émanant du gouvernement

Je tiens à souligner que l'Administration portuaire Vancouver Fraser est extrêmement inefficace et incompétente, ce qui a pour conséquence qu'il y a presque toujours un grand nombre de bateaux qui attendent dans nos zones marines sensibles avant d'accéder au port. Les cargos et les vraquiers, qui ne paient rien pour avoir le privilège de stationner gratuitement, détruisent tous les jours des organismes benthiques et endommagent l'habitat de baleines menacées d'extinction.

Le projet de loi donnerait au ministre un certain pouvoir qui lui permettrait d'insister pour que ces navires soient déplacés, mais des amendements devront être apportés par le comité. Je tiens à le signaler dès maintenant afin que les membres du comité des transports et le nouveau ministre des Transports sachent qu'il s'agit d'une question brûlante et que les gens des circonscriptions de Saanich-Gulf Islands, de Cowichan—Malahat—Langford et de Nanaimo—Ladysmith sont très en colère. Il faut que cela cesse. Nous en avons assez.

J'espère que le gouvernement est prêt à accepter des amendements.

M. Vance Badawey: Monsieur le Président, je salue la franchise de la députée de Saanich—Gulf Islands. Avec elle, on sait toujours à quoi s'en tenir, et je l'en remercie. Eh bien oui, absolument, nous nous réjouissons d'avance que la députée présente des amendements de ce genre au comité.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, le projet de loi prévoit que le ministre peut créer des zones d'exclusion pour les bâtiments. Je suis sûr que la députée et ses collègues auront beaucoup de choses à dire là-dessus au comité, et je peux lui assurer que nous serons prêts à les écouter.

M. Brad Vis (Mission—Matsqui—Fraser Canyon, PCC): Monsieur le Président, je compte partager mon temps avec la députée de Sentier Carlton—Eagle Creek.

L'un des événements les plus marquants de mon mandat de député a été la disparition des lignes de chemin de fer du CN et du CP, lorsqu'elles ont été emportées par les eaux. Plus de 30 voies ferrées de Fraser Canyon ont ainsi été emportées par les eaux. En fait, c'était en novembre, il y a deux ans, et je participais à une réunion avec le ministre de la Protection civile. Quand je suis sorti de la réunion pour aller rencontrer les journalistes, ceux-ci ne s'intéressaient qu'aux tribulations du Parti conservateur. J'ai failli perdre les pédales, parce qu'alors que les voies ferrées avaient été emportées par les eaux et que toutes nos infrastructures de transport reliant la Colombie-Britannique au reste du Canada étaient paralysées, ces journalistes n'en avaient que pour la situation d'une sénatrice de notre caucus.

L'heure était grave en Colombie-Britannique, mais les journalistes n'en avaient cure. En fait, ils n'avaient rien à cirer du fait que la Colombie-Britannique était complètement isolée. Malheureusement, le projet de loi C-33, qui a été rédigé par des fonctionnaires d'Ottawa sous la direction de l'ancien ministre, ne donne absolument pas à la Colombie-Britannique les outils dont elle a besoin pour doter le Canada d'un réseau d'infrastructures compétitives capable de garantir l'exportation et l'importation des marchandises, et pour que nos ports maritimes, nos ports intérieurs et nos aéroports aient les infrastructures dont ils ont besoin pour assurer le bon fonctionnement et la compétitivité de notre économie.

Il va sans dire que notre réseau d'infrastructures génère des milliards de dollars d'activité économique chaque année, qu'il repré-

sente 3,6 % du PIB du Canada et qu'il emploie des centaines de milliers de travailleurs. Qui plus est, 20 % des emplois au Canada sont directement liés au commerce. Par conséquent, 20 % des emplois sont directement liés à la capacité du Canada d'acheminer, d'entreposer et de transporter de façon efficace les marchandises que nous produisons chez nous et que nous vendons à l'étranger, ainsi que les marchandises que les Canadiens consomment et qu'ils importent d'autres pays.

Pour en revenir aux glissements de terrain qui ont emporté les voies ferrées du CN et du CP dans Mission—Matsqui—Fraser Canyon, l'ancien ministre des Transports avait commencé à s'attaquer très sérieusement aux problèmes que nous avons avec nos chaînes d'approvisionnement. Heureusement qu'il l'a fait. Il a créé un groupe de travail, avec le battage publicitaire habituel, et l'a chargé d'examiner certains des problèmes criants.

J'ai pu examiner le rapport hier soir. Parmi les principales recommandations, il y a celle de désengorger la chaîne d'approvisionnement des transports. Le rapport explique précisément pourquoi le port de Vancouver est actuellement classé comme l'un des ports les pires et les plus inefficaces du monde. C'est dû en grande partie à ce qui a déjà été évoqué dans le débat: nous ne pouvons pas faire sortir les conteneurs assez vite de nos ports, principalement parce que nous n'avons pas l'infrastructure pour le faire.

La deuxième recommandation du rapport est de numériser et créer une visibilité de bout en bout de la chaîne d'approvisionnement des transports pour l'efficacité, l'imputabilité, la planification, l'investissement et la sécurité. Je souligne que le projet de loi traite quelques-uns de ces enjeux en permettant à d'autres ports d'entrée de suivre le processus utilisé par l'Agence des services frontaliers du Canada pour le marquage de l'entrée et de la sortie de nos marchandises.

Le groupe de travail a envisagé la création d'un bureau chargé de la chaîne d'approvisionnement. Lorsque j'entends cela, je me dis que le ministère à Ottawa n'a pas affecté suffisamment de gens au sein du ministère pour s'attaquer à la première question, à savoir le désengorgement de la chaîne d'approvisionnement des transports. Ce que je lis dans le rapport d'experts, c'est qu'Ottawa n'a pas fait assez dans le cadre de son mandat actuel pour s'assurer que les marchandises peuvent circuler efficacement au Canada.

Le cinquième point concernait la mobilisation des groupes autochtones. Le projet de loi parle un peu de pouvoirs consultatifs accrus pour les Autochtones. Je noterai qu'en ce qui concerne l'emploi des Autochtones, dans ma circonscription, le chemin de fer et le terminal Ashcroft sont parmi les plus grands employeurs. Certes, il y a des tensions de temps en temps, mais je crois que le secteur privé prend déjà la réconciliation au sérieux si l'on considère le nombre d'Autochtones qu'il embauche, et ces emplois apportent énormément aux collectivités rurales et éloignées, en particulier des Premières Nations.

• (1240)

La recommandation suivante du rapport porte sur la nécessité de « [p]rotéger les corridors, les passages frontaliers et les portes d'entrée contre les perturbations et les interruptions afin d'assurer un accès sans entrave aux modes de transport commercial et la continuité du mouvement de la chaîne d'approvisionnement ». Là encore, cette recommandation me paraît liée à la première, à savoir désengorger la chaîne d'approvisionnement des transports. Nous ne parvenons pas à transporter efficacement les marchandises au Canada.

Il est recommandé ensuite de collaborer avec les États-Unis et les provinces et territoires pour obtenir la reconnaissance réciproque des règlements et des pratiques. Là encore, il s'agit de désengorger la chaîne d'approvisionnement des transports, toujours pour la même raison: nous ne parvenons pas à transporter efficacement les marchandises au Canada.

Le rapport aborde la question de la révision du mandat de l'Office des transports du Canada. Dans l'ensemble, en ce qui a trait au groupe de travail national, l'ancien ministre a fait savoir très clairement au Canada et aux entreprises privées qu'il allait prendre des mesures et que des améliorations majeures allaient être apportées.

Il va sans dire que, sous le précédent gouvernement conservateur, des milliards de dollars ont été investis dans l'Ouest du Canada dans le cadre de stratégie de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique.

Nous avons présidé à la création de la route 17. Certaines de nos lignes de chemin de fer ont été doublées à certains endroits. De nouveaux échangeurs et viaducs ont été aménagés pour assurer le transport fluide des marchandises. Une loi a été adoptée pour améliorer la viabilité commerciale des exportateurs et importateurs d'ici, de sorte que les Canadiens puissent importer les produits dont ils ont besoin et que nos partenaires de l'étranger puissent en faire autant avec les produits canadiens, à l'échelle mondiale, parce que, je le rappelle, le Canada est un pays commerçant.

En ce qui concerne le projet de loi dont nous sommes saisis aujourd'hui, je constate qu'il y a beaucoup de nouvelles formalités administratives, de nouveaux pouvoirs et une approche prescriptive et bureaucratique qui ne tiennent pas compte du grand problème que le ministre même qui a présenté ce projet de loi voulait régler lorsqu'il a créé le Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement.

Où en sommes-nous aujourd'hui? Partout au Canada, les petites entreprises dénoncent l'augmentation des frais d'expédition pour accéder au marché de l'Asie-Pacifique. Il y a eu dernièrement des conflits de travail dans les ports de la Colombie-Britannique. Des milliers d'entreprises ne travaillent pas aussi rapidement qu'elles le voudraient parce qu'elles sont entravées par nos chaînes d'approvisionnement, par nos réseaux ferroviaires.

Ce que je souhaite de la part du gouvernement, à mesure que ce projet de loi avancera, c'est qu'il envisage de le recadrer afin de garantir que l'on atteindra quelques grands objectifs. En quoi cette mesure législative rendra-t-il le transport de marchandises au pays objectivement plus efficient? Quels obstacles réglementaires actuels peut-on éliminer pour que les petites entreprises, les exportateurs et les importateurs arrivent à obtenir assez rapidement les produits dont ils ont besoin?

Je sais qu'en Saskatchewan, les agriculteurs redoutent constamment les goulots d'étranglement que l'on connaît en Colombie-Bri-

Ordres émanant du gouvernement

tannique. La Saskatchewan produit certaines des meilleures légumineuses au monde, mais parce que notre infrastructure de transport ferroviaire est déficiente, elle ne parvient pas à acheminer ces produits assez rapidement jusqu'aux marchés.

Je sais que les importateurs d'acier coréen en Colombie-Britannique doivent payer des frais de transport beaucoup plus élevés, en grande partie à cause de certains des problèmes soulevés ici aujourd'hui. Ces produits poireautent sur un navire au large de l'île de Vancouver parce qu'ils ne peuvent pas accoster assez rapidement au port de Vancouver. Ce projet de loi pourrait régler tous ces problèmes, mais il n'en fait encore rien.

Il va sans dire que je ne l'appuierai pas, mais j'espère qu'à l'étape de l'étude en comité, le gouvernement fera volte-face pour recentrer ses efforts sur les recommandations bien accueillies du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement, afin de soutenir les petites entreprises, notre PIB global et la capacité concurrentielle du Canada dans une conjoncture économique mondiale très difficile.

• (1245)

M. Mark Gerretsen (Kingston et les Îles, Lib.): Monsieur le Président, dans la conclusion de son discours, le député a dit qu'il n'appuiera pas le projet de loi, mais qu'il espère que le gouvernement acceptera les recommandations une fois que le projet de loi aura été renvoyé au comité.

J'aimerais d'abord savoir si le député appuierait le projet de loi s'il revenait avec les recommandations, comme il l'a dit. Si la réponse est oui, alors pourquoi n'appuierait-il pas le renvoi du projet de loi au comité?

• (1250)

M. Brad Vis: Monsieur le Président, tant que les principaux problèmes relevés noir sur blanc dans le rapport du groupe de travail national ne seront pas résolus, je ne pense pas que le projet de loi puisse être appuyé. Le ministre avait l'occasion, lorsqu'il a préparé ce projet de loi, de s'appuyer sur les conseils d'experts qu'il avait sollicités d'office. Il serait irresponsable de ma part de soutenir ce projet de loi dans sa forme actuelle parce que le ministre lui-même n'a pas donné suite aux recommandations qu'il avait demandées à un groupe d'experts.

Mme Lori Idlout (Nunavut, NPD): *Uqaqtittiji*, j'ai remarqué quelques lacunes dans le projet de loi. Parmi les pires, il y a l'absence de reconnaissance des répercussions des changements climatiques. Le passage du Nord-Ouest est en train de s'ouvrir, et les ports de l'Arctique vont devenir de plus en plus nécessaires. Je me demande si le député convient que, lorsque le projet de loi sera renvoyé au comité, il faudra convoquer des témoins de l'Arctique pour parler de l'importance des ports dans l'Arctique.

M. Brad Vis: Monsieur le Président, j'estime que nous devons prendre connaissance des défis auxquels les Nunavummiuts sont confrontés en ce qui concerne l'accès aux ports. C'est une préoccupation très légitime que le projet de loi devrait selon moi régler. Le Canada est un pays arctique, alors j'espère que, pendant l'étude du comité, on accordera à cette question l'attention qu'elle mérite.

[Français]

M. Maxime Blanchette-Joncas (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, BQ): Monsieur le Président, je félicite mon collègue de son discours.

Ordres émanant du gouvernement

Plus tôt, il a parlé de *red tape*, notamment de fardeau administratif supplémentaire. Avec plusieurs de mes collègues du Bloc québécois, j'ai rencontré dernièrement des représentants des administrations portuaires. Ils nous ont dit qu'ils ont été consultés sur le projet de loi C-33, mais qu'il n'y avait rien, dans les choses qu'ils ont mentionnées lors des consultations, qui a été retenu dans ce projet de loi. Ils demandaient notamment d'avoir plus d'autonomie pour assurer leur développement.

Ce qu'on remarque à la lecture de ce projet de loi, c'est qu'il y a plus de reddition de comptes. On leur demande de faire encore plus de choses.

J'aimerais que mon collègue nous dise, si le projet de loi C-33 est renvoyé en comité pour y être étudié, s'il sera fera favorable à ce qu'il y ait moins de fardeau administratif, notamment pour les plus petites administrations qui n'ont pas toujours la capacité de gérer tout le tralala administratif.

M. Brad Vis: Monsieur le Président, comme le député l'a mentionné, j'ai aussi entendu les directeurs des ports mentionner que leur point de vue n'avait pas été inclus dans le projet de loi.

J'espère qu'à l'étape du comité, le gouvernement écouterait le secteur privé et les directeurs des ports pour améliorer le projet de loi et favoriser notre économie.

[Traduction]

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, le discours de mon collègue de Mission—Matsqui—Fraser Canyon rejoint le mien: nous sommes inquiets pour les agriculteurs des Prairies.

Le député a mentionné les producteurs de légumineuses de la Saskatchewan, mais les producteurs de blé de l'Alberta et les producteurs d'orge sont tous confrontés au même problème: les inefficacités massives du port de Vancouver, où les vraquiers poireautent, ce qui coûte cher à tout le monde: aux agriculteurs des Prairies, aux expéditeurs, aux clients et, tandis que les gros cargos se la coulent douce sur notre côte en profitant d'un stationnement maritime gratuit, à l'environnement de Saanich—Gulf Islands.

J'aimerais demander à mon collègue de me soutenir lorsque mes propositions d'amendement seront soumises au comité.

• (1255)

M. Brad Vis: Monsieur le Président, je n'ai pas encore vu les propositions d'amendement de la députée de Saanich—Gulf Islands, mais si je siégeais au comité des transports, j'ai bon espoir que, du moment qu'ils visent à fluidifier le transport de marchandises au Canada, je pourrais les appuyer.

Je noterai, puisque le terminal Ashcroft se trouve dans ma circonscription, que les responsables de celui-ci avaient trois enjeux précis qu'ils voulaient que le projet de loi traite, soit l'inclusion des conteneurs multimodaux dans le processus d'arbitrage exécutoire, le maintien du prolongement des limites d'interconnexion et les modalités des contrats d'expédition prévues dans la Loi sur les transports au Canada, qui pourraient à l'avenir limiter le droit de recours des expéditeurs.

Je tenais à ce que ces trois points soient également consignés au compte rendu. J'ai un peu raté le troisième point, mais je vois que je n'ai plus de temps.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Monsieur le Président, je suis heureuse de prendre la parole au sujet

du projet de loi C-33, Loi modifiant la Loi sur les douanes, la Loi sur la sécurité ferroviaire, la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, la Loi sur la sûreté du transport maritime, la Loi sur les transports au Canada et la Loi maritime du Canada et apportant une modification corrélative à une autre. Étant donné la longueur de ce titre, le projet de loi est plus simplement connu sous son titre abrégé qui est « Loi renforçant le système portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada ».

Pour mettre les choses en contexte, je rappelle qu'en avril 2017, le ministre des Transports de l'époque, l'honorable Marc Garneau, a entrepris un examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Puis, en 2018, il a annoncé un examen des administrations portuaires canadiennes afin d'optimiser leur rôle dans le système de transport. Comme d'autres députés l'ont mentionné, à la fin de 2022, l'ancien ministre des Transports a reçu le rapport final de 2022 du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement.

Le projet de loi C-33 a été présenté à la suite de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire et de l'examen de la modernisation des ports. S'il est adopté, ce projet de loi modifiera plusieurs lois existantes, comme l'indique son titre long.

Il est de plus en plus évident que des mesures urgentes s'imposent pour remédier à la congestion de la chaîne d'approvisionnement. En fait, dans son rapport final de 2022, le Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement recommande la prise de mesures urgentes pour remédier à la congestion de la chaîne d'approvisionnement.

Il est assez typique du gouvernement de refuser de prendre des mesures tant que le problème n'a pas atteint un point critique. Cela fait quatre ans que nous attendons un plan de modernisation des ports, mais ce projet de loi ne s'attaque pas aux causes profondes de la congestion de la chaîne d'approvisionnement.

Bien que cela ne soit pas une surprise, il est néanmoins décevant que le gouvernement continue de proposer une mesure inadéquate pour s'attaquer à des questions importantes comme celle-ci. Le projet de loi C-33 n'offre pas de solution aux problèmes de longue date entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer. Au contraire, il semble indiquer que le statu quo est tout à fait acceptable.

Le projet de loi ne prévoit rien non plus pour régler les conflits du travail qui ont des répercussions sur les chaînes d'approvisionnement. Le législateur se contente de préciser que les blocages de voies ferrées sont illégaux, ce que l'on savait déjà. Quoi qu'il en soit, le véritable problème réside dans l'application de la loi. Cette précision ne changera rien à la réalité des blocages de voies ferrées. Seule l'application de nos lois le fera.

Depuis que ce projet de loi a été présenté, il y a eu un changement de ministre. Le gouvernement s'est peut-être rendu compte que l'ancien ministre avait échoué dans ce dossier. Les libéraux tentent peut-être de sauver les apparences en changeant de ministre, en prétendant qu'ils ont reconnu leurs lacunes et qu'ils apporteront des changements.

Cependant, le schéma est déjà établi. Le gouvernement continuera à proposer des politiques boiteuses et à centraliser le pouvoir à Ottawa. Parlant de centralisation du pouvoir, précisons que les ports sont censés fonctionner de manière indépendante et travailler dans l'intérêt de l'économie nationale et de la chaîne d'approvisionnement. Toutefois, le précédent ministre des Transports a clairement indiqué dans son discours sur ce projet de loi et en répondant à une question de mon collègue le député de Chilliwack—Hope que le gouvernement réduisait cette indépendance et essayait d'exercer un grand contrôle sur les ports.

Il s'agit là d'une question fort inquiétante. Les ports doivent avoir la liberté de fonctionner efficacement. Pour cela, il faut d'abord leur permettre d'élire leurs propres dirigeants. Les ports n'ont pas besoin que des ministres libéraux choisissent les présidents de leurs conseils d'administration locaux. Le pouvoir ministériel de nommer le président réduit l'indépendance des ports.

Cela soulève la question suivante: pourquoi le gouvernement croit-il que c'est lui qui devrait nommer les présidents des administrations portuaires? Il n'a pas fourni d'explication raisonnable en ce qui concerne cette mesure. Les Canadiens n'ont pas besoin d'un processus décisionnel plus centralisé à Ottawa.

L'un des vices du gouvernement, hélas, est son orgueil démesuré, qui pousse ses membres à penser qu'ils ont une touche magique, alors qu'ils brisent tout ce qu'ils touchent. Il suffit de voir comment le premier ministre a dirigé son Cabinet au cours des huit dernières années, en lui dictant sa conduite et en centralisant le pouvoir. Cela s'est traduit par des désastres successifs.

• (1300)

Un autre aspect de ce projet de loi qui entraverait le travail des ports canadiens est celui des nouvelles exigences en matière de rapports. Ces exigences réduiraient l'efficacité et la compétitivité des ports canadiens, et elles seraient particulièrement lourdes pour les petits ports. Il s'agit là d'une autre caractéristique du gouvernement libéral: étendre son contrôle sur les grandes entreprises et noyer les petites entreprises sous la paperasserie, jusqu'à ce qu'elles soient complètement dépendantes du gouvernement.

En outre, une bureaucratie trop contraignante ferait augmenter les coûts, qui se répercuteraient inévitablement sur les consommateurs canadiens. De plus, les nouveaux comités consultatifs proposés pourraient restreindre la capacité des ports à prendre des décisions susceptibles d'améliorer leur capacité et leur efficacité.

Les entreprises n'ont pas besoin de plus de réglementation gouvernementale; elles ont besoin de plus de liberté pour pouvoir fonctionner efficacement de façon autonome. Elles n'ont pas besoin que le gouvernement leur dise comment elles doivent fonctionner. Les personnes qui travaillent dans ce secteur et dans ces ports savent mieux que quiconque ce qu'elles doivent faire pour accroître leur efficacité. L'imposition d'une approche unique à tous les ports du pays ne tient pas compte des défis propres à chacun d'entre eux.

Il est essentiel que les administrations portuaires locales prennent les décisions pour que l'efficacité des ports de notre pays soit modernisée et améliorée. Une fois de plus, les pouvoirs ministériels supplémentaires prévus dans ce projet de loi limiteraient la prise de décision locale par les administrations portuaires, ce qui entraînerait d'autres retards dans la modernisation de nos ports. Cela réduirait leur efficacité et aurait un impact sur la compétitivité. Il en résulterait une augmentation du coût répercuté sur les consommateurs,

Ordres émanant du gouvernement

teurs, ce qui contribuerait à la crise du coût de la vie que le gouvernement a créée dans ce pays.

Il manque à ce projet de loi une solution aux problèmes de longue date entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer. C'est là un élément crucial de la chaîne d'approvisionnement. Cependant, le gouvernement n'en a pas tenu compte, ce qui prouve qu'il n'a pas l'intention de résoudre les problèmes mis en évidence dans le rapport du groupe de travail. Cela témoigne d'un manque inquiétant de compréhension des aspects importants de la chaîne d'approvisionnement. Au lieu de saisir l'occasion d'apporter des changements et de s'attaquer à ce problème, le gouvernement semble se contenter de laisser passer l'occasion, tout en continuant à appliquer une politique médiocre.

Les conservateurs soutiendront toujours les mesures qui renforcent nos chaînes d'approvisionnement; nous ne pouvons donc pas consentir aux efforts de la coalition libérale-néo-démocrate pour centraliser le pouvoir à Ottawa et mettre les ports sous la coupe des gardiens d'Ottawa. Les conservateurs ne soutiendront pas les gardiens inefficaces, qui n'ont fait que compliquer la vie des Canadiens. La coalition libérale-néo-démocrate doit s'efforcer d'éliminer les gardiens, et non de les valider en leur accordant davantage de pouvoirs et de responsabilités.

Les conservateurs ne peuvent pas soutenir une augmentation de la paperasserie et de la bureaucratie, en particulier dans notre chaîne d'approvisionnement. Si les libéraux souhaitent que les administrations portuaires s'alignent sur leurs objectifs, comme l'a déclaré le ministre précédent, nous pensons que les ports doivent fonctionner dans l'intérêt de l'économie nationale et de la chaîne d'approvisionnement.

Avec un pays de la taille du nôtre, nous avons besoin d'une chaîne d'approvisionnement efficace dans laquelle toutes les parties fonctionnent bien ensemble. Je pense que le gouvernement devrait remettre sur le métier son travail et rédiger un projet de loi qu'il pourrait présenter à la Chambre, qui apporte des changements substantiels à notre chaîne d'approvisionnement et qui répond aux préoccupations soulevées par le groupe de travail.

Un projet de loi visant à résoudre le problème de la congestion de la chaîne d'approvisionnement doit tenir compte de toutes les préoccupations des parties prenantes et supprimer les solutions autoritaires et paternalistes d'Ottawa, qui semblent être la marque de commerce du gouvernement. Ce projet de loi ne fait ni l'un ni l'autre.

• (1305)

[Français]

M. Mario Simard (Jonquière, BQ): Monsieur le Président, j'ai bien aimé la fin du discours de ma collègue. Elle a fait référence à l'approche « Ottawa a toujours raison », qu'on utilise souvent. Dans son discours, elle parlait aussi des pouvoirs centralisateurs qu'essaie de développer la coalition libérale—néo-démocrate. Je suis entièrement d'accord avec elle.

Il y a cependant une petite incohérence avec ce que j'ai entendu hier. Son chef a dit qu'il allait rendre le soutien aux infrastructures des villes conditionnel à l'atteinte de cibles en matière de logement, même si on ne connaît pas ces cibles. Ne s'agit-il pas de l'approche « Ottawa a toujours raison »? N'est-ce pas là encore une fois une forme de centralisation?

J'aimerais que ma collègue nous explique cela.

Ordres émanant du gouvernement

[Traduction]

Mme Kelly Block: Monsieur le Président, je reconnais les observations de mon collègue concernant l'approche paternaliste d'Ottawa que le gouvernement a tendance à adopter. Je suis d'accord avec lui pour dire que ce projet de loi ne fait que répéter la même chose.

Je sais que le rapport final du groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement demandait des mesures urgentes pour remédier immédiatement à la congestion de la chaîne d'approvisionnement, et je suis sûre qu'il conviendrait avec moi que le projet de loi qui a été déposé à la Chambre ne fait absolument rien pour répondre aux préoccupations du groupe de travail. Encore une fois, des pouvoirs ministériels supplémentaires ne feraient que limiter la prise de décision par les administrations portuaires locales, ce qui, je le sais, préoccupe beaucoup les membres de son caucus, et entraînerait de nouveaux retards dans la modernisation de nos ports dans tout le pays.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Monsieur le Président, dans son discours, ma collègue a parlé d'un élément qu'il y aurait lieu de développer davantage afin que nous puissions comprendre quelle est sa position. Elle a l'occasion de l'illustrer pour ceux qui nous écoutent.

Même si on ne retrouve pas grand-chose dans le projet de loi C-33, il y a tout de même cette chose qui me dérange: la volonté du ministre d'avoir la mainmise sur la nomination des présidents des ports partout au Canada, c'est-à-dire de décider qui va aller où. Pire encore, on sait que quand ce sont les ministres libéraux qui font ce genre de choix, les personnes sélectionnées ne sont pas redevables à la population. Leur objectif n'est pas de développer le port, mais de faire plaisir au ministre. La plupart du temps, les personnes choisies seront des amis du ministre ou des amis du Parti libéral.

J'aimerais savoir si ma collègue pense que cet élément, qu'on retrouve dans le projet de loi, constitue une amélioration.

[Traduction]

Mme Kelly Block: Monsieur le Président, j'ai eu l'occasion d'écouter le débat sur ce projet de loi. Je dirais qu'une autre caractéristique est que le gouvernement actuel est bien connu pour nommer ses amis et ses partisans libéraux, non seulement à son avantage lorsqu'il s'agit des décisions prises par les organes de décision, mais aussi pour remplir les poches des initiés et des amis libéraux. Je ne crois absolument pas que ce projet de loi fasse quoi que ce soit pour remédier à ce statu quo.

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Monsieur le Président, tous les matins, devant ma petite maison du Nord de l'Ontario, nous entendons le grondement du train. J'ai toujours aimé ce son. Ma famille travaillait dans le secteur ferroviaire, et lorsque j'entends le sifflement du train au loin, je me sens bien. Cependant, ce train transporte d'énormes citernes d'acide sulfurique en provenance de la fonderie de Rouyn-Noranda, et il passe devant ma maison.

Chaque matin, lorsque j'entends ce grondement, je veux savoir que les wagons de la fonderie sont sur des voies sûres et que nos travailleurs sont en mesure de s'en occuper, car un déraillement de cette nature serait catastrophique dans notre région du Nord, où les systèmes lacustres sont fragiles. Un tel déraillement serait catastrophique dans notre région du nord, où les systèmes lacustres sont fragiles. Il serait catastrophique n'importe où dans ce pays, en parti-

culier dans de nombreuses villes et collectivités du pays. Nous avons vu le désastre de Lac-Mégantic où tant de personnes sont mortes à cause d'un manque de réglementation.

Je voudrais demander à ma collègue quelle est l'importance de cette question. On nous a dit que l'autorégulation fonctionnait. Ce n'est pas le cas. Nous avons besoin de mesures fortes pour nous assurer que ce que nous transportons dans le pays est transporté en toute sécurité, pour les travailleurs, pour les communautés et pour l'environnement. Il est nécessaire de s'assurer que le gouvernement fédéral assume ses responsabilités en la matière.

● (1310)

Mme Kelly Block: Monsieur le Président, les conservateurs comprennent que non seulement un système de transport efficace est essentiel pour garantir des chaînes d'approvisionnement fiables, mais qu'un système de transport sûr, y compris un système de transport ferroviaire sûr, est également essentiel. Nous avons besoin de chaînes d'approvisionnement fiables si nous voulons faire croître l'économie canadienne. Nous soutenons les mesures qui renforcent nos chaînes d'approvisionnement, et je pense que la sûreté est l'une de ces mesures.

M. Parm Bains (Steveston—Richmond-Est, Lib.): Monsieur le Président, je vais parler du renforcement de la gouvernance des conseils d'administration des ports stratégiques du Canada. Ma circonscription, Steveston—Richmond Est, est le siège de tous ces ports: ferroviaires, aériens et maritimes. C'est une ville insulaire de nature, et j'espère que le Président la visitera un jour.

Le modèle de gouvernance qui sous-tend les autorités portuaires du Canada a été conçu pour assurer une gestion responsable de ces actifs stratégiques clés et pour les positionner en tant qu'acteurs commerciaux capables d'agir de façon crédible sur le marché. Les activités quotidiennes de ces autorités portuaires sont dirigées par des conseils d'administration indépendants qui sont chargés de veiller à ce que la planification, les décisions et les opérations portuaires s'inscrivent résolument dans l'intérêt public. Dans ce contexte, le ministre des Transports conserve le rôle essentiel de définir l'orientation stratégique qui guide le travail de ces conseils.

Pendant 20 ans, ce modèle de gouvernance a bien servi le Canada. Il a permis aux Canadiens de bénéficier de services de classe mondiale tout en veillant à ce que la capacité augmente pour soutenir l'économie du pays d'une manière progressive et financièrement viable. Par ailleurs, le Canada et le monde ont évolué. Nos échanges avec le monde se développent et sont de plus en plus diversifiés. Les compagnies maritimes qui soutiennent ces échanges se sont consolidées et construisent des navires encore plus grands, et les connexions logistiques entre les services de transport et les expéditeurs gagnent en intensité et en innovation technologique. Ces évolutions soulignent l'importance de veiller à ce que nos ports puissent s'adapter pour servir nos chaînes d'approvisionnement nationales et nos connexions globales avec le monde.

Parallèlement, il est essentiel de reconnaître que les ports assument leurs mandats nationaux dans des contextes très locaux. Au fur et à mesure que les ports du Canada se sont développés, l'intérêt du public pour leurs opérations s'est également accru. Aux yeux des collectivités autochtones et locales, la gouvernance portuaire ne consiste pas seulement à orchestrer un commerce maritime sûr, mais elle est aussi, aujourd'hui plus que jamais, liée à la durabilité de l'environnement et à notre important programme national de réconciliation. En d'autres termes, les administrations portuaires canadiennes doivent faire preuve d'une plus grande adaptabilité et d'une plus grande réactivité dans un contexte opérationnel de plus en plus complexe. Les choses ont changé depuis leur création il y a plus de 20 ans.

Trois objectifs importants sont au cœur de l'approche gouvernementale visant à garantir que la gouvernance portuaire suive le rythme: veiller à ce que les conseils d'administration des ports disposent des bonnes personnes aux bons postes pour gérer ces actifs stratégiques, structurer l'engagement continu avec les collectivités autochtones et locales pour mieux éclairer la prise de décision, et améliorer les rapports pour permettre un meilleur engagement, une meilleure responsabilité et une meilleure surveillance du public. Je parlerai successivement de ces trois objectifs.

Pour améliorer les performances des conseils d'administration, il est essentiel qu'ils soient composés de personnes adéquates. C'est pourquoi le gouvernement propose d'ajouter un administrateur des Prairies aux conseils d'administration des administrations portuaires de Thunder Bay et de Prince Rupert, en reconnaissance du rôle que ces ports jouent dans l'exportation des produits de base des Prairies. En outre, une plus grande souplesse est proposée pour permettre à plus d'un administrateur municipal de siéger dans les cas où un port est situé dans plus d'une municipalité. Il est essentiel de reconnaître le leadership des conseils d'administration en ce qui concerne ces actifs stratégiques, et le projet de loi C-33 propose de permettre au ministre des Transports de désigner le président du conseil d'administration parmi les administrateurs et en consultation avec eux.

En ce qui concerne l'engagement avec les collectivités autochtones et locales, ce projet de loi propose d'établir des mécanismes structurés pour permettre un dialogue plus significatif et continu. L'examen de la modernisation des ports a donné lieu à des consultations approfondies avec les parties prenantes. Au cours de ces consultations, il a été noté que la profondeur et la qualité des relations entre les administrations portuaires et les collectivités autochtones et locales peuvent varier. Ces relations sont essentielles pour harmoniser les attentes et les objectifs et pour éclairer les décisions portuaires qui ont des implications économiques, environnementales et sociales. C'est pourquoi ce projet de loi propose la création de trois comités consultatifs distincts au niveau de la direction du port, afin d'engager le dialogue avec les nations autochtones, les collectivités locales et les gouvernements locaux. Ces comités offriraient des possibilités d'engagement plus significatives et plus structurées.

• (1315)

Le troisième objectif clé de gouvernance de ce projet de loi vise à accroître la reddition de comptes afin de favoriser la transparence dans la planification et les opérations portuaires, y compris la performance environnementale. Le projet de loi C-33 renforcerait la diligence raisonnable des administrations portuaires en matière de planification en les obligeant à fournir des plans d'utilisation des

Ordres émanant du gouvernement

sols selon un cycle quinquennal. Cela faciliterait la participation des collectivités locales et des parties prenantes au processus de planification portuaire. En outre, les mesures proposées moderniseraient les exigences en matière de rapports financiers et de divulgation qui s'alignent sur les normes internationalement reconnues. Le projet de loi C-33 obligerait en outre les administrations portuaires à rendre compte publiquement des émissions de gaz à effet de serre et à établir des plans d'adaptation aux changements climatiques. Ces mesures permettraient aux ports d'être des chefs de file dans la gestion des risques climatiques. Il est important de noter que ces nouvelles exigences en matière de rapports environnementaux s'inscrivent dans le cadre de l'ambitieux programme du gouvernement sur les changements climatiques et qu'elles sont conformes aux exigences qui s'appliquent aux autres institutions publiques.

Dans le but d'améliorer la gouvernance portuaire et de veiller à ce que ces entités demeurent des chefs de file, le projet de loi C-33 exigerait que les administrations portuaires procèdent, tous les trois ans, à une évaluation de leurs pratiques de gouvernance. Il s'agit d'une pratique exemplaire en matière de gouvernance d'entreprise qui convient à des actifs d'une si grande importance pour le pays. Ces évaluations porteraient sur l'efficacité et le respect des pratiques de gouvernance, notamment celles liées à la tenue des registres, à l'utilisation de matrices de compétences et à la promotion de la diversité dans le recrutement. Les résultats de ces évaluations seraient communiqués à Transports Canada afin d'orienter les politiques futures qui permettent aux administrations portuaires de demeurer des chefs de file. Dans l'ensemble, ces réformes importantes en matière de gouvernance permettraient d'établir des conseils d'administration portuaire plus compétents, plus transparents et plus responsables, conformément au rôle important que jouent les ports en tant qu'instruments de politique publique.

Ces mesures s'appuient sur des bases solides établies dans les années 1990, lorsque la Loi maritime du Canada a été adoptée. Elles permettraient d'adapter la gouvernance portuaire aux réalités modernes et de mieux arrimer les réalités nationales et locales. Les ports demeureront ainsi des acteurs du marché agiles et mieux à même de solidifier les liens entre le Canada et le monde.

Nous sommes heureux de faire progresser ces réformes. Le projet de loi C-33 repositionnerait fondamentalement les administrations portuaires du Canada et maintiendrait ces installations de classe mondiale qui sont à la base de nos chaînes d'approvisionnement essentielles et de notre économie nationale.

• (1320)

[Français]

M. Denis Trudel (Longueuil—Saint-Hubert, BQ): Monsieur le Président, je vais reposer la question que j'ai posée ce matin, parce que je n'ai pas eu de réponse.

Depuis ce matin, j'écoute le débat et je ne sais pas trop quoi en penser. Nous étudions un projet de loi un peu fourre-tout sur les ports et sur les entreprises ferroviaires. Or, en ce moment, la Terre brûle, il y a des feux de forêt partout. On n'a jamais été aussi inefficace dans la lutte contre les changements climatiques. Il y a aussi une crise du logement et on doit construire 3,5 millions de logements au Canada. Cela n'a absolument aucun bon sens. En 2022, le Canada a dépensé 50 milliards de dollars dans l'industrie pétrolière. Pendant ce temps, il y a 10 000 itinérants au Québec.

Ordres émanant du gouvernement

Ce projet de loi C-33, est-ce que c'est tout ce que le gouvernement libéral a à proposer face à toutes les crises qui sont en train d'éclater partout au pays?

[Traduction]

M. Parm Bains: Monsieur le Président, il y a beaucoup de choses importantes dans ce projet de loi. J'ai parlé de Steveston—Richmond—Est, d'où je viens, qui est entourée d'eau et qui dispose de toutes les chaînes d'approvisionnement, compte tenu de son emplacement.

Nous prenons tous ces éléments en compte, et nous avons été témoins du leadership des conseils d'administration et de la consultation dont j'ai parlé, qui sont nécessaires pour prendre toutes ces décisions. Par exemple, le Port de Vancouver accorde de l'importance aux animaux marins et au bruit qui provient des ports. Ce type d'améliorations va se poursuivre et ce projet de loi reflète toutes ces décisions.

Mme Bonita Zarrillo (Port Moody—Coquitlam, NPD): Monsieur le Président, mon intervention ira dans le même sens que celle de mon collègue.

Je ne peux pas croire que le discours du député portait sur les conseils d'administration des ports et leurs orientations stratégiques. Ce dont on a besoin à l'heure actuelle, c'est d'une meilleure gestion du trafic dans les ports. Les opérations à flot doivent être mieux gérées. J'ai participé à une visite guidée du port de Vancouver cet été, et la gestion du trafic est vraiment n'importe quoi. Il n'y a pas d'autorité centrale qui s'en occupe, et ce ne sont certainement pas les conseils d'administration ou les élus municipaux qui vont s'en charger.

C'est un grave problème. C'est un problème de sécurité, de transparence et d'équité. De quelle manière ce projet de loi améliorera-t-il l'équité, la sécurité et la gestion des ports?

M. Parm Bains: Monsieur le Président, je suis un peu surpris. Ce qu'il faut, c'est collaborer, écouter les communautés et comprendre leurs besoins. Dans mon discours, j'ai parlé de consulter, de suivre les conseils et d'être à l'écoute des communautés et de leurs besoins afin de prendre les bonnes décisions. Ce sont des décisions importantes.

Je ne sais pas pourquoi la députée ne veut pas travailler avec les communautés pour faire ce travail, qui est si important pour les régions que nous représentons.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Monsieur le Président, tantôt, j'écoutais le discours de mon collègue libéral. Évidemment, les mots ont de l'importance. Une partie de son discours a capté mon attention et je voudrais y revenir.

À un moment donné, il a dit qu'un des objectifs du projet de loi est de s'assurer que les conseils d'administration des ports sont composés des bonnes personnes, que les bonnes personnes sont assises autour de la table. Qui sont ces bonnes personnes? Cela veut-il dire que les personnes qui sont là en ce moment ne sont pas les bonnes? Cela veut-il dire que, dans le passé, on n'a pas nommé les bonnes personnes?

Pourtant, le gouvernement a le pouvoir de nommer beaucoup de personnes autour des tables des conseils d'administration. En fait, dans ce projet de loi, on parle précisément de nommer les présidents des conseils d'administration des ports.

Pour les députés de l'autre côte de la Chambre, les bonnes personnes sont-elles des partisans du Parti libéral?

• (1325)

[Traduction]

M. Parm Bains: Monsieur le Président, le travail que nous accomplissons ici, nous le faisons pour les citoyens. Nous devons être à l'écoute et collaborer.

Le projet de loi ne dit absolument pas qu'il faut être membre d'un parti ou d'un autre. Ce que j'ai dit, c'est qu'ils doivent représenter les communautés affectées par la chaîne d'approvisionnement. Nous en avons observé les répercussions négatives durant la pandémie. Nous devons répondre aux besoins de ceux qui travaillent dans ces corridors et suivre leurs conseils. Nous avons besoin des experts de ces industries. Ce sont eux que nous devons écouter.

Mme Rachael Thomas (Lethbridge, PCC): Monsieur le Président, le Canada est un pays fantastique qui s'étend sur plus de la moitié de l'hémisphère nord et traverse plus de six fuseaux horaires. C'est tout à fait incroyable. Nous sommes le deuxième pays au monde en termes de superficie et nous avons le littoral le plus étendu, avec plus de 240 000 kilomètres. C'est formidable.

Notre pays est vaste, et dans les premières années de la Confédération, nos prédécesseurs ont veillé à ce qu'il se construise de manière à favoriser l'unité nationale. Les Canadiens ont bâti sur le territoire les infrastructures et les équipements nécessaires pour transporter les marchandises d'un bout à l'autre du pays et pour pouvoir les envoyer par voie maritime vers d'autres pays. Le réseau ferroviaire, bien sûr, a joué un rôle incroyable et il continue de le jouer dans la capacité de notre pays à acheminer les marchandises vers les marchés étrangers et à l'intérieur de ses frontières.

Le projet de notre tout premier premier ministre, Sir John A. Macdonald, était une sorte de chef-d'œuvre. Il s'agissait du chemin de fer du Canadien Pacifique, qui devait nous unir en tant que nation. Il devait contribuer au bien-être économique de notre pays, et c'est exactement ce qu'il a fait. C'était un projet tellement visionnaire qu'il continue à le faire.

Les chemins de fer et les autres infrastructures nationales ont joué un rôle essentiel dans l'édification de notre pays, qui reste uni aujourd'hui. Au fur et à mesure de la mise en place de ces moyens de transport et de ces infrastructures, tant au niveau national qu'interprovincial, l'économie canadienne s'est développée, et le commerce international y a acquis une grande importance. Aujourd'hui encore, nous sommes une nation exportatrice. Cela nous permet de rester forts, mais seulement dans la mesure où nos infrastructures sont solides.

Le Canada a la chance de disposer d'une pléthore de ressources naturelles, d'une terre abondante et d'une population très vaillante qui est capable de belles réalisations, à condition que le gouvernement lui en laisse le loisir. Les Canadiens travaillent dur. Ils travaillent dur partout au pays pour construire, cultiver, récolter, extraire et recueillir le fruit de leur labeur, puis l'acheminer vers les marchés. Notre économie nationale nourrit le monde et l'alimente en énergie. En fait, nous sommes dotés de capacités tellement considérables que j'aimerais vraiment que le gouvernement cesse d'entraver notre marche et nous permette d'exceller.

Quoi qu'il en soit, nos chemins de fer et nos ports permettent à nos industries de livrer ce que le Canada a à offrir au monde et d'apporter au Canada ce que le monde a à nous offrir. Les infrastructures de notre grand pays constituent des moyens d'existence pour les travailleurs, les agriculteurs, les chefs d'entreprise et les familles. Elles leur permettent d'obtenir les biens dont ils ont besoin pour leur ménage et leur entreprise.

Le chemin de fer est littéralement au centre de ma ville, Lethbridge. C'est là que se trouve le pont High Level, qui enjambe la rivière Oldman. Il s'agit de la plus grande structure ferroviaire du Canada et du plus long pont à chevalets du monde. Il est au cœur de notre ville.

Les chemins de fer et les ports du Canada sont bien plus qu'une simple infrastructure permettant d'acheminer des marchandises du point A au point B. L'infrastructure fait partie de l'héritage de l'édification de la nation canadienne, et c'est l'artère vitale de notre économie, qui n'est pas seulement notre présent, mais aussi notre avenir. Croire en nos infrastructures et en leur renforcement, c'est croire au peuple canadien, à notre pays et à sa vitalité future, car sans une économie prospère, il ne peut y avoir de peuple prospère. Sans infrastructure pour acheminer les produits vers les marchés, nous ne pouvons pas avoir une économie prospère. Par conséquent, l'infrastructure est essentielle à notre économie, qui est essentielle à la force de notre peuple et de ce pays que nous chérissons.

Soyons clairs. Les infrastructures de notre pays présentent des défis de taille à relever, en particulier dans le domaine du transport, alors je comprends le désir de relever ces défis, de résoudre les problèmes et de rechercher une plus grande efficacité et une plus grande efficacité. Toutefois, ce projet de loi ne va pas dans ce sens. Il ne répond pas à l'appel lancé en faveur d'un changement significatif. Dans l'ensemble, ce projet de loi est un échec lamentable à cet égard.

• (1330)

Le projet de loi C-33 est une tentative ratée de renforcer le système portuaire et la sécurité ferroviaire. Il modifie plusieurs lois à cette fin. Il a été rédigé en réponse à l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire et à l'étude sur la modernisation des ports.

Il a été présenté avec des promesses d'amélioration de l'accessibilité financière, de la sécurité et de l'efficacité, et il a été présenté par un ministre qui n'occupe plus ces fonctions. Je me demande si ce n'est pas un peu symbolique de la confiance que nous devrions avoir dans le projet de loi. Qui plus est, la formulation, la teneur du projet de loi en dit long sur la confiance que nous devrions avoir.

Le projet de loi C-33 ne répond pas, à bien des égards, aux enjeux qui sont en cause. D'abord, il ne répond pas au besoin urgent de réduire la congestion de la chaîne d'approvisionnement. C'est ce qui a été souligné dans le rapport final présenté par le groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement. Les parties prenantes ont déclaré que rien dans ce projet de loi n'améliorerait l'efficacité des chaînes d'approvisionnement. Par exemple, il n'y a rien dans ce projet de loi pour résoudre les conflits de travail qui ont un impact sur les chaînes d'approvisionnement.

En outre, le projet de loi ne résout pas les problèmes qui existent depuis longtemps entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer. Le projet de loi ne prévoit rien non plus pour remédier à l'incapacité du port de Vancouver à charger les grains quand il pleut. Voyons les choses en face: on parle de Vancouver; il pleut tout le temps. Si on ne peut pas charger les grains sous la pluie,

Ordres émanant du gouvernement

quand le fera-t-on? Si on ne les charge pas, comment les achemine-t-on jusqu'aux marchés? C'est très simple: on ne le fait pas. C'est pour cette raison qu'il y a un stationnement encombré connu sous le nom de port de Vancouver.

C'est un problème. Cela fait grimper le coût des marchandises, sans compter que certains de magasins n'ont pas de produits sur leurs étagères. Le projet de loi aurait pu régler certains de ces grands problèmes, mais il ne le fait pas.

Les habitants de ma circonscription n'arrêtent pas de me parler des ennuis que tout cela leur cause. Ils veulent simplement faire parvenir leurs produits jusqu'aux marchés dans un délai raisonnable. Les agriculteurs veulent faire transporter leurs grains par train, de sorte que les trains se rendent jusqu'aux ports, où d'autres intervenants achemineront les produits de l'autre côté de l'océan. C'est ainsi que cela doit fonctionner. Ce projet de loi avait le potentiel de l'assurer. Il aurait pu résoudre ces problèmes.

Le fait qu'il ne le fasse pas est un échec en soi. Cependant, en plus de cela, le projet de loi ajoute encore plus de bureaucratie et de paperasserie, ce qui rendra les choses encore plus difficiles. Non seulement il n'a pas résolu le problème, mais il en crée d'autres. En fait de mesure législative, on fait difficilement pire.

Comme je l'ai mentionné, c'était déjà la pagaille à notre port, mais le gouvernement a décidé d'en rajouter une couche avec de nouvelles formalités administratives pour voir jusqu'à quel point il pouvait empirer les choses. C'est ainsi qu'est né le projet de loi C-33. Dans ce projet de loi, le gouvernement a décidé de mettre en place un nouveau comité consultatif. Cela empêchera sans aucun doute les autorités portuaires de prendre des décisions pour intensifier leurs activités ou gagner en efficacité. C'est un problème.

Le projet de loi C-33 élargirait également le pouvoir ministériel de nommer le président des autorités portuaires, réduisant ainsi l'indépendance de celles-ci, qui sont pourtant censées fonctionner sans lien de dépendance avec le gouvernement. Confier des pouvoirs additionnels au ministre restreindra le pouvoir décisionnel local et retardera encore plus la modernisation des ports canadiens. En fin de compte, la bureaucratie indûment prescriptive fera grimper les coûts, qui seront ensuite répercutés sur les consommateurs, des consommateurs qui paient déjà le prix fort en raison des dépenses inflationnistes du gouvernement et de la taxe sur le carbone.

Préciser que les blocus ferroviaires sont illégaux ne réduira certainement pas les perturbations. En imposant une approche mur-à-mur aux autorités portuaires et aux compagnies de chemin de fer canadiennes, on ne tient pas compte des défis particuliers qui existent dans notre vaste pays. L'ensemble du projet de loi est le symbole d'un gouvernement qui est incroyablement déconnecté et qui n'est pas disposé à entendre parler des besoins réels de notre pays. C'est pourquoi je ne voterai pas en faveur de ce projet de loi et j'invite la Chambre à faire de même.

• (1335)

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Monsieur le Président, il y a un élément dont je n'ai pas eu l'occasion de parler dans mon discours, mais dont mon collègue de Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques a fait mention. Les conservateurs dénoncent le fait qu'un fardeau administratif supplémentaire sera imposé aux ports. C'est une préoccupation que nous avons également.

Ordres émanant du gouvernement

Nous sommes d'accord avec les conservateurs lorsqu'ils disent que le projet de loi ne répond pas aux attentes des représentants des ports. Ces derniers ont fait des demandes, mais on ne répond à aucune d'entre elles dans le projet de loi. Cependant, il y a une portion de la reddition de comptes supplémentaire que nous trouvons intéressante, par exemple le fait de mettre sur pied des comités consultatifs qui permettront de forcer des liens avec les villes, le voisinage et les communautés autochtones, et qui permettront d'élaborer des plans relatifs aux changements climatiques.

Nous nous posons cependant une question. La loi impose une formule unique, c'est la même règle qui s'applique à tout le monde. Le problème, c'est qu'il y a des ports, comme ceux de Vancouver et de Montréal, qui sont un peu plus gros, mais il y en a d'autres, comme le port de Saguenay, qui sont pas mal plus petits. Je connais mieux le Québec que le Canada, mais je suis persuadé que, dans d'autres régions canadiennes, il y a des petits ports qui vont peut-être avoir plus de misère que les autres à vivre avec ces règles.

Nous aimerions proposer qu'il y ait une certaine asymétrie pour que les plus petits ports ne soient pas forcés, par exemple, de faire des états financiers trimestriels. Cela demande beaucoup de travail comptable, beaucoup d'énergie, beaucoup de temps et beaucoup de ressources financières qui pourraient être mieux utilisées dans ces petits ports. Le fédéral n'a pas besoin des variations trimestrielles d'un petit port.

[Traduction]

Mme Rachael Thomas: Monsieur le Président, s'il y a un point sur lequel le député, mes collègues et moi pouvons nous entendre, c'est qu'il faut s'attaquer à la congestion de la chaîne d'approvisionnement. Nous voulons plus d'efficacité et d'efficience. Nous voulons que les vrais problèmes soient réglés. Nous convenons, je crois, que le projet de loi n'atteindra pas ces objectifs. En fait, en plus de ne pas régler les problèmes actuels, il en créera de nouveaux.

Comme le souligne le député, le projet de loi impose une formule unique, comme si tous les ports du pays étaient identiques et devaient, par le fait même, être traités de la même façon. Le Canada est un pays vaste, au vaste territoire et à la vaste géographie. Nous devons trouver une autre façon de faire. Il serait sûrement possible de trouver une façon de faire plus efficiente et plus efficace, qui serait au service des Canadiens plutôt qu'à celui de la bureaucratie.

M. Vance Badawey (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, j'aurais une question rapide. Ce projet de loi va franchir l'étape de la deuxième lecture et être renvoyé au comité. J'aimerais vraiment que la députée fasse connaître ses observations et ses suggestions d'amendements pour le projet de loi, qu'elle en fasse part directement au comité ou qu'elle s'adresse à moi. Peut-être pourrait-elle nous dire, aujourd'hui même, quels amendements ou changements précis elle apporterait à ce projet de loi pour qu'il soit vraiment renforcé et puisse ainsi donner les résultats prévus.

Mme Rachael Thomas: Monsieur le Président, si je trouvais des cheveux ou une mouche dans un plat commandé au restaurant, je le renverrais. Je ne demanderais pas qu'on le saupoudre de fromage pour corriger la situation. J'exigerais qu'on jette le plat et qu'on m'en serve un nouveau. Il en va de même pour le projet de loi. Jetons-le à la poubelle et repartons à zéro afin de faire les choses correctement.

• (1340)

Mme Lori Idlout (Nunavut, NPD): *Uqaqtittiji*, au cours de son intervention, la députée a parfaitement décrit la situation au Nunavut. En raison du manque d'investissements au Nunavut, les possibilités économiques y sont beaucoup moins bonnes que dans le reste du Canada. Les ports pourraient permettre aux Nunavummiuts de participer considérablement à la croissance économique du Canada. Les changements climatiques entraînent une intensification de la circulation dans le passage du Nord-Ouest. Il faut donc établir plus de ports dans la région de l'Arctique.

La députée convient-elle que, lors de l'étude du projet de loi en comité, nous devons inviter des témoins de l'Arctique, pour faire en sorte que le projet de loi réponde aux besoins spécifiques au Nunavut?

Mme Rachael Thomas: Monsieur le Président, j'ai eu l'occasion de visiter le Nunavut et 11 de ses communautés éloignées. Ce fut une occasion absolument spectaculaire. J'en suis ressortie avec une grande compréhension de l'immensité du Nord, ainsi que du caractère unique et spécial de cette région.

L'une des choses que j'ai observées, et sur laquelle la députée attire notre attention, est le manque d'accès aux biens et aux ressources. Les habitants du Nunavut sont ainsi fortement désavantagés par rapport au reste du pays.

Au départ, le but des infrastructures nationales était d'unifier le pays et de permettre à tous d'avoir un accès égal aux marchandises, tant entrantes que sortantes. Je suis absolument convaincue que nous devrions faire venir des témoins capables d'attester que le Nunavut est mal desservi et que des changements sont nécessaires pour améliorer la situation, dans l'intérêt de l'unité nationale.

M. Warren Steinley (Regina—Lewvan, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux de participer aujourd'hui au débat sur le projet de loi C-33, Loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada.

Le secrétaire parlementaire a posé une excellente question concernant les correctifs que nous pourrions apporter à ce projet de loi à son renvoi au comité. En tant que membre du comité permanent de l'agriculture, je trouve le projet de loi très intéressant, d'autant plus que je viens de la Saskatchewan, une province enclavée. Au Canada, les chemins de fer sont un mode de transport majeur pour les marchandises. Il est un peu décevant de constater que ce projet de loi rate sa cible, qui était d'améliorer l'efficacité du réseau ferroviaire et des ports.

Je vais consacrer une grande partie de mon intervention à l'agriculture, en raison du lien qui existe entre l'agriculture et les chaînes d'approvisionnement au sein de notre système de transport.

La plupart d'entre nous ont eu amplement le temps, cet été, de sillonner leur circonscription respective et de rencontrer nos concitoyens. J'ai pu faire venir la députée de Thornhill à Regina cet été, et nous l'avons invitée à monter sur une moissonneuse-batteuse. Nous étions en train de récolter des lentilles tout près de Regina. Nous avons également invité le surintendant principal de la Division Dépôt, de la Division F, à prendre place lui aussi dans une moissonneuse-batteuse. Ce jour-là, nous récoltions du blé dur.

Une chose est vraie dans tous les cas: une fois les moissonneuses-batteuses passées et les récoltes stockées dans les silos, l'étape suivante consiste à acheminer celles-ci jusqu'à un port. C'est ainsi que fonctionne le système de transport dans notre pays.

Ordres émanant du gouvernement

Ce qui arrive presque inmanquablement chaque hiver, c'est que les trains fonctionnent au ralenti parce qu'ils sont incapables de tirer autant de wagons à cause du froid. Nous devons vraiment nous concentrer sur ce problème et trouver d'autres options pour acheminer les produits jusqu'aux marchés. Les producteurs de la Saskatchewan et des Prairies nous le répètent sans arrêt.

Mon collègue de Red Deer—Lacombe entend probablement les mêmes plaintes de la part des producteurs et de l'ensemble du secteur agricole. Les agriculteurs sont très compétents pour moissonner leurs champs; le problème, c'est de faire parvenir leurs récoltes à un port.

Comme l'a si bien dit ma collègue de Lethbridge, nous espérons entre autres rendre le système portuaire plus efficace. Le fait de ne pas pouvoir charger les grains sur les wagons et les navires à Vancouver lorsqu'il pleut est un gros problème. Le projet de loi aurait pu pourtant régler ce problème.

Le projet de loi C-33 modifierait sept lois, soit la Loi maritime du Canada, la Loi sur les douanes, la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur la sécurité ferroviaire, la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, la Loi sur la sûreté du transport maritime et la Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada.

Ma collègue, la députée de Lethbridge, a parlé de la bureaucratie qui s'alourdit sans cesse et des formalités administratives qui seraient ajoutées par la version actuelle du projet de loi C-33. Nous n'avons pas besoin de formalités administratives supplémentaires pour les ports. Je pense que tout le monde à la Chambre convient que nous devons transporter les marchandises plus efficacement. Le Canada a une économie d'exportation. C'est ce que l'on constate plus que jamais auparavant en Saskatchewan.

Nous avons de grands joueurs en Saskatchewan. Le siège social de Viterra se trouve dans cette province. J'ai parlé avec le PDG de l'entreprise, et il a dit très clairement qu'il faut faire les choses plus efficacement au port de Vancouver. Lorsque nous nous sommes croisés cet été, nous avons parlé brièvement de ce projet de loi. Il avait hâte d'en voir le contenu. L'autre jour, j'ai eu l'occasion de lui téléphoner, et il était très déçu. D'ailleurs, de nombreux intervenants sont déçus de la teneur du projet de loi jusqu'à présent.

Parmi les intervenants qui n'ont pas été consultés au sujet du projet de loi, on retrouve le Chemin de fer Canadien Pacifique, l'Association des administrations portuaires canadiennes, l'Association des pilotes maritimes du Canada, la Western Grain Elevator Association, l'Administration portuaire de Nanaïmo, la Canadian Canola Growers Association, la Global Container Terminals et la chambre de commerce maritime.

Le Chemin de fer Canadien Pacifique a affirmé, entre autres, qu'après avoir travaillé sur ce dossier pendant quatre ans, tout cela n'a servi à rien. Il s'agit d'un des principaux intervenants en ce qui concerne le projet de loi. Il serait donc souhaitable d'entamer des discussions avec les représentants du Chemin de fer Canadien Pacifique pour tenter d'améliorer ce projet de loi. D'ailleurs, j'espère que ces représentants figureront sur la liste des témoins lorsque le projet de loi sera renvoyé au comité.

Parmi les autres personnes qui pourraient être consultées, on retrouve un homme de la Saskatchewan, Murad Al-Katib, de la société AGT Foods, qui transporte et expédie des marchandises partout dans le monde. Cet intervenant affirme, entre autres, qu'il est difficile d'obtenir des porte-conteneurs au Canada.

• (1345)

Ce que nous pourrions faire, c'est discuter avec les personnes sur le terrain qui ont besoin d'un réseau ferroviaire amélioré. J'aimerais que la liste des témoins comprenne certaines de ces personnes lorsque le projet de loi sera examiné en comité, des personnes comme Murad Al-Katib et des entreprises comme Viterra. Ces personnes ont utilisé le réseau portuaire.

Le port de Vancouver est la voie d'accès aux marchés mondiaux pour les exportateurs que nous sommes. Il est évident que nous pourrions y apporter des améliorations. Comme je l'ai dit, nous devons vraiment être en mesure de charger des wagons de céréales, peu importe le temps qu'il fait. Nous devons le faire en toute sécurité, bien sûr, mais nous devons pouvoir le faire par tous les temps.

Lorsque nous avons discuté avec les responsables des chemins de fer des graves problèmes d'inefficacité du réseau, il en est ressorti que, pour acheminer nos marchandises sur les marchés, nous pourrions également construire des pipelines. En effet, si nous enlevons certains wagons de pétrole des chemins de fer, nous pourrions alors expédier plus de céréales chaque jour.

Mon collègue de l'Alberta est d'accord avec moi: pour la Saskatchewan et l'Alberta, il n'y a pas de moyen plus efficace d'acheminer le pétrole que le pipeline. Nous avons vu, lors de l'adoption d'autres projets de loi, comme le projet de loi C-69, une mesure anti-pipeline, que nous n'arrivons pas à réaliser des projets dans ce pays.

Lorsque nous parlons de la vision globale de l'infrastructure dans ce pays, il faut y inclure la construction d'un plus grand nombre de pipelines pour acheminer le pétrole d'ouest en est. Or, nous n'avons pas ce genre de discussions. Nous devons donc tenir un débat sur l'infrastructure dans cette enceinte et réfléchir à la manière dont nous avancerons dans le XXI^e siècle. Cela comprend la construction de pipelines. Cela comprend également le réseau électrique, parce que nous devons trouver des moyens de faire circuler nos marchandises plus efficacement partout dans notre beau pays.

J'ai également trouvé très intéressantes certaines modifications et les répercussions qu'elles auraient sur les ports, comme la proposition d'étendre le mandat des autorités portuaires canadiennes à la gestion du trafic, y compris les navires amarrés ou ancrés. Nous parlons d'étendre le mandat des autorités portuaires. En avons-nous discuté avec les autorités portuaires? Savons-nous si elles ont la capacité d'étendre leur mandat? C'est la question que je pose au secrétaire parlementaire, et j'espère que nous pourrions obtenir une réponse lorsque nous serons en comité.

J'ai une autre question concernant le développement des installations terminales intérieures. A-t-on parlé à certains des promoteurs qui construiraient et développeraient ces installations et leur a-t-on demandé ce qu'ils voulaient voir dans le projet de loi?

Une autre modification proposée vise à simplifier le processus d'examen des emprunts des administrations portuaires. De toute évidence, nous pourrions en discuter en comité. En ce qui concerne l'établissement de nouvelles autorités réglementaires pour superviser le cadre de sûreté maritime du Canada, chaque fois qu'il est question d'élargir les pouvoirs, j'aimerais savoir ce que cela signifie pour les expéditeurs et les distributeurs partout au pays.

Ordres émanant du gouvernement

J'aimerais aussi que nous discutons de la façon dont nous allons pouvoir transporter des marchandises outre-mer. Nous parlons d'accès au port, mais nous devons aussi être plus efficaces lorsqu'il s'agit de charger des céréales à bord des navires. Nous devons accroître notre capacité d'expédier du gaz naturel liquéfié. L'Allemagne et le Japon sont venus au Canada pour demander de l'aide en ce qui concerne le gaz naturel liquéfié. L'une des raisons pour lesquelles nous ne pouvons pas avancer dans ce domaine, c'est que nous n'avons pas la capacité de charger les navires pour acheminer le gaz naturel liquéfié vers différentes régions du monde. Nous devons également en parler.

Les États-Unis ont construit cinq, six ou sept terminaux de gaz naturel liquéfié au cours des trois ou quatre dernières années, mais nous n'avons rien fait. Nous sommes devenus un pays où il est presque impossible de construire des infrastructures sous le gouvernement actuel. Les gens veulent être en mesure d'investir dans notre pays, mais les règles du jeu ne cessent de changer quand vient le moment de bâtir quelque chose. Nous avons donc vraiment de la difficulté à attirer des investissements étrangers au Canada parce que nos partenaires éventuels ne voient pas comment nous pourrions exporter nos produits.

Nous avons perdu des centaines de milliards de dollars au Canada au cours des huit dernières années à cause des investissements qui ont été transférés directement du Canada aux États-Unis. C'est parce que les investisseurs croient que notre infrastructure n'est pas suffisante pour transporter les marchandises qu'ils veulent produire dans notre pays.

• (1350)

Nous avons une abondance de ressources naturelles, mais nous n'avons pas la capacité d'acheminer ces ressources vers les ports, puis vers leur destination finale. Par conséquent, malheureusement, ce projet de loi rate la cible en essayant de rendre le port de Vancouver plus efficace. Il rate la cible et augmente notre capacité ferroviaire. Pour cette raison et pour de nombreuses autres raisons, après avoir communiqué avec les parties prenantes, nous savons qu'elles n'aiment pas le projet de loi. Nous ne l'aimons pas non plus, et c'est pourquoi nous nous y opposerons.

M. Vance Badawey (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je dois reconnaître au député de M. Warren Steinley (Regina—Lewvan, PCC) le mérite d'avoir réellement participé, et je pense que c'est là tout l'intérêt du processus. Maintenant que le projet de loi passera à l'étape de deuxième lecture et sera renvoyé au comité, nous allons pouvoir mener des consultations. Je prends note, avec beaucoup de respect, de bon nombre des commentaires et des idées que le député a émis, et j'espère qu'il pourra les présenter au comité ou au moins me les transmettre pour que je puisse les présenter au comité.

En fin de compte, ce que nous essayons de faire ici, c'est de tirer parti des investissements gouvernementaux. Dans ma circonscription, par exemple, nous avons pu mobiliser 175 millions de dollars pour un projet auquel le secteur privé et le gouvernement ont collaboré afin qu'il se réalise.

Le dernier point que j'aimerais mentionner pour en arriver à ma question, c'est que l'un ne fonctionne pas sans l'autre. Qu'il s'agisse d'une étude sur la modernisation des ports, d'un examen de la Corporation de gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent ou d'un examen de la chaîne d'approvisionnement, tout cela fonctionne ensemble et de manière fluide.

Compte tenu de tous les éléments que le député a proposés et portés à l'attention de la Chambre, compte-t-il les soumettre au comité et participer au processus pour que cette loi donne lieu exactement aux résultats visés?

M. Warren Steinley: Oui, monsieur le Président, nous présenterons certaines de nos idées au comité. Je le ferai moi-même, si je peux y remplacer quelqu'un, ou nous passerons par mes merveilleux collègues qui siègent au comité qui étudiera le projet de loi.

Je suis heureux qu'on puisse allonger la liste des témoins, parce que de nombreux acteurs du secteur agricole doivent être consultés au sujet du projet de loi, et des amendements doivent être proposés pour l'améliorer. J'espère que lorsque les témoins et les spécialistes du secteur des transports se présenteront devant le comité pour parler des lacunes du projet de loi, nos collègues libéraux et néo-démocrates écouteront et ne se contenteront pas de rejeter leurs idées.

• (1355)

[Français]

Mme Sylvie Bérubé (Abitibi—Baie-James—Nunavik—Eeyou, BQ): Monsieur le Président, j'aimerais parler un peu d'histoire. En 1913, il y a eu un raccordement du chemin de fer National Transcontinental à quelques kilomètres de Senneterre. Aujourd'hui, nous parlons de sécurité ferroviaire, de rails trop âgés partout dans ma circonscription et ailleurs au Québec, de lacunes de sécurité du transport des marchandises, de failles et de fardeau administratif.

Que pense mon collègue d'une zone sécurisée pour réduire la congestion dans les ports?

[Traduction]

M. Warren Steinley: Monsieur le Président, nous sommes nombreux à parler du vieillissement des infrastructures dans nos circonscriptions partout au pays. Ces huit dernières années, on a négligé d'injecter de l'argent dans les infrastructures, notamment dans celles des transports, et ce, à presque tous les égards. Nous devrions parler de l'augmentation des fonds alloués à l'infrastructure.

Le gouvernement est très doué pour gaspiller de l'argent dans ses projets de prédilection, mais pour ce qui est d'investir dans les infrastructures, il a lamentablement échoué. Nous avons vu échouer la Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures, nous avons vu la Banque de l'infrastructure du Canada échouer et ne pas réaliser un seul projet. Je crois que nous devrions tous être en mesure de présenter des projets d'infrastructure dans chaque circonscription. On compte 338 circonscriptions dans le pays, où le gouvernement pourrait investir des fonds dans des projets qui aideraient réellement la population canadienne et cesser de gaspiller de l'argent dans ses projets de prédilection.

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Monsieur le Président, mon collègue reprend le vieux mantra conservateur selon lequel son parti va construire des pipelines, des pipelines et encore des pipelines. Voici pourtant ce que dit l'acte d'accusation que présentent les Californiens contre ExxonMobil, Shell, Chevron, Conoco et Phillips:

Au lieu d'avertir les consommateurs, la population et les gouvernements, les défenseurs [...]

— c'est-à-dire les grandes pétrolières —

[...] ont organisé des campagnes de désinformation dès les années 1970 afin de discréditer le consensus scientifique naissant au sujet des changements climatiques et de semer le doute dans l'esprit des consommateurs, tout cela en niant qu'ils étaient déjà au courant de la menace que représentent les bouleversements climatiques [...]

[...] Les défenseurs ont fait la promotion ou bénéficié de l'extraction et de la consommation de combustibles fossiles [...]

En conséquence, la Californie et la population mondiale doivent en payer le prix. Il se passe la même chose qu'avec les grands fabricants de produits du tabac.

Mon collègue dit que les grands fabricants de produits du tabac et les grandes pétrolières vont continuer de polluer la planète et que c'est bien ainsi. Je lui recommande de lire l'acte d'accusation que présente l'État de la Californie contre les cinq grandes pétrolières qui se sont employées à discréditer les connaissances scientifiques sur les changements climatiques et qui détruisent sciemment la planète.

M. Warren Steinley: Monsieur le Président, je suis bien content de voir que le député se tient au courant de l'actualité juridique de la Californie. Notre chef se rend très souvent dans la circonscription de Timmins—Baie James. Notre parti y a beaucoup d'appui, et c'est un député conservateur qui sera élu. Après les prochaines élections, le député n'aura qu'à aller prendre sa retraite en Californie.

M. Damien Kurek (Battle River—Crowfoot, PCC): Monsieur le Président, je remercie mon collègue qui vient d'aborder dans son discours certains des défis existants, qui sont liés au projet de loi C-33.

Les provinces des Prairies sont confrontées à d'importants défis commerciaux en ce qui concerne l'acheminement des produits vers les marchés. Je sais qu'une partie de ces difficultés commencent à faire les manchettes.

J'aimerais savoir ce que mon ami et collègue de Regina—Lewvan a à dire sur le sujet.

M. Warren Steinley: Monsieur le Président, je remercie le député de ses observations. De toute évidence, il s'y connaît en agriculture.

Nous avons énormément de difficulté à acheminer nos produits vers les marchés. J'ai hâte d'entendre son discours très bientôt sur les façons dont nous pourrions contribuer à soutenir les producteurs agricoles et à les aider à acheminer leurs produits vers les marchés.

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

MAHSA AMINI

M. Majid Jowhari (Richmond Hill, Lib.): Monsieur le Président, aujourd'hui, Mahsa Amini aurait célébré son 23^e anniversaire, mais nous commémorons plutôt son décès.

Un an s'est écoulé depuis le meurtre tragique de Mahsa Amini, mais aujourd'hui, son histoire et le nom de très nombreuses autres personnes font vibrer le cœur des Iraniens de partout sur la planète. Aujourd'hui, pour souligner son anniversaire, nous nous réunirons pour honorer sa vie et reprendre en chœur l'appel à la liberté et à la fin des violences que continue de lancer le peuple iranien.

Le monde entier a entendu cet appel, et le Canada est demeuré à l'affût; il a suivi la situation, il a écouté et il a réagi en resserrant

Déclarations de députés

maintes fois ses sanctions, car la douleur des Iraniens est aussi la nôtre, et leur combat est aussi le nôtre. Cette aventure nous permet d'espérer un avenir meilleur, où la voix de chacun pourra résonner sans contrainte et où les droits deviendront inviolables.

Du parquet de la Chambre des communes du Canada, voici le message que j'envoie aux Iraniens d'Iran et de partout dans le monde: le Canada est avec vous et il le sera toujours.

Femmes, vie, liberté: *zan, zendegi, azadi.*

* * *

● (1400)

L'HÉROÏSME DES PREMIERS INTERVENANTS

M. Todd Doherty (Cariboo—Prince George, PCC): Monsieur le Président, les incendies de forêt qui font rage dans ma province, la Colombie-Britannique, sont absolument dévastateurs.

Malheureusement, hier, nous avons appris que quatre autres jeunes pompiers sont décédés. Ces pompiers traversaient Walhachin, en Colombie-Britannique, pour retourner chez eux après avoir combattu des incendies dans ma circonscription, Cariboo—Prince George. Leur décès nous rappelle brutalement, une fois de plus, les sacrifices que font chaque jour ces femmes et ces hommes courageux. Cette nouvelle nous brise le cœur, et nos pensées accompagnent leur famille, leurs amis et leurs collègues.

Les véritables héros ne portent pas de cape. Ils n'ont pas de pouvoirs surnaturels et ne se déplacent pas en super bolide. Les véritables héros se lèvent chaque matin, enfilent leur uniforme et se présentent au poste. Ils portent une chemise ornée d'un écusson disant « ambulancière », « pompier », « policière », « agent de la GRC », « médecin » ou « infirmier ». Ils s'exposent au danger simplement pour nous protéger.

Rappelons-nous la raison pour laquelle nous avons été élus à la Chambre, c'est-à-dire améliorer la qualité de vie des Canadiens et protéger ceux qui nous protègent, sans jamais tenir leur service pour acquis.

Nos pensées et nos prières accompagnent les familles des défunts. Enfin, je remercie tous les premiers intervenants qui demeurent fidèles au poste pour les services qu'ils rendent à la population.

* * *

LES POLITIQUES GOUVERNEMENTALES

Mme Jenica Atwin (Fredericton, Lib.): Monsieur le Président, j'ai passé l'été à faire du porte-à-porte, à discuter avec les gens lors d'activités communautaires et à visiter les petites entreprises et organismes locaux qui ont un impact positif dans la vie de bien des gens de Fredericton.

En tant que députée, j'ai le devoir de transmettre la voix et les préoccupations des gens à Ottawa, de les représenter du mieux que je peux et de me battre pour assurer la défense de leurs intérêts. Alors que l'inflation mondiale a fait grimper le coût des biens essentiels, comme l'épicerie et le logement, les gens s'inquiètent pour leur famille. C'est pour cette raison que je travaille à trouver des solutions.

Déclarations de députés

Nous agissons pour accélérer la construction d'habitations, réduire le coût des logements, stabiliser le coût de l'épicerie et soutenir les familles alors qu'elles en ont le plus besoin en instaurant un régime universel de garderies à 10 \$. Nous suspendons l'application de la TPS sur la construction de nouveaux logements locatifs et nous aidons les petites entreprises à survivre en repoussant l'échéance pour le remboursement des prêts du Compte d'urgence pour les entreprises canadiennes. Ce sont des mesures d'aide immédiates et ciblées.

Je suis vraiment fier de faire partie d'une équipe qui investit dans le bien-être de tous les Canadiens. Il est toujours possible d'en faire plus pour rendre le Canada plus inclusif et équitable, où tout le monde peut prospérer, et nous sommes prêts à affronter ces défis ensemble.

* * *

[Français]

LE 55^E ANNIVERSAIRE DU FESTIVAL INTERNATIONAL DE LA CHANSON DE GRANBY

Mme Andréanne Larouche (Shefford, BQ): Monsieur le Président, qu'ont en commun Jean Leloup, Pierre Lapointe et la députée de Beauport—Côte-de-Beaupré—Île d'Orléans—Charlevoix? Ils ont tous été des participants au Festival international de la chanson de Granby, mieux connu pour les intimes sous le nom de FICG.

Cet été, le FICG a soufflé ses 55 chandelles. Pour l'occasion, l'équipe a décidé de rebaptiser le trophée du lauréat « Fabienne », en l'honneur de l'une de ses plus illustres gagnantes, la chanteuse Fabienne Thibeault.

La réputation du festival pour la promotion de la langue française n'est plus à faire. Nous n'avons qu'à penser à tous les artistes francophones qui y sont passés au fil des ans. Avec des idées aussi originales que le concours Jamais trop tôt, de même que la Fin de semaine country, le festival fait rayonner la région, mais surtout l'ensemble de la musique francophone et notre culture, et ce, jusqu'à l'international.

En tant qu'amie et admiratrice du FICG, je tiens à féliciter Josée, Erick-Louis et toute l'équipe du festival pour l'excellence de leur travail, et je souhaite une longue vie au Festival international de la chanson de Granby.

* * *

LE CIMETIÈRE BEECHWOOD

L'hon. Mona Fortier (Ottawa—Vanier, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole pour féliciter le cimetière Beechwood situé dans Ottawa—Vanier qui célèbre son 150^e anniversaire. Le Cimetière Beechwood est le cimetière national du Canada, le cimetière militaire national et le cimetière commémoratif national de la Gendarmerie royale du Canada. Il a la responsabilité d'honorer la mémoire de ceux et de celles qui nous ont précédés et de commémorer le patrimoine pour les générations futures.

[Traduction]

Depuis 1873, le cimetière Beechwood est un lieu historique important pour le Canada et la ville d'Ottawa. La communauté, la dignité et le souvenir sont depuis longtemps au cœur de ses priorités.

• (1405)

[Français]

De plus, avec la Société de soutien à l'enfance et à la famille des Premières Nations du Canada, le cimetière Beechwood a mis en évidence la véritable nature de l'impact que des individus enterrés dans le cimetière ont eu sur les peuples autochtones au Canada.

[Traduction]

Le cimetière Beechwood est le dernier lieu de repos de nombreux éminents Canadiens, dont Robert Borden, Tommy Douglas, Ray Hnatyshyn, ainsi que mon prédécesseur, Mauril Bélanger.

J'invite tous les députés à visiter le cimetière Beechwood, un lieu important et symbolique, et à se joindre à moi pour célébrer son 150^e anniversaire.

* * *

LA JUSTICE

M. Gerald Soroka (Yellowhead, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour souligner le deuxième anniversaire des meurtres horribles de Noah McConnell, 16 mois, et de sa mère, Mchale Busch. Le 16 septembre 2021, un délinquant sexuel récidiviste inscrit au registre a mis fin à leur vie et a bouleversé celle de Cody McConnell, le père et le fiancé des victimes. Cette tragédie a poussé Cody à réclamer des changements pour éviter que quiconque ait à endurer la souffrance qu'il a ressentie et qu'il continue d'éprouver chaque jour.

À l'instar de mon projet de loi d'initiative parlementaire, la Loi de Noah, la pétition e-4460, créée par le député de Red Deer—Lacombe, vise à imposer des conditions plus strictes aux délinquants sexuels présentant un risque élevé de récidive. J'encourage tous les Canadiens à signer cette pétition, dont l'échéance est samedi prochain, le 23 septembre.

Travaillons à redonner du pouvoir aux personnes les plus vulnérables et à empêcher qu'une telle tragédie ne se reproduise.

* * *

LES FOIRES AUTOMNALES DE KITCHENER—CONESTOGA

M. Tim Louis (Kitchener—Conestoga, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais d'abord souhaiter un très joyeux anniversaire à mon épouse, Brenda Louis. C'est grâce au soutien et à la foi de Brenda que je suis ici aujourd'hui.

C'est la saison des foires automnales dans Kitchener—Conestoga. La collectivité retrouve donc avec plaisir la foire automnale du canton de Wellesley, la foire automnale de New Hamburg, et le festival du fromage et du beurre de pommes de Wellesley. Les foires apportent un brin de nostalgie. Elles nous ramènent à nos racines et aux valeurs que sont le travail bien fait et la communauté, des valeurs qui définissent la vie des Canadiens depuis des générations. Les foires contribuent à tisser des liens entre les communautés rurales et urbaines, en faisant le pont entre les fermes et les villes. Parce qu'elles mettent en valeur le travail acharné et le dévouement des agriculteurs, les foires aident à sensibiliser la population à l'importance du secteur agricole et à inspirer la prochaine génération d'agriculteurs.

Je remercie les bénévoles, les administrateurs et les sociétés agricoles de leur dévouement et de leur persévérance. Le samedi 30 septembre, je me joindrai à mes amis au festival du fromage et du beurre de pommes de Wellesley pour préparer des crêpes. Tous sont les bienvenus. J'espère y voir beaucoup de monde.

* * *

LA DÉFENSE NATIONALE

L'hon. John McKay (Scarborough—Guildwood, Lib.): Monsieur le Président, au mois d'août, j'ai eu le privilège de diriger une délégation de membres du comité de la défense en Europe.

Au Royaume-Uni, nous avons vu des soldats canadiens enseigner à des recrues ukrainiennes comment franchir des champs de mines sans se faire exploser. Ces jeunes hommes seront bientôt sur le front pour défendre l'Ukraine contre les truands assassins de Poutine qui envahissent l'Ouest de l'Ukraine.

Nous nous sommes également rendus à la présence avancée renforcée du Canada en Lettonie, qui coordonne une opération complexe faisant intervenir de nombreux pays, de nombreuses langues et de nombreuses procédures opérationnelles. Nous avons également visité le très impressionnant centre de cybersécurité des Nations unies, qui nous a éclairés sur la guerre cognitive.

En Estonie, nous avons rencontré des militaires britanniques et des fonctionnaires estoniens qui nous ont informés de la situation. En Pologne, les Américains nous ont présenté leur impressionnante présence militaire à proximité des frontières de la Russie et du Bélarus.

Il y a quelques mois, rien de tout cela n'était nécessaire. Aujourd'hui, c'est tout à fait essentiel. L'ensemble de la délégation aurait souhaité que les Canadiens puissent voir les hommes et les femmes remarquables de nos forces armées en action.

* * *

LA PORNOGRAPHIE EN LIGNE

M. Arnold Viersen (Peace River—Westlock, PCC): Monsieur le Président, après huit années de gouvernement libéral, Traffickinghub continue d'agir en toute impunité. De nouvelles vidéos filmées secrètement confirment que MindGeek continue de tirer profit de ces vidéos de pornographie juvénile, de traite à des fins sexuelles et de viols. C'est ce que les survivants affirment depuis le début. L'entreprise canadienne fait l'objet de neuf poursuites intentées par 195 victimes, et ces courageux survivants me disent que leur lutte se poursuit afin de faire retirer ces vidéos des sites Web de MindGeek.

J'ai soulevé cette question il y a plus de quatre ans. En 2020, le *New York Times* a embarrassé les libéraux en en parlant. Le comité de l'éthique a émis plus de 14 recommandations unanimes, et des députés de tous les partis se sont prononcés à ce sujet. Silence radio de la part des libéraux: aucun projet de loi, et donc pas de justice pour les victimes. Quant à MindGeek, elle a réagi en nommant des libéraux à son conseil d'administration et en changeant de nom. Même l'Allemagne interdit MindGeek afin de protéger ses enfants.

Les conservateurs ont des solutions pleines de gros bon sens, comme les projets de loi S-210 et C-270. Les survivants ont besoin de justice. Il est temps de ramener le gros bon sens.

Déclarations de députés

• (1410)

LE PRIX SHIREEN ABU AKLEH DE LA RELÈVE JOURNALISTIQUE EN JUSTICE SOCIALE

Mme Iqra Khalid (Mississauga—Erin Mills, Lib.): Monsieur le Président, demain soir, le programme de journalisme de l'Université Carleton lancera une nouvelle bourse d'études à la mémoire de la journaliste palestinienne Shireen Abu Akleh.

En créant le prix Shireen Abu Akleh de la relève journalistique en justice sociale, Carleton devient la première université à l'extérieur du Moyen-Orient à lui rendre hommage d'une telle façon. Chaque année, un étudiant en journalisme de l'Université Carleton recevra une bourse de 5 000 \$ pour entreprendre un projet journalistique dans le domaine de la justice sociale.

Le frère de Shireen, Tony Abu Akleh, a fait le voyage jusqu'à Ottawa pour participer à un concert-hommage spécial qui aura lieu demain soir au centre Carleton Dominion-Chalmers.

Shireen était une pionnière, étant l'une des premières femmes journalistes du monde arabe à apparaître en ondes à titre de correspondante de guerre, avec un gilet pare-balles, un casque et tout l'attirail nécessaire. Nous rendons hommage à l'héritage exceptionnel de Shireen Abu Akleh, un modèle pour tant de générations.

* * *

LE CHEF DU PARTI CONSERVATEUR DU CANADA

Mme Karen Vecchio (Elgin—Middlesex—London, PCC): Monsieur le Président, qui est le chef conservateur?

De nombreuses personnes le connaissent comme le leader plein de bon sens dont notre pays a besoin. Ses parents enseignants le connaissent comme le garçon qu'ils ont adopté et élevé dans leur modeste maison, à Calgary. Son père le connaît comme le fils qu'il amenait aux matchs de hockey tôt le matin. Ses voisins le connaissent comme le garçon qui livrait leur journal du matin. Ses enfants le considèrent comme « papa » aussi bien en français, qu'en anglais ou en espagnol.

Je le connais comme l'homme qui m'a aidée à me familiariser avec les rouages de la Colline du Parlement en 2015, alors que nous travaillions à une étude sur la réduction de la pauvreté au Comité permanent des ressources humaines, du développement des compétences, du développement social et de la condition des personnes handicapées. Dans le cadre de cette étude, il a prévenu le gouvernement de s'abstenir d'adopter des politiques préjudiciables. Or, huit ans plus tard, les statistiques sont éloquentes. Les huit dernières années de mauvaises politiques sous le gouvernement actuel ont causé et continuent de causer du tort aux Canadiens. Par conséquent, lorsque le chef conservateur dit que ce qui compte, ce n'est pas qui vous connaissez ou d'où vous venez, mais plutôt qui vous êtes et où vous allez, ce ne sont pas des paroles en l'air. C'est ce qu'il a vécu. C'est le simple bon sens. Faisons en sorte qu'il en soit ainsi.

* * *

LA TAXE SUR LE CARBONE

M. Damien Kurek (Battle River—Crowfoot, PCC): Monsieur le Président, il n'y a pas si longtemps, les Canadiens se demandaient à quel restaurant ils iraient souper après leur semaine de travail. Aujourd'hui, aller faire l'épicerie est un casse-tête et un nombre record de personnes ont recours aux banques alimentaires.

Déclarations de députés

Après huit années de gouvernement libéral—néo-démocrate, les Canadiens doivent occuper plusieurs emplois et réduire leurs dépenses de base pour réussir à joindre les deux bouts et la situation continue de se dégrader. À cause des taxes sur le carbone des libéraux, tout coûte plus cher. Par exemple, en moyenne, les agriculteurs doivent payer 150 000 \$ par année uniquement pour cette taxe. Il faudrait que les libéraux comprennent que, lorsqu'ils imposent des taxes aux agriculteurs qui produisent les aliments et aux camionneurs qui les transportent, le prix des aliments augmente. Les Canadiens en ont assez de cette absurdité et ils sont de plus en plus nombreux à réaliser que le premier ministre libéral n'en vaut tout simplement pas le coût.

Il existe une solution évidente. Les conservateurs du Canada sont prêts à ramener le bon sens au pays en éliminant la taxe sur le carbone et en faisant baisser les prix afin que les Canadiens puissent mettre du pain sur la table.

* * *

[Français]

LES 30^E ANNIVERSAIRE D'UNE ENTREPRISE DE GATINEAU

L'hon. Steven MacKinnon (Gatineau, Lib.): Monsieur le Président, c'est jour de rentrée pour la Chambre de commerce de Gatineau, qui débute ses activités automnales en soulignant le 30^e anniversaire de Métanox.ca.

Je suis très fier du succès de cette entreprise familiale qui se consacre à la fabrication et à l'usinage de produits. Cette entreprise compte sur une équipe dynamique à l'affût des projets novateurs qui contribuent à l'essor économique de Gatineau. Je tiens donc à féliciter la direction, les employés et tous ceux qui contribuent au succès de cette entreprise. Je remercie aussi la Chambre de commerce de Gatineau de mettre en lumière le succès de nos entrepreneurs.

Je souhaite un joyeux 30^e anniversaire à Métanox.ca.

* * *

[Traduction]

LE DÉSARMEMENT NUCLÉAIRE

Mme Heather McPherson (Edmonton Strathcona, NDP): Monsieur le Président, aujourd'hui, en cette Journée internationale de la paix, les néo-démocrates prennent des mesures concrètes pour promouvoir la paix et la justice. Cette semaine, j'ai présenté la motion M-95, qui demande au gouvernement de s'engager enfin en faveur du désarmement nucléaire.

Alors que l'Ukraine lutte vaillamment pour sa liberté et pour un monde plus pacifique et plus juste pour nous tous, le désarmement nucléaire est plus que jamais nécessaire. Il est clair que nous devons faire plus pour nous assurer que des hommes malveillants comme Vladimir Poutine ne puissent pas prendre le reste de la communauté mondiale en otage avec des menaces nucléaires.

Le Canada est reconnu pour ses efforts en faveur de l'édification de la paix et pour son soutien au désarmement. Je pense à des gens qui se sont faits des champions de ces causes, comme Paul Dewar, Douglas Roche et bien d'autres encore. Cependant, lorsqu'on constate que le Canada s'oppose aux efforts de la justice internationale en faveur des Palestiniens ou qu'il vend des armes à un régime saoudien meurtrier, il ne fait aucun doute que la partie est loin d'être gagnée.

Si le Canada croit vraiment au désarmement nucléaire, il doit participer à la réunion sur le Traité sur l'interdiction des armes nucléaires qui aura lieu à New York en novembre. Nous devons signer ce traité et profiter de notre voix au sein de l'OTAN pour inciter les autres pays à faire de même. La paix est l'affaire de tous, et le Canada doit faire sa part.

* * *

● (1415)

[Français]

DENIS SANTERRE

Mme Kristina Michaud (Avignon—La Mitis—Matane—Matapédia, BQ): Monsieur le Président, j'aimerais rendre hommage à M. Denis Santerre.

Denis nous a quittés vendredi dernier après une longue lutte contre la maladie de Parkinson. Je me permets d'offrir, au nom des gens d'Avignon—La Mitis—Matane—Matapédia, ainsi qu'au nom du Bloc québécois, mes plus sincères condoléances à ses proches et à sa famille.

Denis a été préfet de La Matanie de 2017 à 2019 et maire de la municipalité de Baie-des-Sables pendant 12 ans. C'est dans ce contexte que je l'ai côtoyé.

Lorsque j'ai été élue, il m'a tout de suite invitée à le rencontrer. Il m'a embarqué dans sa voiture et m'a fait faire le tour du village en me racontant des pans de l'histoire et les mille et un secrets des gens qui l'habitent. Nous avons tout de suite développé une relation de confiance et d'amitié.

Denis était avant tout un homme bon, généreux et chaleureux; un homme qui s'est donné corps et âme pour notre région dont il était si fier.

Je remercie Denis pour sa contribution à notre coin de pays. Qu'il repose en paix.

* * *

[Traduction]

LE LOGEMENT

M. Eric Duncan (Stormont—Dundas—South Glengarry, PCC): Monsieur le Président, le Canada est plongé dans un enfer immobilier après huit ans sous la gouvernance du premier ministre actuel. Ce dernier n'en vaut tout simplement pas le coût. Pendant qu'il se contente de présenter des excuses et de participer à des séances de photos, le chef conservateur, lui, propose des solutions, notamment la loi visant à construire des logements et à combattre la bureaucratie, pour réparer ce que les libéraux et les néo-démocrates ont brisé. En tant qu'ancien maire, je peux dire que c'est exactement le genre de leadership dont le pays a besoin en ce moment.

Nous récompenserions les villes qui œuvrent réellement à la construction de maisons et pénaliserions celles qui y font obstacle, nous éliminerions la TPS sur les logements locatifs abordables, nous vendrions 15 % des propriétés fédérales excédentaires pour les consacrer au logement et, enfin, nous obligerions les cadres fédéraux travaillant dans le secteur du logement à respecter une norme de 60 jours en leur faisant perdre leur prime ou même leur emploi s'ils ne font rien. Il est en effet logique d'accorder des primes au rendement uniquement lorsqu'on obtient des résultats.

Questions orales

Auparavant, le pacte social au Canada prévoyait qu'une personne aurait une maison si elle travaillait fort. Les libéraux et les néo-démocrates ont rompu ce pacte, et ce sont les conservateurs qui le renouvelleront.

* * *

LE DÉPUTÉ DE WINNIPEG-CENTRE-SUD

M. Ben Carr (Winnipeg-Centre-Sud, Lib.): Monsieur le Président, alors que je prends la parole à la Chambre pour la première fois, je ressens un profond sentiment de gratitude et de responsabilité. Je tiens à remercier les gens de Winnipeg-Centre-Sud de m'accorder leur confiance pour faire entendre leur voix à la Chambre et ailleurs.

Notre collectivité est diversifiée, dynamique et remplie de personnes qui aspirent à un avenir meilleur. Ensemble, nous nous attaquons aux défis qui comptent le plus pour elles. Les enjeux comme la réconciliation, l'accès aux soins de santé mentale, le logement abordable et les changements climatiques constituent les principales préoccupations des gens de ma circonscription et exigent notre attention et notre détermination.

[Français]

Je viens d'une région qui se définit par son identité multilingue. Je suis fier d'être un produit du bilinguisme canadien.

[Traduction]

Je suis aussi un fier habitant de l'Ouest. Comme mon père avant moi, je vais défendre les intérêts de notre région et contribuer à créer une meilleure vie pour l'avenir dans les Prairies. Chaque fois que j'en aurai l'occasion, je jetterai des ponts, et nous travaillerons ensemble pour améliorer la vie des gens que nous représentons.

QUESTIONS ORALES

[Français]

LES FINANCES

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, des documents publiés aujourd'hui montrent que le Conseil de direction de la Banque du Canada s'inquiète de créer de fausses attentes relativement aux taux d'intérêt.

La ministre des Finances a créé ces faux espoirs quand elle a dit, il y a deux mois, qu'on avait gagné contre l'inflation. Depuis ce temps, l'inflation a augmenté de 43 %. C'est plus élevé ici qu'aux États-Unis. Cela pourrait forcer une autre hausse des taux d'intérêt pour les Canadiens, qui sont les plus endettés du G7.

Est-ce que le gouvernement va finalement éliminer son déficit inflationniste pour qu'on puisse réduire les taux d'intérêt et sauver les maisons des Canadiens?

[Traduction]

L'hon. François-Philippe Champagne (ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, nous n'avons pas de leçons à recevoir des conservateurs. Je rappelle que la dernière fois que le chef de l'opposition s'est permis de donner des conseils aux Canadiens, il leur a suggéré d'investir dans la cryptomonnaie. Pour cette raison, les Canadiens ne lui accordent aucune crédibilité lorsqu'il s'exprime à propos des taux d'intérêt.

Nous avons présenté aujourd'hui un projet de loi pour contrer la crise du coût de la vie et nous attaquer aux problèmes de logement. Les Canadiens comprennent que nous les soutenons. Nous continuerons sans relâche à défendre leurs intérêts.

• (1420)

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, quand le chat n'est pas là, les souris dansent. Combien y a-t-il d'autres prétendants au poste de premier ministre? Mais cela n'a pas vraiment d'importance, puisque les jours des libéraux au pouvoir sont comptés.

Dans l'intervalle, une crise que le gouvernement a contribué à créer se profile à l'horizon. En raison des déficits inflationnistes générés par les politiques des libéraux, le coût de la vie augmente plus rapidement au Canada qu'aux États-Unis. L'inflation a augmenté de 43 % en deux mois, alors que la ministre des Finances prétendait récemment qu'elle était derrière nous.

Pourquoi les libéraux ne mettent-ils pas fin à leurs déficits et à leurs taxes inflationnistes, afin que les Canadiens retrouvent les moyens de se nourrir, de se chauffer et de se loger?

L'hon. Anita Anand (présidente du Conseil du Trésor, Lib.): Monsieur le Président, contrairement aux conservateurs, notre gouvernement a mis en place un plan pour venir en aide aux Canadiens. Je pense notamment au remboursement pour l'épicerie, qui aide 11 millions de Canadiens, à l'Allocation pour les travailleurs, dont bénéficient 4,2 millions de Canadiens, ou encore à notre initiative d'indexation des pensions de la Sécurité de la vieillesse, qui profite à six millions de Canadiens.

Contrairement aux conservateurs, nous avons un véritable plan. Nous allons continuer à nous concentrer sur les besoins de la population canadienne en ces temps économiques difficiles.

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, en juger par l'intensité des applaudissements, on dirait bien que le gars de Shawinigan a pris un peu d'avance dans la course à la direction.

Malheureusement, le Canada a aussi de l'avance en ce qui a trait à l'inflation, puisqu'elle y est plus élevée qu'aux États-Unis. Même le conseil de direction de la Banque du Canada s'est dit préoccupé par les faux espoirs donnés au sujet des taux d'intérêt. Le récent rapport sur l'inflation révèle que la Banque pourrait devoir augmenter de nouveau les taux pour les Canadiens, qui sont les plus endettés de tous les pays du G7.

Le gouvernement annulera-t-il ses déficits inflationnistes avant que les taux augmentent et poussent les Canadiens à la faillite?

L'hon. François-Philippe Champagne (ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, je vais peut-être donner un A au chef de l'opposition pour ses blagues, mais en ce qui concerne l'économie, c'est autre chose. Les Canadiens le savent bien.

Les conservateurs devraient penser à ce que nous avons fait aujourd'hui. Au terme de discussions, nous avons présenté un projet de loi qui améliorerait la vie des Canadiens. C'est ce à quoi les Canadiens s'attendent, et non pas à des moqueries entre députés à la Chambre. Ils s'attendent à ce que nous travaillions pour les Canadiens.

Questions orales

Aujourd'hui, donc, nous avons présenté un projet de loi qui améliorerait la vie des Canadiens. J'invite tous les députés à collaborer avec nous et à prendre des mesures concrètes pour les Canadiens afin que nous puissions aider les gens qui en ont besoin.

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, il m'arrive de raconter des blagues de temps en temps, mais jamais je ne pourrais rivaliser d'humour avec le gouvernement et la véritable farce qu'est son plan économique. C'est une farce qui nous a coûté la pire inflation en 40 ans et qui a multiplié par deux la dette nationale, les loyers, les paiements hypothécaires et la mise de fonds requise pour l'achat d'une propriété au Canada. Un Torontois doit épargner pendant 25 ans pour pouvoir disposer d'une mise de fonds suffisante; auparavant, ce laps de temps suffisait pour rembourser la totalité d'un prêt hypothécaire.

Les libéraux reviendront-ils sur leurs politiques inflationnistes désastreuses pour que les Canadiens puissent enfin se nourrir, se chauffer et se loger?

L'hon. Sean Fraser (ministre du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités, Lib.): Monsieur le Président, c'est fascinant de voir que, lorsque nous avons abordé le sujet du logement, le député a présenté un plan qui n'est que du vulgaire bricolage, ce qui, selon les experts, témoigne d'un manque de compréhension de l'urgence et de l'ampleur de la crise du logement au Canada.

Par exemple, nous avons proposé une mesure qui éliminerait la TPS sur la construction de logements locatifs, alors que le député vient de déclarer qu'il la rétablirait sur les maisons des gens de classe moyenne. C'est-à-dire qu'il envisage de supprimer le programme qui est en train de changer la manière de construire des logements à London et à Calgary et qui aura une incidence sur de nombreuses villes au pays.

Nous allons présenter des politiques qui donnent des résultats, plutôt que de simplement appâter l'électorat comme le font les aspirants dans son genre.

* * *

LE LOGEMENT

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, mon plan relatif à la TPS garantirait que nous n'accorderions pas d'allègements fiscaux pour des appartements de luxe de 10 millions de dollars, comme le propose le député.

Nous voulons que les constructeurs qui remplissent les conditions requises construisent des appartements de location abordables, afin que les Canadiens puissent y vivre, mais les libéraux qui roulent en limousine veulent que tout l'argent aille aux appartements de luxe.

Quant au programme du ministre, 4 milliards de dollars et un an et demi plus tard, il n'a pas permis de construire un seul logement, et il n'a promis que 2 000 logements; il lui faudrait 1 500 de ces annonces pour atteindre le nombre nécessaire.

Pourquoi les libéraux ne cessent-ils pas de faire obstacle, afin que nous puissions...

Le Président: L'honorable ministre du Logement a la parole.

L'hon. Sean Fraser (ministre du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités, Lib.): Monsieur le Président, si le député se préoccupe de la construction de logements abordables, il devrait discuter avec les personnes qui militent en faveur de la construction de logements abordables. Ils nous disent de proposer une mesure

touchant l'intégralité de la TPS, et non une demi-mesure, car c'est ce qui permettra de construire des logements dans ce pays.

Le chef de l'opposition envisage de supprimer le Fonds pour accélérer la construction de logements, qui modifie la manière dont les villes construisent des logements. Il supprimerait tout bonnement des fonds destinés à la construction de logements et prévoit de taxer les personnes qui les construisent. S'il ne comprend pas pourquoi ces mesures seraient inefficaces, il devrait retourner voir son conseiller en image et lui dire de remettre ses lunettes.

Des voix: Ha, ha!

• (1425)

Le Président: À l'ordre. Je rappelle aux intervenants des deux côtés que repousser les limites est une chose, mais les dépasser en est une autre. C'est ce que je constate d'un côté comme de l'autre. Je veux que chacun tienne compte de cela au moment de poser des questions ou de répondre aux questions qui lui sont posées.

Le député de Beloeil—Chambly a la parole.

[Français]

M. Yves-François Blanchet (Beloeil—Chambly, BQ): Monsieur le Président, hier, le ministre responsable du logement a admis qu'il comptait imposer des conditions au Québec pour le transfert des 900 millions de dollars qui doivent lui être remis pour la construction de logements sociaux. Pourtant, le logement social ne relève pas de sa responsabilité.

Est-ce qu'il dit aux gens en détresse, qui sont potentiellement incapables de payer leur loyer ou qui sont menacés de glisser dans l'itinérance, qu'ils sont les otages de la volonté de centralisation des libéraux?

L'hon. Sean Fraser (ministre du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités, Lib.): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question.

Hier soir, j'ai eu une conversation productive et positive avec mon homologue du Québec, la ministre Duranceau. Nous travaillons en partenariat avec le Québec pour établir les programmes visant à soutenir les personnes qui ont besoin d'un logement plus abordable.

[Traduction]

Nous allons continuer à travailler avec les provinces et nos partenaires des différents ordres de gouvernement afin de mettre au point des programmes qui soutiennent les personnes vulnérables, y compris au Québec.

[Français]

M. Yves-François Blanchet (Beloeil—Chambly, BQ): Monsieur le Président, on perd du temps pendant que des gens souffrent. On connaît les solutions aux problèmes de pauvreté, de logement et d'itinérance. On est capable de financer le logement social et on est capable d'aider les aînés qui ont de la misère à arriver avec l'augmentation du coût de la vie. Les pétrolières ont fait des profits de 200 milliards de dollars l'année dernière, mais on n'a pas d'argent pour le logement social, on n'a pas d'argent pour les aînés.

Est-ce que les libéraux ont le même niveau de compassion que les conservateurs?

Questions orales

L'hon. Jonathan Wilkinson (ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai dit hier, nous avons éliminé les subventions au secteur des énergies fossiles. Nous travaillons avec tous les secteurs de l'économie, y compris le secteur du pétrole, afin de nous assurer que nous créons une économie qui est propre, mais qui crée aussi de bons emplois pour les Canadiens.

M. Alexandre Boulerice (Rosemont—La Petite-Patrie, NPD): Monsieur le Président, la crise du logement est le résultat des coupes budgétaires libérales et conservatrices dans les programmes de logement social et de coopératives d'habitation. Là, on apprend que l'abolition de la TPS sur la construction de logements ne contient aucune définition de logement abordable. C'est juste ridicule, insultant même. Sur quelle planète vivent les libéraux? Le logement est un droit fondamental. C'est la vie des gens qui est en jeu.

Est-ce que les libéraux peuvent mettre les gens avant les profits et construire 2 millions de logements sociaux et de coopératives?

L'hon. Soraya Martinez Ferrada (ministre du Tourisme et ministre responsable de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, Lib.): Monsieur le Président, je remercie mon collègue pour sa question.

J'aimerais lui rappeler que, pour la première fois, le gouvernement fédéral a adopté non seulement une stratégie nationale sur le logement, mais a aussi nommé un commissaire défenseur du droit au logement.

De ce côté de la Chambre, nous considérons que tout Québécois et toute Québécoise a droit à un logement. C'est pour cela que nous avons fait des investissements historiques avec le Québec, pour donner un toit à tous les Québécois et à toutes les Québécoises.

[Traduction]

Mme Lindsay Mathysen (London—Fanshawe, NPD): Monsieur le Président, les libéraux ont finalement écouté le NPD et déposé leur plan en matière de logement, qui vise à éliminer la TPS sur la construction de nouvelles maisons. Cependant, les habitants de London se font expulser par de riches promoteurs. Les libéraux et les conservateurs ont passé les 30 dernières années à créer cette crise du logement. Le résultat en est que des gens de ma circonscription, comme les locataires de la rue Webster, sont expulsés de leur immeuble pour que des sociétés propriétaires puissent donner libre cours à leur avidité grandissante.

Le plan libéral ne fait rien pour empêcher les propriétaires affairistes de jeter les gens à la rue. Alors, je prie le gouvernement de s'inspirer d'une autre idée du NPD et d'annoncer un fonds d'acquisition de logements pour permettre aux coopératives et aux organismes à but non lucratif d'aider les gens à garder leur chez-soi?

● (1430)

L'hon. Sean Fraser (ministre du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités, Lib.): Monsieur le Président, comme la députée le sait certainement, nous avons eu l'occasion de visiter sa circonscription, à London, où j'ai rencontré des fournisseurs de logements sans but lucratif qui font un travail extraordinaire sur le terrain pour soutenir les gens et les empêcher de se retrouver sans abri. Elle a peut-être aussi constaté que nous collaborons étroitement avec la municipalité et le conseil municipal, sous la direction du maire Josh Morgan, pour investir 74 millions de dollars, ce qui va changer la façon dont la Ville de London construira dorénavant des logements. Au cours des prochaines années, l'offre de loge-

ments dans cette ville augmentera de milliers d'unités, ce qui fera baisser les coûts, rendra le logement plus abordable et permettra aux gens de profiter de la vie comme citoyens à part entière de London. Nous sommes fiers de ce travail.

* * *

L'IMMIGRATION, LES RÉFUGIÉS ET LA CITOYENNETÉ

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, après avoir fait doubler le prix du logement au pays, le premier ministre a décidé de nommer, pour réparer son gâchis, la personne qui était responsable de l'immigration lorsque l'on a laissé les réfugiés dans la rue et sous les ponts et lorsque des étudiants étrangers ont été vendus à des réseaux de prostitution et de traite. Il affirme que j'ai besoin de lunettes. Il s'agit du ministre qui a perdu la trace d'un million de personnes. Il a littéralement perdu la trace d'un million de personnes après leur entrée au pays.

Le ministre peut-il nous dire comment — qu'il s'agisse de lunettes, de jumelles ou d'une autre raison — on peut perdre la trace d'un million de personnes?

L'hon. Marc Miller (ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté, Lib.): Monsieur le Président, les députés peuvent constater à quel point le chef de l'opposition se vexe facilement lorsqu'on lui sert sa propre médecine.

Les étudiants étrangers sont une carte maîtresse pour le pays. Ils sont l'avenir du pays et un atout précieux et nous ne devons pas les laisser tomber. De toute évidence, nous devons travailler de concert avec les provinces pour leur assurer un logement adéquat et sévère contre les agents d'un peu partout au pays qui leur donne de faux espoirs. Ne faisons pas de cette question un enjeu partisan.

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, la question était de savoir comment il est possible de perdre la trace d'un million de personnes. Comment se fait-il qu'au moment de procéder à un remaniement ministériel, le premier ministre ait ratissé tout son Cabinet — et, espérons-le, qu'il ait même accordé un peu d'attention à ses députés d'arrière-ban négligés — et que la seule personne qu'il ait pu trouver pour remédier au doublement des coûts du logement qu'il a causé en tant que premier ministre soit l'homme qui a perdu la trace d'un million de personnes et dont le nom sera inscrit au livre des records Guinness pour cet exploit inégalé dans toute l'histoire de l'humanité? Comment est-il possible que les libéraux n'aient trouvé personne de mieux que lui pour s'occuper du logement?

L'hon. Karina Gould (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, pendant que les conservateurs se concentrent sur nous, nous allons nous concentrer sur les Canadiens. Tandis que le chef de l'opposition se livre à des attaques personnelles, nous allons continuer à soutenir les Canadiens dans leur vie personnelle. Que ce soit en les aidant à traverser des périodes difficiles, comme la pandémie ou encore la crise de l'inflation, nous allons continuer à être là pour soutenir les Canadiens, et cela restera...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: J'ai du mal à entendre la leader du gouvernement. Essayons maintenant d'aller à la fin de la liste des questions. Le député de Spadina—Fort York, s'il le veut bien, peut poser sa question, puis nous reviendrons où nous en étions si les choses se calment un peu.

Le député de Spadina—Fort York a la parole.

Questions orales

M. Kevin Vuong (Spadina—Fort York, Ind.): Monsieur le Président, le 9 juin, j'ai demandé au gouvernement s'il était au courant de l'existence d'une procédure de délivrance de visas datant de l'époque de l'apartheid à notre haut-commissariat en Afrique du Sud. Le gouvernement a répondu qu'il prenait le racisme au sérieux et qu'il avait mis en place une formation antiracisme dans les bureaux des visas, notamment en Afrique du Sud. Cependant, j'ai récemment rencontré Chris Cooter, haut-commissaire du Canada à Pretoria, qui m'a dit, à ma grande surprise, qu'il n'était au courant d'aucun problème de racisme.

À qui ou à quoi dois-je donc me fier? Au gouvernement, au rapport d'un comité d'Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada qui fait spécifiquement état de racisme dans les missions de ce ministère en Afrique, ou à un haut-commissaire déconnecté de la réalité?

L'hon. Marc Miller (ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté, Lib.): Monsieur le président, il est clair que le racisme systémique est présent au sein de nos institutions gouvernementales. Nous ne pouvons le nier. Plus encore, nous devons agir en conséquence. C'est pourquoi j'ai demandé à ma sous-ministre et à son équipe de s'attaquer au racisme systémique dans l'ensemble de l'appareil gouvernemental, et plus particulièrement au sein d'Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada.

Si nous consultons les chiffres publiés en ligne sur l'immigration en provenance d'Afrique, on peut constater qu'ils sont en hausse. Nous devons faire mieux, et nous devons adapter nos façons de faire, car le Canada doit aborder la question du racisme.

* * *

• (1435)

LES FINANCES

L'hon. Andrew Scheer (Regina—Qu'Appelle, PCC): Monsieur le Président, après huit ans sous la gouverne du premier ministre, il ne fait aucun doute qu'il n'en vaut pas le coût. Les déficits qu'il enregistre font grimper l'inflation. Même la ministre des Finances le sait. Il y a à peine un an, elle disait que son objectif était de « ne pas jeter de l'huile sur le feu de l'inflation ».

Puis, qu'a-t-elle fait? Elle a versé un bidon d'huile — de nouvelles dépenses de 60 milliards de dollars — sur le brasier. Il s'en est suivi une hausse de l'inflation, ce qui veut dire des taux d'intérêt plus élevés. Les Canadiens se retrouveront avec des paiements hypothécaires plus élevés et pourraient perdre leur maison.

Le temps presse. Quand le gouvernement mettra-t-il fin à ses déficits inflationnistes pour que les Canadiens puissent continuer à se loger?

Mme Rachel Bendayan (secrétaire parlementaire de la vice-première ministre et ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, ce que les Canadiens m'ont dit, ce qu'ils ont dit à tous les députés ministériels, c'est qu'ils veulent des loyers plus bas et une réduction des prix à l'épicerie.

Aujourd'hui, nous avons présenté une mesure législative qui contribuera justement à atteindre ces deux objectifs. La Loi sur le logement et l'épicerie à prix abordable supprimera la TPS sur la construction de logements locatifs afin d'accélérer la construction d'habitations au pays. Elle renforce également les lois sur la concurrence du Canada afin de contribuer à stabiliser les prix pour l'ensemble de la population.

Nous nous concentrons sur les besoins des Canadiens et nous y répondons de façon substantielle. Que font les conservateurs?

L'hon. Andrew Scheer (Regina—Qu'Appelle, PCC): Monsieur le Président, le problème, c'est que les dépenses inflationnistes des libéraux font s'évaporer le moindre bienfait pour les Canadiens. Le premier ministre a reconnu ici même à la Chambre que le moindre effet positif des programmes mis en place pour les Canadiens a été complètement balayé par la hausse de l'inflation et des taux d'intérêt.

Un ancien ministre libéral des Finances l'a admis. John Manley a dit: « C'est un peu comme conduire son automobile avec un pied sur l'accélérateur et l'autre sur le frein [...] Ce n'est pas une bonne façon de garder son véhicule sur la bonne voie et ce n'est pas non plus une bonne façon de garder l'économie sur la bonne voie. »

Cette conduite dangereuse dépouille les Canadiens de leur maison et leur enlève le pain de la bouche. Quand les libéraux vont-ils mettre fin aux déficits inflationnistes pour que les Canadiens puissent conserver leur maison?

L'hon. Jenna Sudds (ministre de la Famille, des Enfants et du Développement social, Lib.): Monsieur le Président, parlons-en de l'abordabilité: pas plus tard que cette semaine, les Canadiens ont reçu jusqu'à 619 \$ dans leur compte de banque. Voilà qui les aidera à payer l'épicerie et à acheter des fournitures scolaires et de nouveaux souliers. L'Allocation canadienne pour enfants a sorti littéralement des centaines de milliers d'enfants de la pauvreté. Nous continuerons de faire tout en notre pouvoir pour aider les familles canadiennes.

[Français]

M. Pierre Paul-Hus (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, PCC): Monsieur le Président, ce matin, on a appris dans les médias que les Québécois sont les plus touchés par l'inflation au Canada. L'inflation sur le logement est en hausse de 16,7 %. Le coût de l'intérêt hypothécaire a explosé de 37 % et celui de l'essence, de 51,5 %.

Le premier ministre semble déterminé à aggraver la situation en continuant ses dépenses inflationnistes et en augmentant la taxe sur l'essence.

Le premier ministre va-t-il abandonner ses politiques inflationnistes pour donner du répit aux Québécois et éviter une autre hausse des paiements hypothécaires?

Mme Rachel Bendayan (secrétaire parlementaire de la vice-première ministre et ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, je comprends pourquoi les conservateurs ont de la misère à connecter avec les Québécois. C'est parce que leur politique d'austérité ne passe pas auprès des Québécois. Ce qu'ils veulent faire, c'est réduire l'assurance-emploi. Ce qu'ils veulent faire, c'est réduire les pensions des aînés. Ce qu'ils veulent faire, c'est réduire les subventions pour la garde des enfants.

Nous avons envoyé 6 milliards de dollars à Québec pour la garde des enfants, et les conservateurs veulent réduire cela également.

* * *

LA TARIFICATION DU CARBONE

M. Pierre Paul-Hus (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, PCC): Monsieur le Président, c'est du gros n'importe quoi, comme on dit dans Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, là où les gens comprennent qu'être libéral, c'est un peu tout croche.

Questions orales

Le Bloc québécois et les libéraux savent que la taxe sur le carbone augmente les coûts des produits et contribue à l'inflation. Les bloquistes prétendent être les adultes dans la pièce, mais savent-ils que ce sont les enfants des Québécois qui devront payer la facture?

On le constate encore aujourd'hui dans les médias: cela coûte très cher, voter pour le Bloc québécois.

Est-ce que le premier ministre peut confirmer qu'il n'a pas l'intention d'écouter le Bloc et qu'il renoncera à augmenter radicalement la taxe sur l'essence?

L'hon. François-Philippe Champagne (ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, j'ai énormément de respect pour mon collègue de Charlesbourg—Haute-Saint-Charles.

Justement, il parlait des médias, aujourd'hui. Je suis sûr qu'il a vu que nous avons déposé la Loi modifiant la Loi sur la taxe d'accise et la Loi sur la concurrence qui va faire trois choses pour les gens de chez lui. Premièrement, nous allons nous attaquer à la concurrence au pays, la première réforme depuis des décennies qui va amener moins de consolidation et plus de concurrence à des prix plus bas. Deuxièmement, nous allons réduire la TPS sur le logement. Troisièmement, nous allons faire une extension des prêts pour les petites entreprises.

Quand mon collègue lit les nouvelles, il devrait lire l'entièreté des nouvelles parce que cela va aider les gens de Charlesbourg—Haute-Saint-Charles et de Québec.

* * *

• (1440)

LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

Mme Kristina Michaud (Avignon—La Mitis—Matane—Mapédia, BQ): Monsieur le Président, le premier ministre aurait sans doute été mieux accueilli au Congrès mondial du pétrole en Alberta qu'il ne l'a été au Sommet sur l'ambition climatique à New York. La vice-secrétaire générale des Nations unies l'a d'ailleurs présenté pour ce qu'il est: l'un des leaders mondiaux de l'expansion des énergies fossiles.

Si le Québec est présenté comme un héros dans la lutte contre les changements climatiques, le Canada, lui, est présenté comme un zéro, un hypocrite climatique.

Quand ce gouvernement va-t-il commencer à prendre au sérieux la crise climatique?

M. Adam van Koeverden (secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement et du Changement climatique et de la ministre des Sports et de l'Activité, Lib.): Monsieur le Président, je remercie ma collègue de sa question.

Nous voyons les effets du changement climatique partout au pays et nous savons que nous devons en faire plus. J'en profite pour souligner une annonce importante que le ministre a faite hier au sujet des émissions de méthane. « [L]e Canada dépassera son objectif de réduction des émissions du méthane du secteur pétrolier [...] d'ici 2030. »

Nous réduisons la pollution et créons de bons emplois dans une économie propre.

Mme Kristina Michaud (Avignon—La Mitis—Matane—Mapédia, BQ): Monsieur le Président, le ministre de l'Environnement, M. Bay du Nord en personne, a trouvé le moyen d'être le seul

à New York à dévaloriser les politiques environnementales du Québec. Il faut le faire.

Si le gouvernement avait mis autant d'argent dans la lutte contre les changements climatiques qu'il en a mis dans Trans Mountain, on pourrait peut-être croire qu'il est sérieux. Franchement, qu'il commence par planter ses arbres avant de planter le Québec, qui, lui, est sérieux en matière climatique.

Quand ce gouvernement va-t-il commencer à faire partie de la solution, au lieu du problème, en matière de lutte contre les changements climatiques?

L'hon. Pascale St-Onge (ministre du Patrimoine canadien, Lib.): Monsieur le Président, la réalité, c'est que le gouvernement du Canada a réussi à diminuer de 62 mégatonnes les émissions de gaz à effet de serre depuis 2019. Cela correspond au quart de l'objectif que nous nous sommes donné pour 2030.

Oui, nous avons encore du chemin à faire. Nous avons encore du travail à faire. Nous allons le faire en partenariat avec le Québec, avec les provinces, avec les territoires. Nous allons atteindre nos objectifs parce que nous sommes déterminés à assurer un meilleur avenir pour nos enfants.

Mme Monique Pauzé (Repentigny, BQ): Monsieur le Président, le Secrétaire général des Nations unies, Antonio Guterres, a prévenu les dirigeants mondiaux: l'humanité est aux « portes de l'enfer ». Quant aux grands promoteurs de pétrole comme le Canada, ils sont installés à la billetterie à se faire de l'argent.

On a souvent parlé d'environnement pour les générations à venir, mais c'est fini ce temps-là. Les feux de forêt, les inondations, les canicules marines, la biodiversité qui en prend un coup, c'est maintenant. On le voit tous les jours dans le monde. Il faut donc un coup de barre maintenant.

Qu'attend le gouvernement pour prendre la crise climatique au sérieux?

M. Adam van Koeverden (secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement et du Changement climatique et de la ministre des Sports et de l'Activité, Lib.): Monsieur le Président, je remercie ma collègue de sa question.

Nous éliminons les subventions inefficaces aux combustibles fossiles et encourageons les investissements gouvernementaux intelligents qui peuvent accroître la compétitivité du Canada.

Dans le budget de 2023, nous avons aussi annoncé notre plan pour une économie propre de 120 milliards de dollars pour faire croître l'économie propre du Canada et pour créer des emplois bien rémunérés.

* * *

[Traduction]

LE LOGEMENT

Mme Tracy Gray (Kelowna—Lake Country, PCC): Monsieur le Président, lors d'une entrevue, un couple de Langley, en Colombie-Britannique, a affirmé que ses paiements hypothécaires avaient augmenté de 2 700 \$ par mois pour atteindre 6 300 \$. Pourtant, la ministre des Finances libérale essaie de convaincre les Canadiens que son plan de réduction de l'inflation fonctionne. Or, ce n'est pas le cas, puisque l'inflation vient encore d'augmenter.

Questions orales

Après huit années, les dépenses du gouvernement néo-démocrate—libéral ont fait bondir l'inflation, ce qui a fait grimper le coût des intérêts hypothécaires de 31 %. Le premier ministre n'en vaut tout simplement pas le coût.

Quand le premier ministre mettra-t-il fin à ses dépenses déficitaires inflationnistes afin que les Canadiens puissent garder un toit au-dessus de leur tête?

L'hon. Sean Fraser (ministre du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités, Lib.): Monsieur le Président, je partage les préoccupations de la députée au sujet de la souffrance réelle et grave que vivent les familles partout au pays, mais n'oublions pas la source de certains de ces problèmes: l'inflation mondiale causée par la guerre en Ukraine, les changements climatiques et d'autres facteurs mondiaux. Nous aiderons les Canadiens à traverser cette période difficile, notamment en les aidant à assumer le coût du logement.

L'une des principales initiatives que nous avons lancées la semaine dernière consiste à éliminer la taxe fédérale sur la construction de nouveaux logements au Canada. Voilà le genre de mesure qui accroîtra l'offre nationale de logements au Canada et réduira l'inflation pour alléger le coût de la vie de nombreux Canadiens.

J'espère que les conservateurs se joindront à nous pour mettre en avant une mesure efficace, et non une demi-mesure qui ne fait que tourner autour du pot.

• (1445)

Mme Tracy Gray (Kelowna—Lake Country, PCC): Monsieur le Président, ce qui est grave, c'est que les Canadiens craignent sérieusement de perdre leur maison, et que le gouvernement continue à ne pas rendre de comptes.

Par ailleurs, l'ancien ministre libéral des Finances, John Manley, a déclaré que les déficits du gouvernement libéral-néo-démocrate ont appuyé sur l'accélérateur de l'inflation, ce qui a forcé la Banque du Canada à appuyer fortement sur les freins en augmentant les taux d'intérêt. Selon lui, comme pour la conduite d'une voiture, ce n'est « pas un bon plan pour contrôler la direction de l'économie ».

Après huit ans, les Canadiens en arrachent et perdent espoir. Quand le gouvernement libéral-néo-démocrate mettra-t-il fin aux dépenses inflationnistes pour que les gens ne perdent pas leur maison?

Mme Rachel Bendayan (secrétaire parlementaire de la vice-première ministre et ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, je suis d'accord avec ma collègue d'en face pour dire que les Canadiens en arrachent, et c'est justement pour cela que je ne comprends pas pourquoi les conservateurs ne veulent pas les aider.

Le projet de loi que nous avons déposé aujourd'hui permettra de construire davantage de logements pour les Canadiens dans tout le pays, ce qui fera baisser le prix des loyers et les paiements hypothécaires pour tous les Canadiens. Le projet de loi que nous avons déposé aujourd'hui renforcera également les lois canadiennes sur la concurrence, ce qui contribuera à maintenir les prix, notamment ceux des produits alimentaires, à un bas niveau dans le pays.

J'espère sincèrement que les conservateurs soutiendront ce projet de loi. Le feront-ils?

M. John Brassard (Barrie—Innisfil, PCC): Monsieur le Président, voici combien la situation est grave. La semaine dernière, j'ai rencontré un aîné nommé Don dans mon bureau de Barrie—In-

nisfil. Il m'a dit que lorsqu'il renouvellera son hypothèque, il ne lui restera que 600 \$ par mois de sa pension à cause de l'augmentation des taux d'intérêt causée par les dépenses inflationnistes du gouvernement libéral—néo-démocrate. En fait, des données récentes de la SCHL indiquent que 24 % des personnes ayant une hypothèque ont de la difficulté à effectuer leurs paiements mensuels, et la situation va en s'aggravant. Comme beaucoup d'aînés, Don se rend compte que le premier ministre n'en vaut pas le coût.

Le premier ministre va-t-il enfin mettre un terme à ses dépenses inflationnistes pour que les Canadiens puissent garder un toit au-dessus de leur tête?

L'hon. Seamus O'Regan (ministre du Travail et des Aînés, Lib.): Monsieur le Président, l'une des premières choses que nous pourrions faire pour aider les aînés est de veiller à ce que l'âge de la retraite, l'âge auquel ils reçoivent la Sécurité de la vieillesse, soit de 65 ans et non de 67 ans.

Nous avons augmenté les prestations de la Sécurité de la vieillesse et aidé plus de 3,3 millions d'aînés. Nous avons augmenté le Supplément de revenu garanti, qui apporte une aide à 900 000 aînés. Nous avons sorti 45 000 aînés de la pauvreté. Nous allons continuer.

* * *

L'ENVIRONNEMENT

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Monsieur le Président, cette semaine, alors que les feux de forêt continuent de ravager le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique, le premier ministre est en visite à New York, à l'Assemblée générale des Nations unies, où il se fait reprocher d'avoir autorisé l'expansion du secteur des combustibles fossiles. Pendant ce temps, les PDG des sociétés pétrolières et gazières les plus riches du Canada nous disent qu'ils vont continuer à faire ce qu'ils font le mieux, c'est-à-dire engranger des profits et polluer l'environnement.

Le ministre avait promis de publier il y a plusieurs mois les règles relatives au plafonnement des émissions provenant de l'exploitation du pétrole et du gaz. Le temps presse, et nos enfants nous regardent. Qu'en est-il du plafonnement des émissions?

L'hon. Jonathan Wilkinson (ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, Lib.): Monsieur le Président, tout d'abord, comme le reconnaissent nos partenaires internationaux, le Canada a élaboré l'un des plans de lutte contre les changements climatiques les plus détaillés et les plus ambitieux au monde, tout en veillant à assurer sa prospérité dans le cadre de sa transition économique.

Nous avons imposé des mesures aux secteurs pétrolier et gazier, comme des mesures de réduction des émissions de méthane et la tarification de la pollution au carbone. Nous avons annoncé que nous allons réduire de 75 % les émissions de méthane d'ici 2030 et plafonner les émissions provenant du pétrole et du gaz. Nous poursuivons assurément cette démarche en consultation avec l'industrie et d'autres intervenants.

* * *

LES PERSONNES HANDICAPÉES

Mme Bonita Zarrillo (Port Moody—Coquitlam, NPD): Monsieur le Président, le gouvernement a tourné le dos aux personnes handicapées, qui ont dû traverser un été marqué par la montée en flèche du prix du logement, le recul de l'accès aux soins de santé et la hausse du prix des aliments.

Les Canadiens handicapés sont déjà deux fois plus susceptibles de vivre sous le seuil de la pauvreté, et les libéraux ne leur ont pas fourni un soutien adéquat. Les Canadiens handicapés se sont retrouvés incapables de payer leurs factures. On ne parle pas de s'acheter des produits de luxe, mais bien de répondre à ses besoins de base.

Le gouvernement créera-t-il enfin le fonds de secours d'urgence pour les personnes handicapées que la communauté réclame?

L'hon. Kamal Khera (ministre de la Diversité, de l'Inclusion et des Personnes en situation de handicap, Lib.): Monsieur le Président, l'adoption du projet de loi C-22 a été un jalon important: il représente un engagement ferme et inébranlable à créer un Canada plus inclusif et exempt d'obstacles. C'est grâce aux efforts inlassables de la communauté des personnes handicapées que nous en sommes arrivés là. La prestation est une autre mesure concrète pour réduire la pauvreté de façon marquée et soutenir les Canadiens qui en ont le plus besoin.

Dans l'esprit du principe « rien ne doit se faire sans nous », nous continuerons de consulter les Canadiens, y compris les personnes handicapées, sur la conception et le versement de la prestation. Nous allons faire les choses comme il se doit. Nous veillerons à ce que la communauté des personnes handicapées se sente incluse dans ce processus de mobilisation.

* * *

• (1450)

LES RESSOURCES NATURELLES

M. Kody Blois (Kings—Hants, Lib.): Monsieur le Président, plus tôt cette semaine, les débats de la Chambre ont porté sur le projet de loi C-49, qui modifie la Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada, une mesure législative essentielle pour bâtir l'avenir du secteur de l'énergie propre du Canada atlantique. Ce projet de loi obtient l'appui des gouvernements de Terre-Neuve-et-Labrador et de la Nouvelle-Écosse, du secteur de l'énergie propre, des communautés autochtones et du monde des affaires de la région. Pourtant, il n'y a qu'un seul parti à la Chambre des communes qui a annoncé son intention de voter contre ce projet de loi, et c'est le Parti conservateur.

Le ministre peut-il nous en dire davantage sur ses entretiens avec le premier ministre progressiste-conservateur Tim Houston et le premier ministre libéral Andrew Furey, à St. John's, pour connaître leur point de vue sur ce projet de loi essentiel?

L'hon. Dominic LeBlanc (ministre de la Sécurité publique, des Institutions démocratiques et des Affaires intergouvernementales, Lib.): Monsieur le Président, je remercie le député de Kings—Hants d'avoir souligné l'importance de ce dossier et de faire preuve de leadership à l'égard des enjeux énergétiques du Canada atlantique.

Les premiers ministres de Terre-Neuve-et-Labrador et de la Nouvelle-Écosse appuient ce projet de loi parce qu'il est judicieux sur les plans économique et énergétique pour le Canada atlantique. En refusant d'appuyer cette mesure législative, les conservateurs font obstacle à la création de bons emplois pour les Canadiens de l'Atlantique, aux investissements dans nos collectivités et, surtout, à la lutte contre les changements climatiques. En ce qui concerne ce dernier point, personne n'est surpris.

Questions orales

LA SÉCURITÉ PUBLIQUE

M. Frank Caputo (Kamloops—Thompson—Cariboo, PCC): Monsieur le Président, actuellement, ou plutôt, en 2022, il n'y avait que 736 délinquants dangereux en détention. Il s'agit des pires délinquants qui existent, des gens comme Paul Bernardo, des pédophiles et des violeurs récidivistes. Ce sont les gens ayant commis les actes les plus violents qui sont classés dans cette catégorie.

Au Canada, les pénitenciers fédéraux à sécurité minimale n'ont généralement pas de clôture. Les gens peuvent simplement s'en aller, et pourtant, 57 de ces délinquants dangereux, les pires qui existent, se trouvaient dans un établissement à sécurité minimale l'année dernière.

Que fera le ministre pour rectifier la situation afin que les délinquants dangereux ne puissent pas simplement s'en aller?

L'hon. Dominic LeBlanc (ministre de la Sécurité publique, des Institutions démocratiques et des Affaires intergouvernementales, Lib.): Monsieur le Président, lorsque nous discutons de questions aussi importantes que la sécurité publique, il est important de ne pas laisser croire aux Canadiens que les délinquants dangereux peuvent tout simplement quitter les pénitenciers fédéraux. Mon collègue d'en face sait que ce n'est pas le cas.

Ces délinquants sont parmi les plus dangereux du système correctionnel fédéral, et le gouvernement fera tout ce qui est nécessaire pour assurer la sécurité des Canadiens et pour veiller à ce que ces délinquants dangereux purgent leur peine d'emprisonnement dans les établissements ayant un niveau de sécurité approprié.

M. Frank Caputo (Kamloops—Thompson—Cariboo, PCC): Monsieur le Président, le ministre peut dire cela aux centaines de victimes des 57 délinquants dangereux détenus dans des établissements à sécurité minimale, surtout à un moment où les crimes violents et sexuels contre les enfants ont augmenté de 126 %.

Le gouvernement dormait déjà au gaz en ce qui concerne le logement, l'inflation et la criminalité. Maintenant, il dort au gaz en ce qui concerne la sécurité publique et les prisons.

Le gouvernement n'en vaut peut-être pas le coût. Après huit ans, le jeu n'en vaut pas la chandelle en ce qui concerne la sécurité publique. Quand le gouvernement se réveillera-t-il? Préfère-t-il dormir au gaz?

L'hon. Dominic LeBlanc (ministre de la Sécurité publique, des Institutions démocratiques et des Affaires intergouvernementales, Lib.): Monsieur le Président, ce n'est pas parce que notre collègue d'en face répète la même phrase ridicule qu'elle devient vraie.

Le gouvernement n'a jamais dormi au gaz en ce qui concerne la sécurité des collectivités, l'investissement dans les services de police, la sécurité à la frontière et l'annulation de certaines des compressions imposées par le gouvernement Harper à nos services frontaliers, notamment pour empêcher les armes à feu et les drogues de circuler dans les rues canadiennes.

Le gouvernement est déterminé à faire tout ce qui est nécessaire pour assurer la sécurité des Canadiens, y compris avoir un système correctionnel robuste et solide.

Mme Raquel Dancho (Kildonan—St. Paul, PCC): Monsieur le Président, en mai dernier, Paul Bernardo, un violeur en série et meurtrier de jeunes filles, a été transféré d'une prison à sécurité maximale à une prison à sécurité moyenne, et les Canadiens ont été indignés par cette décision, à juste titre.

Questions orales

Le nouveau ministre de la Sécurité publique occupe son poste depuis deux mois complets, mais il n'a pas réussi à renvoyer Paul Bernardo dans une prison à sécurité maximale, là où il doit être. Pire encore, de nouvelles données nous indiquent que des centaines de délinquants dangereux, les pires et les plus violents criminels du pays, se trouvent dans des prisons à sécurité moyenne, voire minimale.

Le ministre a le pouvoir de transférer Paul Bernardo et d'autres personnes comme lui dans des prisons à sécurité maximale. Pourquoi ne l'a-t-il pas fait?

• (1455)

L'hon. Dominic LeBlanc (ministre de la Sécurité publique, des Institutions démocratiques et des Affaires intergouvernementales, Lib.): Monsieur le Président, je le répète, ce n'est pas parce que notre collègue d'en face affirme continuellement une chose qu'elle devient vraie.

Ma responsabilité est de veiller à ce que le Service correctionnel, au titre de la loi et conformément aux règlements, traite les délinquants les plus dangereux détenus dans le système carcéral avec le niveau de sécurité approprié. La décision de transférer des détenus d'un établissement correctionnel à un autre appartient aux fonctionnaires compétents du Service correctionnel du Canada.

Le gouvernement continuera à faire tout ce qui est nécessaire pour tenir ces délinquants dangereux responsables de leurs actes.

Mme Raquel Dancho (Kildonan—St. Paul, PCC): Monsieur le Président, le ministre ne peut pas se soustraire à ses responsabilités envers les Canadiens. Il est de son devoir de veiller à ce que les tueurs les plus ignobles ne s'en tirent pas à bon compte, et à ce que leurs victimes obtiennent justice dans notre pays.

L'article 6 de la Loi sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition permet au ministre d'émettre légalement des directives concernant des délinquants dangereux comme Paul Bernardo. Pour être clair, le ministre a le pouvoir de le renvoyer aujourd'hui dans une prison à sécurité maximale, mais il choisit de ne pas le faire. Pourquoi?

L'hon. Dominic LeBlanc (ministre de la Sécurité publique, des Institutions démocratiques et des Affaires intergouvernementales, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement a choisi d'investir dans tous les instruments nécessaires pour garantir la sécurité de nos communautés.

Nous investissons dans le Service correctionnel du Canada pour veiller précisément à ce que les criminels les plus dangereux purgent leur peine dans les établissements appropriés. Nous investissons dans les services frontaliers, que les conservateurs ont vidés de leur substance, afin d'empêcher les armes et les drogues illégales d'entrer dans notre pays.

Notre gouvernement continuera à soutenir les victimes, mais aussi à veiller à ce que nous ayons un système de justice pénale solide dans lequel tous les délinquants se voient assigner le niveau de sécurité qui s'impose.

* * *

[Français]

L'INFRASTRUCTURE

Mme Julie Vignola (Beauport—Limoilou, BQ): Monsieur le Président, des photos ont fait le tour des réseaux sociaux de Québec

cet été. Ce ne sont pas des photos de vacances ni de bonheur en famille, mais bien des photos de l'état pitoyable du pont de Québec.

Depuis 2015, les libéraux promettent de le restaurer. Trois élections et trois ministres des Transports plus tard, tout ce qui a progressé, c'est de la rouille. Il y a un an, le maire Bruno Marchand disait en point de presse: « Il est temps que ça arrête de niaiser. »

Le ministre peut-il nous indiquer quand cela va arrêter de niaiser?

L'hon. Pablo Rodriguez (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, le pont de Québec est un lien absolument essentiel pour la ville. Cela joue un rôle extrêmement important.

Nous avons dit que nous irions de l'avant avec le projet. Nous discutons avec le CN. Les discussions vont très bien. En parallèle, nous discutons avec le gouvernement du Québec.

Nous avons pris l'engagement de réaliser le projet et nous allons le faire.

Mme Julie Vignola (Beauport—Limoilou, BQ): Monsieur le Président, je cite encore le maire de Québec: « [...] on est toujours dans les négociations pour savoir qui aura la propriété, qui s'occupera de l'entretien de la structure. Ça me désole et ça me décourage. »

Toute la région est découragée après huit ans de promesses libérales brisées. Le nouveau ministre des Transports est aussi le lieutenant du Québec. Il parle au nom de tous les libéraux fédéraux du Québec. Il ne doit pas abandonner Québec comme ses prédécesseurs l'ont fait.

Quand va-t-il annoncer des résultats?

L'hon. Pablo Rodriguez (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, ce n'est pas parce que le Bloc québécois est découragé que les gens de Québec sont découragés. Les gens de Québec sont beaucoup plus résilients que le Bloc québécois. Ils font confiance aussi au gouvernement, qui est en discussion avec le CN et le gouvernement du Québec.

J'ai moi-même eu une rencontre la semaine dernière. C'était une rencontre privée avec le maire Bruno Marchand, qui est content des avancées du projet. Il sait très bien que nous allons livrer des résultats, parce que nous allons le faire.

* * *

[Traduction]

LA TARIFICATION DU CARBONE

M. Brad Vis (Mission—Matsqui—Fraser Canyon, PCC): Monsieur le Président, après huit ans du gouvernement néo-démocrate—libéral, les Canadiens subissent une inflation record et le prix du panier d'épicerie monte en flèche à cause de la taxe sur le carbone.

Tiff Macklem, le gouverneur de la Banque du Canada, pense lui aussi que la taxe de Trudeau sur l'essence et l'épicerie contribue à l'inflation. Le prix des oignons a bondi de 69 %. Il n'est pas étonnant que l'utilisation de la banque alimentaire de l'Université d'Ottawa ait augmenté de plus de 258 %. Le premier ministre n'en vaut tout simplement pas le coût.

Le premier ministre éliminera-t-il la taxe sur le carbone afin que les étudiants puissent avoir les moyens de manger?

Questions orales

• (1500)

Le Président: Je suis certain que tout le monde le sait, mais je le rappelle à tout le monde: lorsque nous parlons d'une personne à la Chambre, nous devons la désigner par le nom de sa circonscription ou son titre, et non par son nom. Ce n'est qu'un petit rappel. Je sais que nous avons été absents pendant l'été, mais je tiens à rappeler cette règle aux députés afin qu'ils ne commettent plus la même erreur.

Le secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement a la parole.

M. Adam van Koeverden (secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement et du Changement climatique et de la ministre des Sports et de l'Activité, Lib.): Monsieur le Président, un gouvernement sérieux et responsable doit avoir un plan pour assurer l'abordabilité et combattre les changements climatiques, et nous nous rendons compte de plus en plus que les conservateurs n'ont pas de plan pour atteindre ces objectifs.

Cet été, pendant que les libéraux étaient dans leurs circonscriptions pour rencontrer leurs concitoyens, quelques conservateurs, comme les députés de Cumberland—Colchester, de Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest et de Northumberland—Peterborough-Sud, dégustaient un châtaubriand et des biftecks d'aloyau gros filet, gracieuseté de lobbyistes milliardaires climatosceptiques. Pendant que nous passons du temps dans nos circonscriptions à nous renseigner sur les questions qui touchent le plus nos concitoyens, l'Incitatif à agir pour le climat permet à 80 % des ménages de garder plus d'argent dans leurs poches. Les conservateurs n'ont rien à dire au sujet des changements climatiques.

[Français]

M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC): Monsieur le Président, le *Journal de Montréal* rapporte aujourd'hui que les Québécois sont les plus touchés au pays par l'inflation. On peut dire merci à la coalition libérale-bloquiste pour les hausses de taxes radicales. C'est de plus en plus difficile de mettre du beurre sur son pain avec une hausse de 36 % du prix du beurre. Les céréales du déjeuner coûtent 32 % plus cher, et le prix de la viande rouge du souper a grimpé de 30 %.

Les libéraux, après huit ans, surtaxent tout. Ce n'est pas surprenant que les assiettes soient de plus en plus vides, comme les poches des Québécois. Est-ce que le premier ministre libéral et ses partenaires bloquistes vont abandonner leur idée d'imposer une deuxième taxe sur le carbone sur le dos des Québécois?

L'hon. François-Philippe Champagne (ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, c'est surprenant d'entendre mon collègue présenter les faits comme cela. Il devrait plutôt parler du fait que, aujourd'hui, le gouvernement présente une loi qui va réformer la Loi sur la concurrence au pays. Nous voulons moins de consolidation et plus de concurrence pour avoir des prix plus bas. C'est comme cela qu'on y arrive.

C'est désolant d'entendre mon collègue poser une telle question plutôt que d'informer les Canadiens et les Canadiennes à la maison du fait que, aujourd'hui, le gouvernement libéral et le caucus libéral ont déposé un projet de loi historique pour aider les Canadiens dans un moment comme celui-là.

M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC): Monsieur le Président, je vais informer les Canadiens et les Québécois d'une autre révélation troublante faite dans le journal d'aujourd'hui: c'est dans les régions du Québec que le coût de la vie augmente le plus

rapidement. Pourquoi est-ce le cas? C'est parce qu'en région on a besoin d'une auto, ou peut-être même de deux autos, par famille pour travailler et vivre.

Qu'est-ce qui coûte le plus cher? C'est évidemment l'essence, la cible principale de la coalition libérale-bloquiste pour des hausses de taxes radicales. Cela coûte encore plus cher de voter pour le Bloc québécois quand on vit en région. Est-ce que le premier ministre et le chef du Bloc québécois vont abandonner leur idée irresponsable d'augmenter radicalement le coût de l'essence, oui ou non?

L'hon. Jonathan Wilkinson (ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, Lib.): Monsieur le Président, peut-être que l'honorable député ne sait pas que le prix sur la pollution au Québec est mis en place par le gouvernement du Québec. Cependant, nous devons avoir un plan pour lutter contre les changements climatiques. C'est quelque chose qui est très important pour nos enfants et nos petits-enfants, mais nous devons aussi avoir un plan pour l'abordabilité et pour une économie qui sera forte dans un avenir à faibles émissions de carbone. Nous avons tout cela.

* * *

L'ÉCONOMIE

Mme Anju Dhillon (Dorval—Lachine—LaSalle, Lib.): Monsieur le Président, au cours de l'été, de nombreux citoyens de ma circonscription, Dorval—Lachine—LaSalle, m'ont fait part de leurs inquiétudes au sujet de l'augmentation du coût de la vie. Je partage leurs préoccupations. Le ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie pourrait-il informer la Chambre des mesures prises par notre gouvernement pour rendre la vie plus abordable?

L'hon. François-Philippe Champagne (ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais d'abord remercier ma collègue de sa question, parce qu'elle a parlé du cœur et a exprimé le sentiment des Canadiens et des Canadiennes. C'est exactement ce que nous avons fait. Après avoir convoqué les chefs des grandes chaînes d'épicerie à Ottawa pour leur exprimer la frustration de millions de Canadiens et Canadiennes, nous, le gouvernement libéral, avons déposé aujourd'hui un projet de loi historique pour nous attaquer à l'inflation et au problème d'abordabilité.

Nous allons réformer la Loi sur la concurrence, ce qui devait être fait depuis plusieurs décennies. Nous allons donner de nouveaux pouvoirs au commissaire de la concurrence. Nous allons éliminer les fusions qui iraient à l'encontre de la concurrence, nous allons nous attaquer aux ententes qui empêchent les petites épicerie de s'installer...

• (1505)

Le Président: L'honorable député de South Shore—St. Margarets a la parole.

Questions orales

[Traduction]

LA TARIFICATION DU CARBONE

M. Rick Perkins (South Shore—St. Margarets, PCC): Monsieur le Président, la taxe sur le carbone du gouvernement néo-démocrate—libéral fait grimper le coût des aliments. Walt McDonald, étudiant universitaire, doit faire le choix de manger son repas de la banque alimentaire au déjeuner ou au dîner. La banque alimentaire de l'association étudiante de l'Université Dalhousie dit qu'il y a 10 ans, elle ne servait que des collations aux étudiants. Maintenant, des étudiants ont recours à la banque alimentaire pour son programme de repas hebdomadaires. Après huit ans, le premier ministre n'en vaut tout simplement pas le coût.

Le premier ministre cessera-t-il d'obliger des étudiants à recourir aux banques alimentaires en éliminant sa taxe sur le carbone inflationniste, oui ou non?

M. Mike Kelloway (secrétaire parlementaire de la ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne, Lib.): Monsieur le Président, il est vrai que la Nouvelle-Écosse a connu une période difficile de septembre 2022 à septembre 2023. Nous avons subi trois catastrophes naturelles. Nous avons dû faire face à des inondations, à des ouragans et à des incendies. Le coût financier de ces événements se chiffre à 3 milliards de dollars. Ces situations ont eu des répercussions sur la vie des gens et ont coûté la vie à nombre de personnes. Nous avons un plan pour composer avec cela.

Cependant, lorsqu'il est question de l'environnement et des emplois dans l'industrie des énergies renouvelables qui seront créés au Canada atlantique grâce à l'Accord atlantique, l'opposition et le chef de l'opposition, qui est en poste depuis un an, tiennent souvent un discours trompeur, manipulateur et généralement farfelu.

M. Todd Doherty (Cariboo—Prince George, PCC): Monsieur le Président, cette réponse est vraiment déconnectée de la réalité.

Après huit longues années à subir les politiques inflationnistes du premier ministre, qui consistent à imposer et à dépenser, les Canadiens reconnaissent qu'il n'en vaut simplement pas le coût. Sa taxe sur le carbone fait grimper le prix de tout. Il ne comprend pas que, si le gouvernement taxe l'agriculteur qui fait pousser les aliments et le camionneur qui les transporte, ce sont les Canadiens qui en paieront le prix, au final. Il faut maintenant payer plus de 70 % plus cher pour les pommes de terre, les oignons et la soupe en conserve.

Le premier ministre se décidera-t-il enfin à écouter les Canadiens et à éliminer cette taxe pour qu'ils aient les moyens de se nourrir?

L'hon. Jonathan Wilkinson (ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, Lib.): Monsieur le Président, je dirai, tout d'abord, que nous sommes tout à fait conscients qu'il faut régler les enjeux liés à l'abordabilité. C'est pourquoi 8 familles canadiennes sur 10 reçoivent un remboursement de la taxe sur le carbone plus élevé que la somme qu'elles ont payée. Cette mesure fait aussi partie d'un plan de lutte contre les changements climatiques.

Je trouve déplorable que le député d'en face et son parti n'aient aucun plan pour s'attaquer aux changements climatiques. Étant donné les feux de forêt qui ont sévi dans le Nord de la Colombie-Britannique cet été, c'est une honte qu'ils ne s'emploient pas à régler les enjeux climatiques. C'est une honte pour nos enfants, nos petits-enfants et l'avenir de la planète.

[Français]

M. Joël Godin (Portneuf—Jacques-Cartier, PCC): Monsieur le Président, j'aimerais dire au nouveau petit gars de Shawinigan que je lis le journal. Ce matin, on apprend que c'est au Québec que l'inflation fait le plus de mal au portefeuille. C'est sur la première page du *Journal de Québec*. La taxe sur le carbone est une des causes de cette hausse. Qui soutient cette augmentation? C'est le Bloc québécois.

La taxe libérale-bloquiste fait très mal aux Québécois. Pire, le Bloc québécois veut que le gouvernement l'augmente radicalement, encore plus. Cela va radicalement coûter plus cher de voter pour le Bloc québécois.

Est-ce que le premier ministre va rejeter la demande du Bloc québécois d'augmenter la taxe sur le carbone sur le dos des Québécois?

L'hon. Pascale St-Onge (ministre du Patrimoine canadien, Lib.): Monsieur le Président, [*difficultés techniques*] sur le plan climatique qui nous a mis en retard dans la lutte contre les changements climatiques. De toute façon, le Bloc québécois n'a pas pu les empêcher de sabrer les règles en ce qui concerne l'environnement.

Ce que les Québécois savent, c'est que le coût des changements climatiques et de ses conséquences, avec les tempêtes et les feux de forêt qu'on a connus, est beaucoup plus élevé que le prix sur la pollution. Rendre le droit de polluer gratuit à nouveau serait une terrible erreur pour les générations futures.

* * *

[Traduction]

LES SERVICES DE GARDE

M. Tony Van Bynen (Newmarket—Aurora, Lib.): Monsieur le Président, nous savons que les familles ont du mal à composer avec le coût élevé de la vie, mais le système pancanadien d'éducation préscolaire et de garde d'enfants les aide à faire face à la situation. Plus de 3 200 enfants sont inscrits à ce programme dans ma circonscription, Newmarket—Aurora, et je sais que cela est très bénéfique pour ces familles.

La ministre de la Famille, des Enfants et du Développement social peut-elle dire à la Chambre quelles seront les prochaines étapes de la mise en œuvre de ce système?

L'hon. Jenna Sudds (ministre de la Famille, des Enfants et du Développement social, Lib.): Monsieur le Président, mon collègue a raison. Bon nombre de familles éprouvent présentement des difficultés, et nous sommes tous conscients de l'importance des services de garde pour les familles. C'est exactement pourquoi nous sommes en train de mettre en place un système national.

Dans la circonscription de Newmarket—Aurora et partout en Ontario, les familles voient déjà les effets de la diminution de 50 % des coûts, car ils économisent littéralement des centaines de dollars par mois. Mon collègue demande quelles seront les prochaines étapes. Nous avons déjà créé ou annoncé 50 000 nouvelles places. Il en reste 200 000 à créer.

● (1510)

LA SANTÉ

Mme Lisa Marie Barron (Nanaimo—Ladysmith, NDP): Monsieur le Président, les produits de santé naturels doivent être sûrs, efficaces et bien étiquetés. Plus de 80 % des Canadiens les utilisent au quotidien, et les gens s'inquiètent des nouveaux changements apportés par Santé Canada. Ils craignent que les produits de santé naturels soient dorénavant plus chers et moins accessibles, ce qui ferait mal à de nombreuses petites entreprises.

Les libéraux pourraient-ils garantir aux Canadiens que les produits de santé naturels demeureront accessibles, abordables et correctement réglementés?

L'hon. Mark Holland (ministre de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, bien entendu, il est extrêmement important que les Canadiens aient l'assurance que les produits de santé naturels qu'ils utilisent sont sans danger. Les plus de 700 cas l'an dernier où des gens ont eu des problèmes de santé graves — allant jusqu'à l'hospitalisation dans certains cas — après avoir utilisé des produits de santé naturels sont très troublants. Notre objectif est de veiller à ce que les produits soient sûrs et à ce qu'il n'y ait aucune incidence négative sur les petites et moyennes entreprises.

* * *

LES POMPIERS DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

Le Président: Je crois comprendre qu'il y a eu discussion entre les représentants de tous les partis et qu'il y a consentement pour observer un moment de silence pour honorer la mémoire de quatre pompiers qui ont péri dans des feux de forêt près de Walhachin, en Colombie-Britannique.

[Français]

J'invite les honorables députés à se lever.

[La Chambre observe un moment de silence.]

* * *

[Traduction]

RECOURS AU RÈGLEMENT

LE DÉDOUBLEMENT ALLÉGUÉ D'UN PROJET DE LOI D'INITIATIVE PARLEMENTAIRE

M. Ryan Williams (Baie de Quinte, PCC): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement.

La criminalité au Canada a augmenté de 40 %, et je souhaite signaler un vol à la Chambre des communes. Mon projet de loi d'initiative parlementaire, le projet de loi C-339, qui modifie la Loi sur la concurrence pour qu'elle ne permette plus la défense fondée sur les gains en efficacité, a été volé par le gouvernement libéral, qui l'a présenté comme sa propre mesure législative. Tout le projet de loi...

Le Président: D'emblée, je déclare irrecevable ce recours au Règlement.

Un des présidents qui m'a précédé me signale que le recours au Règlement est peut-être fondé. Je vais me fier à lui et laisser le député poursuivre afin de voir où il veut en venir.

M. Ryan Williams: Monsieur le Président, cela concerne la gestion des affaires émanant des députés. La première lecture de mon projet de loi d'initiative parlementaire s'est terminée le 8 juin dernier. La deuxième lecture devrait débuter le 21 novembre prochain.

Recours au Règlement

Lorsque le gouvernement présente comme étant la sienne une mesure législative dont la Chambre a déjà été saisie sous la forme d'un projet de loi d'initiative parlementaire, il coupe l'herbe sous le pied au député, qui avait travaillé fort pour présenter cette mesure législative, souvent la première de sa carrière, à la Chambre. Or, lorsque le gouvernement s'approprie le projet de loi qu'un député a déjà présenté à la Chambre, ce député perd sa place dans l'ordre de priorité. C'est un bien mauvais précédent.

Pour les futurs parlementaires et dans le cas présent, la règle interdisant d'anticiper, qu'on appelle aussi la règle de la même question, s'appliquera si le projet de loi du gouvernement libéral progresse plus rapidement, ce qui se produira vraisemblablement étant donné que l'ordre du jour des débats à la Chambre dépend essentiellement du gouvernement. Par conséquent, monsieur le Président, je vous demande de me garantir que les futurs parlementaires et moi-même pourrons avoir recours aux dispositions de l'article 92.1(2) du Règlement ou, si nécessaire, que vous invoquerez le pouvoir que l'article 94(1)a) du Règlement confère au Président de prendre « toutes les dispositions nécessaires pour assurer le déroulement ordonné des affaires émanant des députés » advenant que mon projet de loi soit ajouté à l'ordre de priorité, mais qu'il se retrouve dans une impasse législative parce que l'étude du projet de loi du gouvernement aura devancé celle du mien.

À cet effet, je vous renvoie à la décision de votre prédécesseur en date du 4 novembre 2011, à la page 2984 des Débats, concernant la procédure applicable à un projet de loi d'initiative parlementaire irrégulier. Cette décision indique ce qui suit:

[...] j'hésite à priver le député de ce qui sera sans doute sa seule chance au cours de la présente législature d'inscrire une affaire à l'ordre de priorité [...]

Compte tenu du caractère singulier de cette situation exceptionnelle, le député [...] aura le droit de substituer une autre affaire au projet de loi [...] dans l'ordre de priorité. Cette substitution se fera selon les règles prévues à l'article 92.1 du Règlement [...]

Le comité de la procédure et des affaires de la Chambre a par la suite recommandé une modification à l'article 92.1 du Règlement, que la Chambre a adoptée en 2015 et qui est devenue l'article 92.1(2). Cet article facilite le remplacement dans la liste de priorité d'un projet de loi émanant d'un député dans l'éventualité où celui-ci est abandonné « parce qu'il a été jugé non recevable par le Président ».

Par souci d'équité, pour veiller à ce que toutes les possibilités par rapport à l'ordre de priorité soient considérées et dans l'intérêt des initiatives parlementaires qui suivront, je demande à la présidence de me donner l'assurance que, si l'étude de mon projet de loi, le projet de loi C-339, devait être compromise parce que les libéraux, dans toute leur suffisance, ont soudain voulu s'attaquer à la montée en flèche du coût de la vie et revoir le cadre législatif en matière de concurrence, j'aurai alors la possibilité de remplacer mon projet de loi par un autre projet de loi en vertu de l'une ou l'autre de ces dispositions du Règlement.

● (1515)

M. Mark Gerretsen (Kingston et les Îles, Lib.): Monsieur le Président, nous n'étions absolument pas au fait de ce problème. Si nous pouvions revenir là-dessus pour faire certaines observations avant que vous vous prononciez sur la question, nous en serions fort reconnaissants.

Le Président: Je remercie le député de Baie de Quinte. Je remercie également le député de Regina—Qu'Appelle d'avoir donné son avis sur la question. C'est très aimable de sa part.

Travaux de la Chambre

Nous allons prendre cela en considération et présenter quelque chose de concret à la Chambre.

* * *

[Français]

LES ENFANTS UKRAINIENS

M. Stéphane Bergeron (Montarville, BQ): Monsieur le Président, il y a eu consultation entre les partis et je pense que vous constaterez qu'il y a consentement unanime à l'égard de la motion suivante:

Que, étant donné que,

- (i) selon un rapport de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe, des milliers d'enfants ont été déportés de force par la Russie, de l'Ukraine vers la Fédération de Russie,
- (ii) la Cour pénale internationale a lancé des mandats d'arrêt contre Vladimir Poutine et Maria Lvova-Belova pour le crime de guerre que constitue la déportation illégale d'enfants ukrainiens sur le territoire de la Fédération de Russie,
- (iii) l'Organisation des Nations unies, le Conseil de l'Europe, le Parlement européen et l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe ont fermement condamné la pratique des transferts forcés et la déportation de civils, y compris d'enfants, par la Fédération de Russie,

La Chambre:

- a. Condamne, avec la même fermeté, les autorités russes pour les crimes de guerre et le génocide que constitue la déportation forcée d'enfants ukrainiens vers le territoire de la Fédération de Russie, notamment par le biais d'un processus de sélection abusif connu sous le nom de « filtration » et de « camps de rééducation »;
- b. Demande qu'il soit immédiatement mis fin à cette pratique et que les enfants ukrainiens soient renvoyés en toute sécurité en Ukraine par la Fédération de Russie.

Le Président: Que tous ceux qui s'opposent à ce que l'honorable député propose la motion veuillent bien dire non.

C'est d'accord.

La Chambre a entendu l'énoncé de la motion. Que tous ceux qui s'opposent à la motion veuillent bien dire non.

(La motion est adoptée.)

* * *

[Traduction]

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'hon. Andrew Scheer (Regina—Qu'Appelle, PCC): Monsieur le Président, étant donné qu'il s'agit de la première séance du jeudi de la Chambre des communes avec une nouvelle leader du gouvernement à la Chambre, je voudrais féliciter mon homologue de sa nomination. Je lui souhaite tout le succès possible dans ce rôle sur le plan personnel, mais peut-être pas sur le plan politique. Je la remercie de certaines des conversations fructueuses que nous avons déjà eues.

J'ai cru bon de faciliter la formulation de la question du jeudi en posant une question plutôt simple et directe. Étant donné que les derniers chiffres sur l'inflation sont beaucoup plus élevés que prévu, que l'on craint une hausse des taux d'intérêt et que tant de Canadiens n'ont pas les moyens d'effectuer leurs paiements hypothécaires aux taux actuels, la leader du gouvernement à la Chambre peut-elle non seulement informer la Chambre du programme pour le reste de la semaine et pour la semaine prochaine, mais aussi nous dire si le gouvernement a l'intention d'annuler ses dépenses déficitaires inflationnistes afin que les taux d'intérêt puissent baisser et que les Canadiens puissent demeurer dans leur maison?

• (1520)

L'hon. Karina Gould (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je remercie le député de ses félicitations chaleureuses. Comme c'est la première fois que je fais la déclaration du jeudi, je tiens aussi à dire que j'ai hâte de travailler avec lui de même qu'avec les autres leaders parlementaires pour faire progresser les projets de loi.

Cet après-midi, nous poursuivrons le débat à l'étape de la deuxième lecture du projet de loi C-33, qui vise à renforcer le système portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada.

J'ai de bonnes nouvelles pour le député. En ce qui concerne l'abordabilité du logement, le débat sur le projet de loi que nous avons présenté aujourd'hui sur l'élimination de la TPS pour la construction de logements locatifs commencera lundi à midi. Je suis certaine qu'il attend ce débat avec impatience. Ce projet de loi a été présenté ce matin par le premier ministre et la vice-première ministre et ministre des Finances. Nous poursuivrons l'étude de ce projet de loi mardi, et j'espère que nous pourrions compter sur l'appui de tous les partis à la Chambre pour faire avancer le projet de loi afin que les Canadiens puissent bénéficier d'une réduction du coût du logement et de l'épicerie.

Mercredi, nous poursuivrons le débat sur le projet de loi C-49, modifiant la Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada—Terre-Neuve-et-Labrador.

Enfin, j'aimerais informer la Chambre que le jeudi 28 septembre prochain sera un jour désigné, sans doute au grand bonheur du député.

* * *

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

PROCÉDURE ET AFFAIRES DE LA CHAMBRE

M. Mark Gerretsen (Kingston et les Îles, Lib.): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement.

Je crois que vous constaterez qu'il y a consentement unanime à l'égard de la motion suivante.

Je propose donc:

Que la liste des membres du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre soit modifiée comme suit:

M. Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation) pour M. Turnbull (Whitby) et

M. Duguid (Winnipeg-Sud) pour M. Fergus (Hull-Aylmer).

Le Président: Que tous ceux qui s'opposent à ce que le député propose la motion veuillent bien dire non.

La Chambre a entendu la motion. Que tous ceux qui s'opposent à la motion veuillent bien dire non.

(La motion est adoptée.)

ORDRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT

[Français]

LOI VISANT À RENFORCER LE RÉSEAU PORTUAIRE ET LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE AU CANADA

La Chambre reprend l'étude de la motion portant que le projet de loi C-33, Loi modifiant la Loi sur les douanes, la Loi sur la sécurité ferroviaire, la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, la Loi sur la sûreté du transport maritime, la Loi sur les transports au Canada et la Loi maritime du Canada et apportant une modification corrélative à une autre loi, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité, ainsi que de l'amendement.

Mme Monique Pauzé (Repentigny, BQ): Monsieur le Président, le projet de loi C-33 s'inscrit dans le cadre de l'achèvement d'une série de démarches entreprises par le gouvernement canadien depuis six ans. Outre les divers comités qui auraient pu aborder ou toucher le sujet dans les dernières législatures, retenons les démarches suivantes.

En 2018, il y a eu l'Examen de la modernisation des ports. En 2017, il y a eu l'Examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire. En 2022, il y a eu le rapport final du groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement, qui a été remis à la Chambre en octobre de la même année.

Les objectifs du projet de loi C-33 sont les suivants: éliminer les obstacles systémiques afin de créer une chaîne d'approvisionnement plus fluide, sûre et résiliente; élargir le mandat des administrations portuaires canadiennes en matière de gestion de la circulation; positionner les ports du Canada comme des plaques tournantes stratégiques; améliorer la compréhension qu'a le gouvernement des ports et de leurs activités; moderniser les dispositions relatives à la sécurité ferroviaire, à la sûreté et au transport des marchandises dangereuses. Je vais surtout me concentrer sur ce dernier élément.

Le projet de loi C-33 comporte un ensemble de propositions touchant les lois fédérales suivantes: la Loi maritime du Canada, la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur la sécurité ferroviaire, la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, la Loi sur les douanes ainsi que la Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada.

D'emblée, j'annonce que le Bloc québécois votera en faveur de ce projet de loi pour le voir progresser en comité, car plusieurs améliorations pourront y être proposées. Il faudra être responsables et dignes de confiance pour entreprendre les resserrements législatifs et réglementaires requis pour les modifications qui seront mises en débat.

Nous avons passé le cap de la décennie depuis la tragédie incommensurable de Lac-Mégantic, où 47 personnes sont mortes et où une communauté entière restera à jamais marquée. Quand on demeure au Québec, on ne peut pas faire autrement que d'invoquer cette tragédie quand il est question de sécurité ferroviaire. Comme je le disais, mes propos vont se focaliser spécifiquement sur ce sujet.

Je considère bien entendu que le seul volet des chaînes d'approvisionnement est intéressant et qu'il y en aurait amplement à dire là-dessus. Or, je veux orienter mon propos sur la sécurité ferroviaire sans nécessairement la lier au sujet de la chaîne d'approvisionnement. Il y a eu des recommandations, des tables de concertation, des consultations, des examens et des audits. Tout cela permet d'informer les gens, mais rien de cela ne peut se substituer à ce qui compte réellement, à savoir un cadre réglementaire et législatif.

Ordres émanant du gouvernement

Avec le travail effectué en 2017-2018, les nombreux rapports du Bureau de la sécurité des transports qui faisaient état des lacunes et des problèmes récurrents liés à la sécurité dans ce secteur et les constats du Bureau du vérificateur général du Canada sur le sujet, on doit reconnaître, en toute honnêteté, qu'il y a un signal clair que l'étude du projet de loi C-33 s'impose.

Je l'ai dit dans le passé et je le dis souvent, les mots comptent. Ainsi, l'utilisation de vocabulaire clair, et prescriptif si nécessaire, c'est déjà un pas dans la bonne direction. Il y a tellement de données et d'analyses comparatives disponibles que je suis la première à reconnaître que, orienter les politiques réglementaires dans ce secteur, c'est gigantesque. Les entreprises ont le devoir de nous aider à les aider.

En 2022, on comptait 225 accidents en voie principale au Canada, soit 18 % de plus que la moyenne des 10 dernières années pour ce type de voie, l'artère principale du réseau de rails. Le plus grand syndicat ferroviaire du pays dénonce la fatigue, le travail sous pression et un manque de personnel dans le secteur. Ce sont des problèmes qu'aborde le projet de loi C-33.

Chez nos voisins du Sud, des élus pointent du doigt le rôle du Chemin de fer de précision ou *Precision schedule railroading*, connu sous le nom de PSR. Il s'agit d'un système de gestion ferroviaire. Ce système a été créé par un certain Hunter Harrison. Quand on a lu un peu sur Lac-Mégantic, on connaît M. Harrison. Le PSR a été introduit au Canadien National à partir de 1998, et instauré au Canadien Pacifique en 2012. Ainsi, depuis plus d'une décennie, ce système de gestion trône dans la plupart des grandes sociétés ferroviaires ici et aux États-Unis.

• (1525)

Les objectifs du PSR, selon son tristement illustre fondateur, sont les suivants: offrir un service fréquent et fiable, contenir les coûts, maximiser les ressources, les exploiter de façon sécuritaire. Il rajoutait même qu'on devrait avoir besoin de moins d'employés et qu'il faudrait les faire travailler plus intensivement.

Concrètement, c'est une approche de gestion conçue avec comme priorité un maximum de profitabilité. Ce système vise à mettre sur les rails des trains plus longs et plus rapides, avec des temps réduits pour réduire le plus possible les coûts de fonctionnement, entre autres avec moins de personnel. La longueur et le poids moyens des trains du CN ont triplé depuis 1990. C'est directement lié à la mise en place de ce système PSR.

Lors du dévoilement des résultats financiers en 2018, le CP soulignait l'importance de son modèle de transport ferroviaire de précision, le fameux PSR. C'était important pour la rentabilité. Des rapports annuels de l'entreprise épluchés par le quotidien *Le Devoir* en 2023 montrent que la compagnie a vu sa marge de profit exploser de près de 500 % entre 2012 et 2022. Je veux juste rappeler que la tragédie de Lac-Mégantic a eu lieu en 2013. L'année 2012 n'est pas une année banale dans l'histoire du CP. Elle correspond justement au moment où ce M. Harrison, l'inventeur du PSR, a rejoint l'entreprise.

Ordres émanant du gouvernement

Pourquoi est-ce que j'aborde cet angle du dossier de la sécurité ferroviaire? J'en parle parce que la recherche de la rentabilité, avec cette gestion PSR, est la jumelle fraternelle de la culture d'autorégulation qui prévaut au Canada depuis trop longtemps. Le pouvoir de changer les choses, c'est quand on est capable d'exercer ce pouvoir, et ce pouvoir, il est réglementaire. Bien entendu, il faut protéger la chaîne d'approvisionnement. Il faut absolument protéger les travailleurs et les communautés éloignées. Toutefois, il faut comprendre que ce serait une erreur de faire perdurer ou encore d'encourager davantage d'autorégulation dans le secteur ferroviaire.

Je cite des extraits d'un article du quotidien *La Presse* sur ce sujet très précis: « [...] Ottawa donne les balises aux entreprises, qui élaborent leur système de sécurité elles-mêmes et assurent, le plus souvent, les inspections. » Elles font donc tout, les entreprises. « Le problème, selon les experts interrogés, c'est que Transports Canada est devenu résolument un ministère à vocation économique au cours des dernières années, laissant de côté la mission sécurité. »

Dans le même article, on peut aussi lire ceci: « On avait même des mémos du ministre qui nous rappelait que nous étions en ministère économique, dit une source. En gros, on n'était pas là pour arrêter les trains, mais pour nous assurer qu'ils roulent! » Ces propos datent de 2013, l'année où la vérificatrice générale du Canada avait émis son audit sur la sécurité ferroviaire à Transports Canada, l'année de la tragédie de Lac-Mégantic.

Si, en 2022 et en 2023, on aborde les chaînes d'approvisionnement avec tant de rigueur, on sous-entend forcément l'importance vitale du chemin de fer pour l'économie. Ne pas se livrer à une réflexion entière sur le potentiel des rails, les meilleures pratiques sécuritaires en matière de surveillance, de reportage et de bilan serait, à mon avis, une occasion ratée et un choix irresponsable.

Je crois que le projet de loi C-33, même si l'attente aura été longue, comporte des éléments de progrès qui pourront être améliorés en comité. Cependant, de façon générale, la création de zones sécurisées pour réduire la congestion dans les ports, la création d'un régime de sanctions pécuniaires pour les manquements à la sécurité, le renforcement des systèmes de gestion de sécurité, de même que les interdictions de porter atteinte aux structures et activités ferroviaires, sont des mesures que le Bloc québécois accueille favorablement.

Comme élus, nous avons la responsabilité de nous assurer que les citoyens peuvent avoir confiance qu'ils sont en sécurité dans les environnements où l'activité ferroviaire est présente, et ce, non pas pour tantôt, non pas pour dans une semaine, mais à long terme.

● (1530)

[Traduction]

M. Mark Gerretsen (Kingston et les Îles, Lib.): Madame la Présidente, j'invoque le Règlement. Je crois que vous constaterez qu'il y a consentement unanime à l'égard de la motion suivante. Je propose:

Que, nonobstant tout article du Règlement, ordre spécial, ou usage habituel de la Chambre, aujourd'hui à la conclusion du débat de l'étape de la deuxième lecture sur le projet de loi C-33, Loi modifiant la Loi sur les douanes, la Loi sur la sécurité ferroviaire, la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, la Loi sur la sûreté du transport maritime, la Loi sur les transports au Canada et la Loi maritime du Canada et apportant une modification corrélative à une autre loi, toutes questions nécessaires pour disposer de ladite étape soient réputées mises au voix et un vote par appel nominal soit réputé demandé et différé au mardi 26 septembre 2023, à la fin de la période prévue pour les questions orales.

[Français]

La vice-présidente adjointe (Mme Alexandra Mendès): Que tous ceux qui s'opposent à ce que l'honorable député propose la motion veuillent bien dire non.

C'est d'accord.

[Traduction]

La Chambre a entendu la motion. Que tous ceux qui s'opposent à la motion veuillent bien dire non.

(La motion est adoptée.)

M. Damien Kurek (Battle River—Crowfoot, PCC): Madame la Présidente, une de mes préoccupations, au sujet de ce projet de loi, c'est qu'il semble transférer encore plus de pouvoirs à Ottawa à divers égards. J'aimerais savoir ce qu'en pense ma collègue du Bloc. De toute évidence, l'augmentation de la bureaucratie et de la paperasserie n'a jamais permis d'accroître la sécurité, qu'il s'agisse de notre système ferroviaire, de nos ports, des négociations collectives ou de je ne sais quoi. Cela n'a pas permis d'améliorer la sécurité et l'efficacité de nos ports et de nos chemins de fer.

Est-ce que, comme moi, la députée s'inquiète du fait que ce transfert accru de pouvoirs et de processus dans les bureaux d'Ottawa ne serait peut-être pas une solution efficace pour régler certains des problèmes que ce projet de loi prétend vouloir régler?

[Français]

Mme Monique Pauzé: Madame la Présidente, je ne suis pas sûre de comprendre de quel transfert de responsabilité il est question. D'après ce que je comprends du projet de loi à l'étude, les élus ont le pouvoir de contraindre les compagnies.

Si la question de mon collègue va plutôt dans le sens d'une plus grande libéralisation de ce que les compagnies peuvent faire, je suis absolument contre. Actuellement, le gouvernement du Canada donne les balises et les compagnies font ensuite ce qu'elles veulent. C'est ce qui est arrivé. C'est ce qui fait qu'il y a un très grand laxisme en matière de sécurité ferroviaire au pays.

● (1535)

M. Peter Julian (New Westminster—Burnaby, NPD): Madame la Présidente, je remercie ma collègue de ses commentaires. C'est extrêmement important.

On a vu sous le régime Harper comment tous les règlements, toutes les inspections liées à la sécurité ferroviaire ont été anéantis. On a plutôt mis en place un système d'autogestion où ce sont les chefs d'entreprises qui gèrent la sécurité ferroviaire. Depuis, on a vu le nombre de décès augmenter. De plus, des accidents tragiques et épouvantables sont survenus. Malheureusement, le gouvernement libéral n'a rien fait pour corriger cette irresponsabilité du régime Harper.

J'aimerais que ma collègue nous dise à quel point il est important qu'on remette en place les inspections de sécurité ferroviaire et que celles-ci soient surveillées par le gouvernement fédéral afin d'assurer une sécurité ferroviaire de plus haut niveau.

Mme Monique Pauzé: Madame la Présidente, je vais commencer par être positive. Des améliorations, il y en a eu quelques-unes. Par exemple, il y a eu une diminution de la vitesse des trains, un haussement des exigences d'inspection des voies et des wagons-citernes plus robustes. Toutefois, selon un ancien dirigeant du Bureau de la sécurité des transports du Canada M. Ian Naish, c'était marginal.

Oui, il faut aller encore plus loin, et ce ne sont que les États qui peuvent faire cela.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ): Madame la Présidente, comme on le sait, le Canada s'est construit autour du chemin de fer et la tendance a été à la déréglementation constante. Cela a donné bien sûr la catastrophe de Lac-Mégantic. La seule chose qui a augmenté depuis cette tragédie en 2013, c'est que le transport de pétrole par train a augmenté de manière radicale. C'est la seule chose qui a changé depuis.

Ce projet de loi propose une réglementation accrue pour les marchandises. Or, il y a quelques années, un groupe de citoyens maskoutains a lancé une initiative dans ma circonscription qui s'appelait Convoi-Citoyen. Ils se sont aventurés sur les rails et ont découvert des fils à l'air libre, des rails qui n'étaient pas dans le béton, mais qui étaient sur de la terre mouillée.

Est-ce qu'on ne devrait pas aussi s'attaquer à l'inspection des rails eux-mêmes?

Mme Monique Pauzé: Madame la Présidente, moi aussi, je connais des gens de Mégantic. Ils font l'inspection des voies ferrées eux-mêmes. On me dira qu'ils n'ont pas le droit, mais le travail ne se fait pas, autrement, et ils ne veulent pas revivre cela. C'est clair. Personne ne veut revivre cela.

Alors, effectivement, il faut absolument être plus prescriptifs dans ce que nous demanderons aux transporteurs ferroviaires.

[Traduction]

M. Damien Kurek (Battle River—Crowfoot, PCC): Madame la Présidente, c'est toujours un honneur de débattre des enjeux cruciaux qui touchent les Canadiens.

Avant d'entrer dans le vif du sujet et de parler du projet de loi C-33, je prends un moment pour souligner que c'était, hier, le deuxième anniversaire de l'élection de 2021. Je suis vraiment heureux que les gens de Battle River—Crowfoot m'aient permis de continuer de les représenter ici et d'être leur voix au Parlement du Canada. J'adresse un immense merci à mon épouse, Danielle, à mes enfants et à toute ma famille pour leur soutien. Je remercie aussi mon personnel, les bénévoles, l'équipe de campagne et tous ceux qui rendent les élections possibles.

Il est intéressant de rappeler que, pendant la dernière campagne, le premier ministre a promis de déclencher des élections après deux ans s'il était élu avec un gouvernement minoritaire. Voilà une autre promesse rompue par un libéral qui tient au pouvoir plus qu'à toute autre chose. Je rappelle aussi, avant de discuter du contenu du projet de loi C-33, qu'il avait promis de ne pas former de coalition avec le NPD, même si les conservateurs disaient qu'une telle éventualité était inévitable. Ils ont ri de nous, à l'époque. La suite a toutefois démontré que nous disions la vérité, que les libéraux nous avaient raconté des sornettes une fois de plus et qu'ils étaient prêts à tout pour s'accrocher au pouvoir.

Alors que nous entamons le débat sur le projet de loi C-33, nous sommes une fois de plus saisis d'un projet de loi qui, si nous lisons le préambule, ne suscite presque aucun désaccord. Je l'ai souvent dit au sujet des projets de loi des libéraux. Les libéraux sont passés maîtres dans l'art de faire des annonces, de proposer des choses et de prétendre agir de façon concrète, mais quand nous examinons de près la substance du projet de loi à l'étude, force est de constater qu'il ne va pas assez loin.

Ordres émanant du gouvernement

Nous sommes saisis d'un projet de loi qui traite d'une foule de sujets concernant notre secteur ferroviaire et nos ports, y compris certains de nos ports en eau profonde. Sept lois seraient ainsi modifiées. Au Canada, les secteurs du transport ferroviaire et maritime sont absolument essentiels au succès de notre pays. Nous devons être en mesure de transporter nos biens et nos ressources, qu'il s'agisse de ressources brutes extraites du sol ou de ressources à valeur ajoutée produites dans tous les secteurs de l'économie, partout au pays. Nous avons besoin d'un secteur des transports qui soit digne de confiance, fiable, sûr et sécuritaire et qui inspire confiance non seulement aux Canadiens, mais aussi, en matière d'investissements, à nos clients du monde entier, de sorte qu'ils puissent voir notre système et avoir la certitude et l'assurance qu'il fonctionne comme il se doit.

Des préoccupations ont été exprimées. Les ministres des Transports semblent se renouveler à une vitesse étonnante. En 2017, Marc Garneau, alors ministre des Transports, a lancé l'examen réglementaire de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Au cours des dernières années, nous avons assisté à différentes étapes de ce processus. En octobre de l'année dernière, le précédent ministre des Transports a reçu le rapport final déposé par le groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement. Toutefois, nous entendons de plus en plus souvent dire que le projet de loi à l'étude actuellement ne répond tout simplement pas aux préoccupations que j'ai mentionnées.

Je tiens à rappeler que l'un des premiers dossiers sur lesquels je me suis penché, comme bon nombre de mes collègues après les élections de 2019, a été la grève des chemins fer qui s'est produite juste avant l'éclatement de la pandémie de COVID-19. L'économie du Canada s'est retrouvée pratiquement paralysée par des barrages et des protestations. En fait, il aurait été particulièrement intéressant de constater les répercussions économiques de la gestion désastreuse du gouvernement libéral dans ce dossier. Bien entendu, nous n'en avons jamais eu l'occasion, car cette crise a été immédiatement suivie par le déclenchement de la pandémie, et nos priorités pour les années suivantes ont changé de façon dramatique.

Le projet de loi dont nous sommes saisis changerait certains aspects de la sécurité ferroviaire pour inclure la sûreté. Il prévoit des interdictions et des modifications concernant la classification de certaines choses. Nous devons nous assurer que les compagnies de chemin de fer sont en mesure de bien gérer la sécurité. Pour ce faire, le personnel des compagnies de chemin de fer doit obtenir les autorisations nécessaires, et des examens doivent régulièrement avoir lieu.

● (1540)

Je voudrais simplement noter que c'est bien beau de prévoir des examens dans la loi, mais encore faut-il qu'ils aient lieu. Je suis certain que je ne suis pas le seul, dans cette enceinte, à constater que les examens législatifs sont rarement effectués au moment prévu. J'ai l'intention de demander à la Bibliothèque du Parlement de faire des recherches pour trouver tous les examens législatifs qui n'ont pas encore été entrepris alors qu'ils auraient dû l'être.

C'est bien beau de parler de prévoir un examen dans la loi, mais une telle disposition ne veut rien dire si l'on n'a pas l'intention de l'appliquer.

Ordres émanant du gouvernement

Je pense que l'intention de certaines de ces mesures est louable, mais lorsqu'il s'agit de savoir si elles atteignent le but visé, de nombreux Canadiens ne savent pas que les compagnies ferroviaires disposent de leurs propres forces de police en raison de l'histoire associée à l'importance de ce secteur pour notre économie et la croissance de notre pays. Certaines de ces dynamiques et, dans certains cas, des lois qui sont presque aussi vieilles que notre pays doivent refléter la réalité d'aujourd'hui. Il s'agit de questions importantes qui doivent être posées en comité.

C'est le genre de projet de loi qui prend vraiment beaucoup de temps pour entrer dans le vif du sujet et je vais donc m'en tenir à un niveau très général.

L'une des difficultés qui ont été portées à mon attention est qu'il se produit deux choses. D'une part, Ottawa reçoit beaucoup plus de pouvoirs, ce que, curieusement, le Bloc soutient, et je trouve que c'est ironique.

D'autre part, ils transfèrent une grande partie du travail aux administrations portuaires qui ne disposent pas nécessairement des ressources nécessaires pour atteindre les objectifs qui seront fixés si ce projet de loi est adopté sans amendement.

Je crains qu'en multipliant les tracasseries administratives et les interventions bureaucratiques, le projet de loi ralentisse encore plus le processus décisionnel concernant les ports. Pourtant, nous savons à quel point ces derniers sont essentiels. Quelques mois seulement se sont écoulés depuis la grève au port de Vancouver qui a pratiquement paralysé l'économie, du moins dans l'Ouest canadien. Si je ne m'abuse, elle a entraîné des pertes d'un demi-milliard de dollars par jour pour l'économie, et il faudra des mois pour éliminer l'arriéré.

Nous devons bien faire les choses dans ce dossier pour maintenir le bilan solide du Canada pour ce qui est de fournir des marchandises dont dépendent tant d'économies dans le monde, telles que les produits agricoles séchés, le pétrole ou les produits à base de carbone.

Selon moi, multiplier les interventions bureaucratiques et refiler à d'autres les responsabilités du gouvernement sans comprendre quelles en seront les répercussions sur ceux qui font rouler l'économie n'est pas la solution — et j'ai employé le mot « rouler » intentionnellement.

Je vais donner un exemple.

Aujourd'hui, à la période des questions, le ministre de la Santé a parlé des produits de santé naturels. Je sais que nous sommes nombreux à avoir beaucoup entendu parler des produits de santé naturels cet été.

On voit la triste tendance: le gouvernement s'évertue à faire des changements qui n'améliorent en rien les choses. Il est particulièrement paradoxal de voir la panoplie de changements réglementaires et bureaucratiques que le gouvernement fait relativement aux produits de santé naturels — sans que personne ne l'ait demandé —, des changements que bien peu de gens à qui j'ai parlé, qu'ils travaillent dans le secteur ou non, appuient, et qu'il impose aux propriétaires de petite entreprise, aux Canadiens et à un secteur parmi les plus dignes de confiance du pays.

Du même souffle, le ministre de la Santé se dit favorable à la vente de drogues dures dans nos rues.

Le paradoxe est frappant. Le gouvernement est toujours prêt à proposer des façons de grossir l'appareil gouvernemental, avec les

inefficacités que cela suppose, et d'ajouter des tracasseries administratives qui nuisent au fonctionnement de l'économie. Par contre, quand vient le temps de produire des résultats, il échoue lamentablement. Ses priorités ne sont jamais les bonnes.

Les questions que j'ai posées devront être abordées par le comité. J'espère que le projet de loi pourra être amendé en profondeur afin d'empêcher que la même histoire se répète pour un secteur qui est déjà ralenti par un gouvernement libéral déconnecté de la réalité.

• (1545)

M. Peter Julian (New Westminster—Burnaby, NPD): Madame la Présidente, je salue le retour du député à la Chambre. Nous sommes d'ailleurs tous revenus dans cette enceinte pour servir la population canadienne.

Dans son discours, le député a oublié de mentionner à quel point le gouvernement Harper a pris des mesures dévastatrices pour la sécurité ferroviaire. En effet, mes collègues se souviendront sans doute que les conservateurs sous Harper ont tous simplement éliminé le type de régime d'inspection qui est si important pour garantir la sécurité ferroviaire, en le remplaçant par des systèmes d'autogestion de la sécurité administrés par les PDG des entreprises eux-mêmes.

Cette décision a entraîné, comme nous le savons tous, certains des accidents ferroviaires les plus désastreux. Les pertes de vie humaine les plus tragiques de ces dernières années sont en partie dues à l'abandon des inspections et au passage à ces systèmes autogérés de gestion de la sécurité. Le projet de loi ne propose rien de ce qui est nécessaire pour le rétablissement de ces systèmes de sécurité et des inspections fédérales.

Le député convient-il que le gouvernement Harper a commis une erreur en ce qui concerne ces systèmes d'autogestion de la sécurité? Est-il d'accord avec moi et avec les membres du comité des transports pour dire que nous devons renforcer la sécurité ferroviaire, et que le projet de loi ne va pas dans ce sens?

• (1550)

M. Damien Kurek: Madame la Présidente, j'ai commencé mon intervention en évoquant les dernières élections, qui remontent à deux ans. Peu de temps après la tenue des élections, les néo-démocrates et les libéraux ont rompu la promesse qu'ils avaient faite aux Canadiens. Pendant la campagne électorale, les néo-démocrates avaient laissé entendre qu'ils ne formeraient jamais une coalition ni un gouvernement avec les libéraux.

Il y a maintenant des députés néo-démocrates qui semblent regretter d'avoir leur propre gouvernement à la Chambre, dans les faits et en pratique, quand vient le temps d'accomplir quoi que ce soit. Ils sont maintenant frustrés parce que leurs complices, pour ainsi dire, ne font pas ce qu'ils veulent.

Ma suggestion est simple: si le député déplore tant le refus du gouvernement — celui-là même que son parti appuie — de faire ce que proposent ses collègues néo-démocrates, ils auraient peut-être dû y penser à deux fois avant de conclure une entente au sujet de laquelle ils n'ont pas été honnêtes au départ, car ils ne peuvent rien en tirer.

C'est certainement une question que j'entends souvent. Qu'est-ce que le NPD en retire? Certes...

La vice-présidente adjointe (Mme Alexandra Mendès): Le député de Kings—Hants a la parole.

M. Kody Blois (Kings—Hants, Lib.): Madame la Présidente, j'aimerais tout d'abord dire au député d'en face qu'il arbore une barbe superbe. Je dis cela en toute sincérité. Après l'avoir laissée pousser tout l'été, il a obtenu une barbe à la Tom Mulcair, ce qui, je crois, ne lui plaira pas autant que mon commentaire initial.

Cette semaine, le gouvernement a présenté quelques projets de loi qui ne coûtent rien, car il s'agit de réformes législatives. Je songe notamment au projet de loi C-33, mais il y a aussi eu le projet de loi C-49, qui porte sur d'incroyables débouchés économiques liés au secteur énergétique dans le Canada atlantique.

Mon collègue d'en face a-t-il eu l'occasion de discuter avec les députés de South Shore—St. Margarets, de Nova-Ouest, de Cumberland—Colchester ou de Coast of Bays—Central—Notre Dame afin de savoir s'ils appuient ce projet de loi? C'est ce que demandent les premiers ministres de Terre-Neuve-et-Labrador et de la Nouvelle-Écosse. A-t-il discuté avec ces députés?

M. Damien Kurek: Madame la Présidente, le commentaire au sujet de ma pilosité faciale sera pour toujours inscrit au compte rendu, mais je remercie quand même le député.

J'aimerais cependant corriger le député, car, lors de la période des questions, il a posé une question que j'ai trouvé très intéressante. Il était question du soutien accordé au projet de loi dont il parlait. Or, il est prompt à parler des premiers ministres et des intervenants qui appuient un projet de loi, mais il ne tient pas compte de ceux qui s'y opposent.

Fait intéressant, le projet de loi dont il parle, soit le projet de loi C-49, porte notamment sur des dispositions qui ont été mises en place dans le cadre du projet de loi C-69, adopté lors d'une législature précédente. Les premiers ministres qui disent vouloir qu'on mette en œuvre des projets énergétiques — et c'est ce que nous voulons tous, qu'il s'agisse d'utiliser une nouvelle technologie ou d'exploiter une source d'énergie conventionnelle — ont aussi demandé au gouvernement d'abroger les dispositions du projet de loi C-69. Le gouvernement tient maintenant un double discours lorsqu'il s'agit...

La vice-présidente adjointe (Mme Alexandra Mendès): Nous poursuivons les questions et observations. La députée de Repentigny a la parole.

[Français]

Mme Monique Pauzé (Repentigny, BQ): Madame la Présidente, au Québec, on l'a vécu le drame. Cela a été analysé. On sait que ce qui a manqué, ce sont la réglementation et les inspections.

On sait aussi que le fameux programme dont je parlais dans mon discours, l'exploitation ferroviaire à horaires fixes, ou PSR, fait que la rémunération du dirigeant de l'entreprise est basée sur le fait de savoir si elle a été efficace avec son PSR. Or, ce dernier coupe les inspections, le personnel et ne tient pas compte de la fatigue du monde.

Je comprends mal pourquoi on tient le discours qu'il faut au contraire avoir moins de réglementation. À cause justement de ce drame, il me semble qu'il faudrait être non partisan dans ce dossier.

[Traduction]

M. Damien Kurek: Madame la Présidente, je trouve intéressant qu'une députée d'un parti souverainiste laisse entendre que des bureaucrates de la capitale nationale sauraient mieux gérer ce secteur de l'économie. On s'attendrait à ce que l'on comprenne qu'accroître la bureaucratie n'est pas forcément la solution. Nous devons veiller

Ordres émanant du gouvernement

à ce que la réglementation soit à la fois rigoureuse et efficace, et non simplement ajouter des formalités administratives qui ne nous permettraient pas d'atteindre l'objectif.

M. Michael Cooper (St. Albert—Edmonton, PCC): Madame la Présidente, je prends la parole au sujet du projet de loi C-33, qui modifierait plusieurs lois et qui a pour objet les ports et les chemins de fer du Canada. Ce projet de loi fait suite à des études conduites par le gouvernement en 2017 et 2018 sur les chemins de fer et les ports et à la publication du rapport final du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement du gouvernement.

Chacun sait que les graves problèmes de la chaîne d'approvisionnement au Canada ont été exacerbés par les libéraux. Après huit années de règne libéral, faut-il s'étonner que nos chaînes d'approvisionnement se soient détériorées? Bien sûr que non, car, après huit années de gouvernement libéral complètement incompetent, rien ne va plus au Canada. Les logements ne sont plus abordables. Nous avons été témoins du taux d'inflation le plus élevé en 40 ans, d'une hausse sans précédent des crimes violents et d'une crise de la chaîne d'approvisionnement. Voilà ce que nous ont procuré huit années de règne libéral. C'est un désastre total pour le Canada.

Dans la même veine, ces libéraux incompetents vantent le projet de loi dont nous sommes saisis, qu'ils présentent comme la solution pour moderniser les réseaux de transport et renforcer les chaînes d'approvisionnement du Canada. Le mieux qu'on puisse dire au sujet du projet de loi, c'est que c'est une occasion ratée.

Nul besoin de me croire sur parole. Il suffit de se tourner vers les principales parties prenantes. Par exemple, le Canadien Pacifique a qualifié le projet de loi C-33 de coquille vide. C'est tout un appui de la part de l'une des grandes compagnies ferroviaires nationales. Pourtant, le groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement, qui a été mis sur pied par le gouvernement, a dit que la chaîne d'approvisionnement des transports du Canada était à un point de rupture.

Même une coquille vide n'annonce rien de bon, le projet de loi C-33 augure probablement pire encore parce qu'il exacerberait vraisemblablement les retards dans les chaînes d'approvisionnement à cause de formalités administratives plus nombreuses, de frais plus élevés et d'une intervention accrue de l'État. C'est la position de la Chamber of Shipping et de l'Association des administrations portuaires canadiennes. En fait, cette association a dit, en parlant du projet de loi C-33, qu'une intervention accrue du gouvernement n'était pas souhaitable. Cependant, c'est exactement ce qui se passerait avec le projet de loi C-33: une intervention accrue de l'État, sous la forme de formalités administratives plus nombreuses, d'un fardeau réglementaire supplémentaire et d'exigences redondantes en matière de reddition de comptes pour les tribunaux.

Ordres émanant du gouvernement

En mars dernier, lorsque le ministre des Transports de l'époque, le député de Mississauga-Centre, a pris la parole au sujet du projet de loi à l'étape de la deuxième lecture, il a affirmé qu'il réduirait les pressions financières, rendant ainsi la vie un peu plus abordable pour les Canadiens ordinaires. Comment le député de Mississauga-Centre, qui a échoué et qui est maintenant un ancien ministre, peut-il concilier cette affirmation avec la réalité que propose le projet de loi C-33? Ce projet de loi signifie plus de formalités administratives, un fardeau réglementaire accru et plus d'exigences en matière de reddition de comptes, ce qui fera augmenter les coûts qui seront refilés aux Canadiens ordinaires. Ces coûts s'ajoutent dans le contexte d'une crise du coût de la vie qui découle des politiques désastreuses du gouvernement, qu'il s'agisse des dépenses inflationnistes et déficitaires incontrôlées ou de la première taxe sur le carbone et de la deuxième taxe sur le carbone, qui font augmenter le coût de tout, y compris des produits de première nécessité. Voilà où nous en sommes.

● (1555)

Pour ce projet de loi, dont le principal objectif devrait être de médier aux problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement, il y a plus à dire sur ce qui ne se trouve pas dans le projet de loi que sur ce qui s'y trouve. Ce projet de loi n'offre rien pour renforcer la fiabilité des services ferroviaires. Il n'offre rien pour régler les défis de longue date entre les sociétés ferroviaires et les transporteurs. Il n'y a rien pour forcer les administrations portuaires à prendre des décisions en fonction de l'intérêt économique national et de l'intégrité des chaînes d'approvisionnement. Il n'y a rien sur les enjeux entourant les conflits de travail et les répercussions éventuelles sur les chaînes d'approvisionnement.

En juillet dernier, nous avons clairement constaté le lourd impact du conflit de travail dans les ports de la Colombie-Britannique sous réglementation fédérale, qui ont été touchés par une grève de plusieurs semaines. Cette grève était complètement inévitable. Cette grève était tout à fait prévisible pour tous ceux qui ont déjà connu la réalité d'un conflit de travail qui ne se règle pas avec le temps.

Que faisaient ces libéraux incompetents? Ils dormaient au gaz jusqu'à ce qu'il soit trop tard, alors que les travailleurs et les entreprises en ont payé l'énorme prix en raison des perturbations majeures dans les chaînes d'approvisionnement. Chaque jour de grève entraînait des répercussions de près de 1 milliard de dollars sur les échanges commerciaux. L'économie canadienne a perdu un demi-billion de dollars. C'est un trou d'un demi-billion de dollars dans notre économie, sans compter que la réputation du Canada à titre de partenaire commercial fiable a été entachée. C'est ce que nous récoltons avec ces libéraux incompetents au pouvoir. Dans le projet de loi, sans surprise, il n'y a rien pour prévenir une situation semblable, et je ne parle pas seulement de la grève de l'été dernier. Il y a eu d'autres grèves auparavant ainsi que des barrages. Chaque fois, les libéraux font preuve d'inaction et d'indifférence.

Le projet de loi ne ferait rien pour résoudre les problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement, en dépit des beaux discours du gouvernement, et il accroîtrait le rôle d'Ottawa en centralisant la prise de décision. Il ajouterait des représentants d'entités gouvernementales au sein des conseils d'administration des ports, affaiblissant ainsi la représentation des locataires des ports. Ce faisant, on diminuerait le pouvoir des fournisseurs et des expéditeurs, qui sont ceux qui connaissent le mieux les défis de la chaîne d'approvisionnement, et on augmenterait celui des bureaucrates à Ottawa qui sont nommés par les libéraux et qui ne savent rien.

Le projet de loi prévoit également la création de comités consultatifs, dont les pouvoirs sont mal définis et qui pourraient avoir pour conséquence d'entraver les décisions des administrations portuaires en matière de croissance, d'expansion et de modernisation, ce qui va exactement à l'encontre de ce qui est nécessaire pour résoudre les véritables problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement. Ensuite, il reviendrait au ministre de nommer les présidents des administrations portuaires dans le but, comme il l'a dit, de voir les administrations portuaires orienter leurs décisions en fonction de celles du gouvernement libéral, au lieu de s'en tenir à ce que devrait être leur mandat, à savoir promouvoir les intérêts économiques nationaux du Canada.

Il s'agit d'un projet de loi mal pensé, mal ficelé. Les libéraux n'ont pas tenu compte d'une grande partie des commentaires qu'ils ont reçus au cours du processus de consultations. Ce qu'ils auraient de mieux à faire, c'est de le jeter à la poubelle, de retourner à la planche à dessin et de faire les choses correctement.

● (1600)

[Français]

Mme Marie-Hélène Gaudreau (Laurentides—Labelle, BQ): Madame la Présidente, c'est ma première intervention depuis la reprise des travaux parlementaires. Je nous souhaite une bonne saison.

Je remercie mon collègue pour qui j'ai beaucoup d'estime. Nous nous sommes d'ailleurs rencontrés cet été.

On dit de ce projet de loi qu'il n'a pas assez de substance et qu'il ne va pas assez loin. Je me dis qu'avec l'expérience que nous avons et celle vécue en comité, et aussi en fonction de ce que j'ai entendu des propos de mon collègue, il y a matière à émettre des suggestions en comité avant de balayer de plein fouet l'intention du projet de loi, particulièrement en lien avec la sécurité. C'est un élément fondamental. On ne veut plus revivre ce qu'on a vécu au Québec.

Est-il d'accord avec moi pour que nous nous donnions la chance de faire un travail de fond en comité et qu'après il pourra dire non?

● (1605)

[Traduction]

M. Michael Cooper: Madame la Présidente, je tiens à remercier ma collègue de Laurentides—Labelle, pour qui j'ai beaucoup de respect. J'ai aimé travailler en étroite collaboration avec elle au comité de la procédure et des affaires de la Chambre.

Je conviens, comme la députée, que la sécurité ferroviaire est de la plus haute importance. L'une des lacunes du projet de loi est qu'il ne va pas assez loin pour renforcer la sécurité ferroviaire. Le comité des transports a rédigé un rapport sur la sécurité ferroviaire, qui traîne sur les tablettes depuis plusieurs années. Il contient plusieurs bonnes recommandations, mais aucune d'entre elles n'a été incluse dans le projet de loi.

Le problème du projet de loi, c'est qu'il comporte trop de lacunes. S'il ne s'agissait que de corriger quelques dispositions ici et là en faisant quelques amendements, nous pourrions appuyer son renvoi au comité. Or, le problème, c'est qu'il y a trop de lacunes, en particulier en ce qui concerne les administrations portuaires. C'est pour cette raison que nous ne pouvons pas appuyer le projet de loi et que nous demandons au gouvernement de refaire ses devoirs.

Ordres émanant du gouvernement

Mme Lisa Marie Barron (Nanaimo—Ladysmith, NPD): Madame la Présidente, Lori Desrochers et Pamela Fraser sont deux femmes qui ont perdu des membres de leur famille dans des incidents distincts alors qu'ils travaillaient pour le CN. Ces décès n'ont pas fait l'objet d'une enquête gouvernementale ou policière impartiale, mais plutôt d'une enquête de la police ferroviaire privée du CN et de son service de gestion des risques. Malheureusement, depuis lors, les familles des victimes n'ont pas obtenu justice, et le CN n'a subi aucune conséquence.

Le député croit-il que les sociétés de chemin de fer devraient pouvoir enquêter sur elles-mêmes afin d'éviter d'être tenues responsables de la mort et des blessures de leurs travailleurs?

M. Michael Cooper: Madame la Présidente, permettez-moi d'exprimer mes condoléances aux familles. Je ne connais pas les faits relatifs à chacun de ces incidents.

Cela étant dit, la sécurité ferroviaire doit passer avant tout. Nous devons mettre en place des dispositions législatives et un régime de réglementation appropriés pour assurer la responsabilisation de tous et faire en sorte que la sécurité des cheminots soit mise au premier plan.

[Français]

M. Yves Perron (Berthier—Maskinongé, BQ): Madame la Présidente, je vais abonder dans le même sens que ma collègue de Laurentides—Labelle. Nous sommes ici pour travailler, pour étudier des dossiers. Bien sûr, le gouvernement a des défauts. Parmi ces défauts, il y a celui de ne rien faire pendant de très longues périodes. Après cela, oups! politiquement, il faut agir. Donc là, on fait n'importe quoi très rapidement, un peu comme ce qu'on peut voir à Mégantic. Ma collègue l'a soulevé tantôt.

On a parlé des tracés de voies, des expropriations qui se font avant que Transport Canada ait donné les autorisations. Minimale-ment, cela soulève des questions à savoir comment ce gouvernement gère les dossiers. Or, notre devoir d'opposition intelligente est justement de le prendre par la main et de lui montrer quoi faire de temps en temps.

J'invite mes collègues à venir s'asseoir en comité et à dire ces choses. On sait qu'on peut faire des modifications très importantes dans un projet de loi en comité. Quand je pense aux gens de Mégantic, je me dis qu'on le doit de travailler sur cela.

Ai-je peut-être réussi à émouvoir mon collègue davantage?

[Traduction]

M. Michael Cooper: Madame la Présidente, je remercie le député de Berthier—Maskinongé d'avoir parlé de s'attaquer à certains des problèmes et des manquements qui ont mené à la tragédie de Lac-Mégantic. Personne n'a mieux défendu les mesures de sécurité ferroviaire découlant des problèmes de Lac-Mégantic que mon collègue, le député de Mégantic—L'Érable.

Ce projet de loi comporte des lacunes fondamentales. C'est un mauvais projet de loi libéral, et l'opposition officielle n'a pas l'intention d'appuyer les mauvais projets de loi de ce gouvernement que soutient le NPD. Je ne suis certainement pas prêt à cautionner un projet de loi au sujet duquel les principales parties prenantes, comme la Chamber of Shipping et l'Association des administrations portuaires canadiennes, ont clairement dit qu'il aggraverait la crise de la chaîne d'approvisionnement au lieu de l'atténuer.

• (1610)

Mme Julie Dzerowicz (Davenport, Lib.): Madame la Présidente, je suis toujours honorée de prendre la parole dans cette vénérable enceinte au nom des habitants de Davenport qui, pour ceux qui l'ignorent, est situé à l'ouest du centre-ville de Toronto.

J'interviens au sujet du projet de loi C-33. Le titre officiel est très long, mais le voici quand même: Loi modifiant la Loi sur les douanes, la Loi sur la sécurité ferroviaire, la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, la Loi sur la sûreté du transport maritime, la Loi sur les transports au Canada et la Loi maritime du Canada et apportant une modification corrélative à une autre loi. On l'appelle le projet de loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada.

Ce projet de loi au titre très long vise à moderniser un certain nombre de projets de loi qui touchent la chaîne d'approvisionnement au Canada. Il améliorerait la compétitivité du pays, encouragerait un accroissement des investissements, permettrait une contribution accrue des intervenants locaux et autochtones, améliorerait la durabilité environnementale, intégrerait davantage de considérations environnementales, et bien d'autres choses encore.

L'économie mondiale continue de fluctuer, notamment en raison de la guerre qui se déroule en Europe, laquelle a des répercussions mondiales, de l'inflation, que nous tentons toujours de réduire, ainsi que des changements qui se produisent dans l'équilibre des forces mondiales. Puisque tous ces facteurs continuent de dicter ce qui se produit dans le monde, il est impératif que nous renforçons l'économie intérieure du Canada et que nous fassions tout notre possible pour améliorer la résilience au sein de notre propre pays. Renforcer nos chaînes d'approvisionnement est un moyen clé d'y parvenir.

Évidemment, on pourrait s'y prendre de bien d'autres manières. Certains députés savent que j'appuie fermement l'élimination des obstacles au commerce interprovincial et l'harmonisation de la réglementation, et ce serait un autre moyen de rendre notre économie plus résiliente et d'accroître notre PIB, sans que cela coûte quoi que ce soit, sinon à faible coût, mais ce n'est pas de cela que je suis ici pour discuter.

Concentrons-nous sur le projet de loi C-33. Pour le temps qu'il me reste, je vais me concentrer sur trois principaux points. Premièrement, je vais résumer et justifier les modifications proposées dans le projet de loi. Deuxièmement, je vais expliquer pourquoi le projet de loi est important pour les résidents de ma circonscription du secteur ouest du centre-ville de Toronto, Davenport. Troisièmement, je vais parler de l'importance cruciale de ce projet de loi pour l'économie canadienne.

En ce qui concerne les changements proposés dans le projet de loi et les raisons de ces changements, j'en ai déjà beaucoup parlé aujourd'hui et lors des autres débats sur ce projet de loi, alors je ne vais pas recommencer depuis le début, mais au cours des dernières années, les Canadiens ont subi les problèmes de la chaîne d'approvisionnement et leurs impacts économiques de plein fouet.

Le gouvernement et l'industrie ont aussi eu de la difficulté à s'adapter face à ces perturbations, qui ont été nombreuses. Il y a eu la pandémie. Il y a eu des événements climatiques extrêmes, qui ne sont pas près de s'arrêter. C'est la nouvelle réalité. Il y a eu des fluctuations dans les échanges commerciaux et elles se poursuivront. Il y a également eu l'invasion de l'Ukraine par la Russie, qui a eu des incidences énormes sur l'agriculture, l'approvisionnement énergétique et bien d'autres secteurs.

Ordres émanant du gouvernement

Toutes ces pressions ont mis en lumière les limites et les faiblesses du système de transport canadien, qui est la pierre angulaire de l'économie du pays. Elles ont également montré l'importance de la résilience de la chaîne d'approvisionnement, qui est tout aussi importante que l'efficacité du système.

Par conséquent, le gouvernement fédéral a entrepris un certain nombre d'examen et discuté avec un certain nombre d'intervenants et de leaders de l'industrie, et nous proposons un certain nombre de changements pour accroître la résilience de la chaîne d'approvisionnement canadienne à l'échelle du pays. Un de ces changements est proposé dans le projet de loi C-33.

Le projet de loi C-33 aurait les effets suivants: il modifierait la législation actuelle et moderniserait le fonctionnement des réseaux de transport maritime et ferroviaire du Canada; éliminerait les obstacles systémiques afin de créer une chaîne d'approvisionnement plus fluide, sûre et résiliente; élargirait le mandat des administrations portuaires canadiennes en matière de gestion de la circulation positionnerait les ports du Canada comme des plaques tournantes stratégiques qui appuient le rendement de la chaîne d'approvisionnement nationale et gèrent efficacement les décisions d'investissement pour une croissance durable; améliorerait la compréhension qu'a le gouvernement des ports et de leurs activités; et moderniserait les dispositions relatives à la sécurité ferroviaire, à la sûreté et au transport des marchandises dangereuses.

Toutes ces mesures appuieraient la circulation des biens essentiels et mettraient en œuvre des outils pour atténuer les risques et les répercussions des défis futurs de la chaîne d'approvisionnement. Combinées, toutes ces mesures amélioreraient la compétitivité du réseau de transport du Canada et appuieraient des opérations sécuritaires, sûres, efficaces et fiables.

• (1615)

Voilà pourquoi nous avons présenté le projet de loi C-33. À propos de la deuxième raison pour laquelle ce projet de loi est important pour les résidents de Davenport, mes collègues seront peut-être surpris d'apprendre que, dans ma circonscription de 12 kilomètres carrés située dans le secteur ouest du centre-ville de Toronto, il y a trois voies ferrées distinctes. L'une d'entre elles appartient au Canadien Pacifique et les deux autres étaient autrefois des voies du CN, mais elles appartiennent désormais au système de transport en commun régional. Quoi qu'il en soit, dans ma circonscription, ces trois voies font partie de nos vies.

La première raison pour laquelle ce projet de loi me tient à cœur, c'est que la sécurité est une priorité pour les résidents de Davenport. Nous savons que de nombreux matériaux et produits chimiques sont transportés sur la voie du Canadien Pacifique qui traverse la circonscription. Ce projet de loi permet au ministre des Transports de mieux protéger les résidents de Davenport. Il existe un certain nombre de dispositions qui lui permettent de le faire. Le projet de loi donne également au ministre la marge de manœuvre et la souplesse nécessaires pour faire face à toute évolution de la situation le long des chemins de fer, qu'elle soit due à des inondations ou à d'autres conséquences des changements climatiques, à des phénomènes météorologiques extrêmes, ou à toute autre circonstance exceptionnelle.

Le projet de loi permettrait aussi au gouvernement d'augmenter la marge de manœuvre requise pour atténuer rapidement les menaces à la sécurité qui pèsent sur les chaînes d'approvisionnement et de renforcer davantage leur résilience pendant les situations d'ur-

gence. Il renforcerait également la sécurité dans ma circonscription de Davenport. La sécurité est importante.

Je tiens aussi à dire qu'un enjeu important dans ma circonscription consiste à apprendre à vivre au-dessus de ces chemins de fer, et pas seulement à côté. Bon nombre des dispositions que nous modifions n'ont pas été mises à jour depuis plus de 50, 60 ou 70 ans. La loi modifiera les dispositions de manière à permettre à notre gouvernement d'être beaucoup plus réceptif et beaucoup plus souple dans sa façon d'apporter des changements, en veillant à tenir compte des commentaires du public et des autres intervenants qui éclaireront les décisions concernant notre régime de sécurité ferroviaire et en veillant à ce que celui-ci soit plus à jour et qu'il tienne compte des réalités d'aujourd'hui.

La dernière chose que je dirais, c'est que dans ma circonscription, Davenport, il y a beaucoup d'entreprises formidables. Chaque fois qu'il y a un problème avec les ports ou les chemins de fer, les entreprises sont touchées, et j'en entends parler. Lorsque nous avons eu des problèmes avec le Port de Montréal ou le Port de Vancouver, j'ai reçu des appels de nombreuses entreprises inquiètes de ma circonscription. Lorsque les lignes de chemin de fer ne fonctionnent pas aussi efficacement qu'elles le pourraient, cette situation crée un stress énorme pour les entreprises. Celles-ci sont absolument ravies que nous présentions ce projet de loi, qui va sensiblement améliorer les choses.

Pourquoi ces modifications sont-elles si importantes pour l'économie canadienne? Je pense que nous en avons beaucoup débattu. Pour ma part, j'aimerais ajouter quatre éléments à ce qui a été dit.

La circulation des personnes et des marchandises est absolument essentielle pour notre économie. Il est essentiel de faire en sorte que nos ports et nos chemins de fer fonctionnent aussi efficacement que possible. Plus ils seront fiables, plus cela encouragera les investissements nationaux et internationaux dans les chemins de fer, les chaînes d'approvisionnement et les ports, ce dont nous avons vraiment besoin à l'heure actuelle. C'est la deuxième raison. Les entreprises n'aiment pas l'incertitude. Elles comptent sur le respect des échéances, et c'est la raison pour laquelle ces modifications sont absolument essentielles.

J'aimerais également citer directement des citoyens de Davenport, qui me disent qu'à titre de propriétaires d'entreprises, ils ne pensent pas à prendre de l'expansion. Or, des ports et des lignes ferroviaires plus fiables permettront aux entreprises de ma circonscription et de l'ensemble du Canada de se moderniser et de se développer. Cela sera particulièrement utile à notre économie, aujourd'hui et à l'avenir. Dans l'ensemble, comme je l'ai indiqué au départ, nous devons faire tout ce qui est en notre pouvoir pour rendre notre économie nationale plus fiable et plus résiliente.

Pour conclure, je dirai qu'au cours des dernières années, nous avons dû relever de nombreux défis liés à la chaîne d'approvisionnement. Ceux-ci ont eu des répercussions considérables sur notre économie. C'est pourquoi nous avons présenté le projet de loi C-33 afin de commencer à nous attaquer à ces problèmes. Le gouvernement prendra toujours des mesures concrètes pour renforcer notre chaîne...

• (1620)

La vice-présidente adjointe (Mme Alexandra Mendès): Je dois interrompre la députée.

Nous devons passer aux questions et observations. Le député de St. Albert—Edmonton a la parole.

M. Michael Cooper (St. Albert—Edmonton, PCC): Madame la Présidente, voici ce que j'ai à dire à la députée de Davenport: si le projet de loi est aussi extraordinaire qu'elle le prétend, pourquoi les intervenants du secteur, notamment le CP, ont dit qu'il ne donnerait aucun résultat? Pourquoi les intervenants comme la Chamber of Shipping et l'Association des administrations portuaires canadiennes disent-ils que le projet de loi exacerbera les problèmes de la chaîne d'approvisionnement à cause de l'alourdissement de la réglementation gouvernementale et du fardeau administratif? La députée est-elle en mesure d'expliquer comment le ministre peut affirmer qu'une augmentation massive du fardeau administratif mènera à des réductions des coûts?

Mme Julie Dzerowicz: Madame la Présidente, je peux dire que le projet de loi est le résultat de nombreuses consultations avec de nombreux intervenants et leaders de l'industrie de partout au pays. Il contient bon nombre des suggestions reçues lors de ces consultations. Je pourrais, moi aussi, donner toute une liste de personnes qui sont très heureuses de la présentation de ce projet de loi et qui croient qu'il est essentiel si nous voulons améliorer la sécurité et la fiabilité des chaînes d'approvisionnement au pays et l'économie du Canada tout entière.

Je peux cependant dire au député que le projet de loi n'est pas la panacée qui réglera tous les problèmes des chaînes d'approvisionnement au Canada. C'est pour cette raison que nous continuerons de travailler avec les Canadiens et avec tous les intervenants pour continuer d'améliorer les chaînes d'approvisionnement au pays et faire tout en notre pouvoir pour que l'économie du pays prospère et profite...

La vice-présidente adjointe (Mme Alexandra Mendès): Le député de Saint-Hyacinthe—Bagot a la parole.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ): Madame la Présidente, la tragédie de Lac-Mégantic a eu lieu en 2013 et le projet de loi C-33 est présenté en 2023, soit 10 ans plus tard. Dix années se sont écoulées entre les deux, et les libéraux étaient au pouvoir pendant huit de ces dix années.

Comment se fait-il que, quand il y a une situation aussi urgente où des gens sont en danger, la formule libérale soit toujours de remettre cela aux calendes grecques, de déposer un projet de loi qui est mollasson et de cumuler les chefs-d'œuvre de vacuité pour ensuite s'asseoir sur ses lauriers et justifier une inaction pendant 10 autres années?

[Traduction]

Mme Julie Dzerowicz: Madame la Présidente, je pense que nous nous souvenons tous de la tragédie absolument épouvantable survenue à Lac-Mégantic, où 47 personnes ont perdu la vie à cause d'un accident ferroviaire tragique. Nous avons pris un certain nombre de mesures pour renforcer la sécurité de notre réseau ferroviaire, et ce projet de loi prévoit des mesures supplémentaires, y compris la création d'un registre des marchandises dangereuses et l'octroi de pouvoirs supplémentaires au ministre des Transports afin de renforcer davantage la sécurité de notre réseau ferroviaire.

[Français]

M. Alexandre Boulerice (Rosemont—La Petite-Patrie, NPD): Madame la Présidente, le 6 juillet 2013, un train de la Montreal, Maine and Atlantic Railway fonçait sur Lac-Mégantic, créant la

Ordres émanant du gouvernement

mort de 47 personnes dans une des plus grandes tragédies ferroviaires de notre histoire.

Philippe Falardeau a fait un documentaire qui s'intitule *Ceci n'est pas un accident*. C'était une catastrophe annoncée à la suite de politiques gouvernementales qui étaient d'abord conservatrices, mais qui ont ensuite été maintenues par les libéraux.

Malheureusement, le projet de loi C-33 ne vient rien régler. Les auto-inspections, l'absence d'obligation d'avoir deux conducteurs et l'absence d'obligations relatives aux freins qui sont sur ces véhicules font qu'une tragédie comme cela pourrait encore arriver.

Les libéraux sont-ils ouverts à des amendements en comité pour qu'on puisse faire en sorte que ce genre de tragédie ne se produise plus?

[Traduction]

Mme Julie Dzerowicz: Madame la Présidente, comme je l'ai dit, c'était absolument épouvantable quand, le 6 juillet 2013, 47 personnes ont péri à la suite du déraillement d'un train de 72 wagons-citernes transportant du pétrole brut. J'ai mentionné que le gouvernement avait déjà pris certaines mesures, et que le projet de loi en prévoit d'autres.

J'ai deux choses à dire au député. Dans ma circonscription, Davenport, il y a une ligne de chemin de fer du Canadien Pacifique où l'on transporte aussi des marchandises dangereuses. C'est donc un enjeu qui me préoccupe au plus haut point, et c'est aussi le cas de bien d'autres gens de ma circonscription. Le gouvernement libéral ne cessera jamais d'essayer d'améliorer les mesures de sûreté et de sécurité de notre réseau ferroviaire pour assurer la sécurité des Canadiens. Bien sûr, nous sommes toujours ouverts à d'excellentes suggestions et recommandations à l'étape de l'étude en comité.

● (1625)

M. Marc Dalton (Pitt Meadows—Maple Ridge, PCC): Madame la Présidente, ce projet de loi s'inscrit dans la plus pure tradition des mesures législatives du gouvernement libéral. Il compliquerait les choses pour les Canadiens, les emplois d'ici et les ports du pays. Les libéraux obtiennent toutefois une étoile dans leur cahier en ce qui concerne l'alourdissement de la bureaucratie, des règlements et des formalités administratives. C'est une étoile rouge, laquelle était un symbole, si je ne me trompe pas, d'un certain pays il n'y a pas si longtemps. Cette mesure législative n'aiderait pas les ports canadiens; elle entraînerait des inefficacités et des coûts supplémentaires.

L'Association des administrations portuaires canadiennes a dit qu'une intervention accrue de l'État ne règlera rien. C'est pourtant ce que propose le projet de loi: une intervention accrue de l'État. Ce projet de loi ne ferait qu'ajouter des exigences réglementaires et des coûts pour les parties prenantes, des coûts qui seraient refilés aux Canadiens. Nous sommes un pays importateur et exportateur. C'est une part importante de notre économie. Nous sommes étouffés par les règlements.

Ordres émanant du gouvernement

Aujourd'hui, j'ai jeté un œil à un rapport rédigé par le Groupe de la Banque mondiale et S&P Global Market Intelligence sur l'indice de performance des ports à conteneurs. Ces groupes ont analysé des ports de partout dans le monde; je crois qu'il y en avait 348. Ils se sont penchés sur les temps d'attente comme indicateur de l'efficacité globale. Ils ont dit que l'efficacité ou l'inefficacité d'un port influe grandement sur le commerce international. Un port inefficace ou qui fonctionne mal peut compromettre la croissance et avoir des répercussions profondes.

J'ai été enseignant en études sociales et je connais bien des villes. Lorsque j'ai examiné cette liste, j'y ai vu bien des villes que je connais et bon nombre que je ne connais pas. Par exemple, on y trouve Manille, Alexandrie, en Afrique, Freetown, ainsi que Mogadiscio, en Somalie, où l'État est en déroute. J'ai vu des ports d'Europe, d'Amérique du Sud et de partout dans le monde. On trouve également dans cette liste un port du Canada, soit celui de Vancouver. Où se situe le port de Vancouver dans cette liste qui contient 348 ports, y compris des ports qui, comme je l'ai dit, se trouvent dans des pays en déroute? Il se classe 347^e sur 348. Le Canada est censé être un pays développé. C'est une situation terrible, et le gouvernement libéral en est entièrement responsable.

Pourquoi est-ce que j'affirme cela? Je me fonde notamment sur un article du *Globe and Mail* publié en juin, qui dit que des ports canadiens étaient parmi les 10 meilleurs ports il y a une décennie, soit il y a 10 ans. Après huit ans sous le gouvernement du premier ministre, je pense que nous pouvons comprendre ce qui est arrivé à notre pays. Le gouvernement néo-démocrate—libéral fait crouler notre pays sous la bureaucratie, les formalités administratives, les mesures socialistes ou le contrôle gouvernemental.

Je fais du porte-à-porte pendant les campagnes et à d'autres occasions et je parle aux gens. Les gens sont très réceptifs dans ma circonscription, mais je trouve que ceux qui sont les plus réceptifs viennent de l'Europe de l'Est. Pourquoi en est-il ainsi? C'est parce qu'ils ont fui des gouvernements socialistes et qu'ils sont venus au Canada pour y trouver plus de liberté. Ils me disent qu'ils constatent les mêmes tendances au Canada, sous les libéraux et les néo-démocrates, qu'en Europe de l'Est.

Pendant la guerre froide, l'image que l'on voyait, c'était celle de longues files d'attente pour du pain. Tout était tellement lent que les gens se présentaient tôt le matin pour attendre de recevoir le produit. Il s'agit d'un sous-produit du socialisme et d'un contrôle écrasant par l'État.

● (1630)

Nous sommes confrontés à de véritables problèmes. En ce qui concerne les ports, par exemple, nous avons un système portuaire engorgé aux processus interminables. L'efficacité n'est pas au rendez-vous. Ce projet de loi ne ferait qu'accroître la paperasserie et les inefficacités.

J'ai parlé à un touriste allemand et j'ai été déçu par ce qu'il m'a dit. Il est venu au Canada à plusieurs reprises. Il m'a dit que le Canada semblait être sur le déclin économique. Il dit que le pays avait perdu la vitalité qu'il avait observée autrefois.

Nous pouvons remercier les libéraux et le NPD pour cela. Ils blâmeront les chaînes d'approvisionnement. Ils ont raison. Ce projet de loi aurait pu traiter des chaînes d'approvisionnement. Il ne le fait pas; il aggrave la situation. Ils blâment la guerre en Ukraine. Il y a toujours eu des guerres. Cela fait assez d'excuses de la part du gouvernement libéral. Il doit cesser d'aggraver la situation des Cana-

diens. Il y a une expression qui dit: « Tout ce qu'il touche se transforme en or. » Eh bien, avec les libéraux, c'est tout le contraire. Tout ce qu'ils touchent semble être réduit en cendres à cause de leur gaspillage et de leurs règlements contraignants.

Le Chemin de fer Canadien Pacifique a fait la déclaration suivante à propos du projet de loi: « Après quatre années de travail, on n'obtient que du vent. » Je pense qu'il s'agit en fait d'un compliment, car le projet de loi est au fond négatif; c'est pire que rien.

Un projet d'infrastructure d'une importance cruciale était planifié depuis des années. Le Chemin de fer Canadien Pacifique et le port de Vancouver s'étaient engagés dans ce projet, qui était mené par l'administration portuaire, laquelle est sous le contrôle du gouvernement fédéral. Le projet a été mis sur la glace parce qu'en quatre ans, le coût a triplé et est devenu incontrôlable. Si on examine d'où vient la hausse des coûts, on voit qu'elle découle principalement de la réglementation, de la bureaucratie, des évaluations et des études. Il ne s'agit même pas de la construction du projet à proprement parler. Tout cela est incontrôlable et il faudra des années pour mener le projet à bien.

J'ai vu une petite vidéo tournée aux Pays-Bas sur X. On y voit un viaduc, ce que nous souhaitons avoir à Pitt Meadows, qui a été construit en une fin de semaine. La vidéo montre toutes les images. Nous n'arrivons pas à avoir un viaduc après plusieurs années, et encore moins en une fin de semaine. Toutes ces inefficacités et ces réglementations nous paralysent, et elles ont une incidence sur le coût de la vie et l'inflation.

Les libéraux tentent de juguler l'inflation en augmentant les taux d'intérêt. Les Canadiens souffrent. Ils se demandent pourquoi tout coûte plus cher. Il y a des taxes et de l'inflation. C'est à cause de la mauvaise gestion des libéraux, de leur façon de gaspiller l'argent des Canadiens.

Une société du secteur privé avait un projet, le pipeline TransCanada, qui devait être construit à un coût de 7 milliards de dollars. Les libéraux ont acheté le pipeline. Quel est le prix à payer aujourd'hui? On parle d'entre 30 et 40 milliards de dollars. Ce projet est hors de contrôle. Les libéraux n'ont aucun contrôle. L'impact est considérable.

Ils devraient plutôt se concentrer sur l'Agence des services frontaliers du Canada. D'autres ports, de plus petits ports, par exemple ceux de Nanaimo et de Port Alberni, veulent leur contribution pour faire des gains d'efficience.

● (1635)

La vice-présidente adjointe (Mme Alexandra Mendès): Comme il est 16 h 35, conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, toute question nécessaire pour terminer l'étude à l'étape de la deuxième lecture du projet de loi C-33, Loi modifiant la Loi sur les douanes, la Loi sur la sécurité ferroviaire, la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, la Loi sur la sûreté du transport maritime, la Loi sur les transports au Canada et la Loi maritime du Canada et apportant une modification corrélative à une autre loi, est réputée avoir été mise aux voix, et le vote par appel nominal est réputé avoir été demandé et reporté au mardi 26 septembre 2023, à la fin de la période prévue pour les questions orales.

[Français]

Conformément à l'article 38 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre la question qu'elle abordera lors de l'ajournement ce soir, à savoir: le député de Okanagan-Sud—Kootenay-Ouest, Le logement.

[Traduction]

Le leader adjoint du gouvernement à la Chambre invoque le Règlement.

M. Mark Gerretsen: Madame la Présidente, je crois que vous constaterez qu'il y a consentement unanime pour dire qu'il est 17 h 30, afin que nous puissions passer aux affaires émanant des députés.

La vice-présidente adjointe (Mme Alexandra Mendès): Y a-t-il consentement unanime?

Des voix: D'accord.

AFFAIRES ÉMANANT DES DÉPUTÉS

[Traduction]

LE CODE CRIMINEL

Mme Raquel Dancho (Kildonan—St. Paul, PCC) propose que le projet de loi S-205, Loi modifiant le Code criminel et une autre loi en conséquence (mise en liberté provisoire et engagement en cas de violence familiale) soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

— Madame la Présidente, je suis très honorée d'être ici aujourd'hui pour parler du projet de loi S-205 qui, en fait, porte sur les bracelets électroniques. Il s'agit d'une loi modifiant le Code criminel et d'autres lois en conséquence en ce qui a trait à la mise en liberté provisoire et à l'engagement en cas de violence familiale.

C'est un moment très important pour les femmes et les personnes ayant survécu à la violence familiale. Cette mesure est d'une importance capitale, et c'est un grand honneur pour moi d'avoir l'occasion d'en parler. Cependant, je ne peux m'attribuer aucun mérite. C'est le sénateur Boisvenu, un sénateur du Québec, qui a vraiment fait tout le travail. C'est lui qui a mené le combat dans les deux Chambres pour défendre les victimes. Il a accompli un travail incroyable au cours de sa carrière, et je le remercie sincèrement au nom de tous les groupes de femmes que j'ai rencontrés. Ses efforts ont amélioré considérablement leur vie. Il est merveilleux de voir quelqu'un se porter à la défense des victimes de violence familiale et des femmes, en général, qui sont touchées par de nombreux problèmes semblables. Il est bon de connaître un véritable militant qui défend si régulièrement la cause des femmes.

Je vais vanter un peu plus ses mérites. Le sénateur Boisvenu est le fondateur de l'Association des familles de personnes assassinées ou disparues. Il est cofondateur du refuge Le Nid, un refuge pour femmes victimes de violence situé à Val-d'Or, au Québec. Il est aussi l'auteur de la Charte canadienne des droits des victimes, un document incroyable que j'encourage tous les parlementaires à lire. Encore une fois, je suis très honorée de parrainer son projet de loi à la Chambre des communes.

Je commencerai par raconter l'histoire d'une femme qui a connu de grandes difficultés en raison de la violence familiale, et dont la

Affaires émanant des députés

vie et la sécurité auraient été considérablement améliorées si une telle mesure avait existé à une période très difficile de sa vie.

Elle s'appelait Elisapee Angma. Âgée de 44 ans, elle était mère de quatre enfants et travaillait dans un centre de la petite enfance à Kuujuaq, dans le Nord du Québec. En novembre 2020, son ex-conjoint avait reçu l'ordre de ne pas tenter d'entrer en contact avec elle ni de se trouver en sa présence en raison d'un acte de dénonciation après qu'il ait été accusé d'agression armée. Cependant, son ex-conjoint a enfreint cette ordonnance à trois reprises en l'espace de trois mois. Après avoir enfreint les conditions de l'ordonnance pour la troisième fois, il a de nouveau été arrêté par la police, et le ministre public s'est opposé à sa mise en liberté.

Cependant, cinq jours plus tard, malgré les objections du directeur des poursuites criminelles et pénales et la crainte qu'il récidive, il a été remis en liberté en attendant la suite de la procédure. Le matin du 5 février 2021, Mme Angma a été trouvée grièvement blessée, et transportée d'urgence à l'hôpital où elle a succombé à ses blessures. Plus tard, dans la journée, on a retrouvé le corps de son ex-conjoint à son domicile.

La triste réalité est que la mort de Mme Angma aurait pu être évitée. Des groupes de défense des droits des femmes avaient prévenu les gens que cette remise en liberté était la chronique d'une mort annoncée et que les multiples violations de l'ordonnance auraient dû être prises en considération. Notre système de justice a failli à la tâche. Il a failli pour elle, pour ses quatre enfants et pour beaucoup de femmes comme elle.

Ce projet de loi vise à changer les choses et sauver la vie de femmes comme elle, aujourd'hui et pour les années futures. Il est très important que tous les députés réfléchissent sérieusement à leur décision de l'appuyer ou non. Il ne devrait plus y avoir d'histoires semblables au Canada. Si nous pouvons les prévenir avec un outil comme celui-ci, alors nous devrions le faire. Un seul cas de ce genre est un cas de trop. Nous en avons tous eu dans nos communautés. Au Canada, une femme est assassinée toutes les 48 heures. L'an dernier seulement, 184 femmes ont été assassinées au Canada, dont 60 % par un partenaire intime.

Il faut un courage et une résilience immenses pour quitter un partenaire violent et porter plainte contre lui. Les femmes qui le font méritent d'être protégées. Cependant, notre système judiciaire semble se concentrer bien trop souvent sur la mise en liberté des criminels et sur ce qui est bon pour eux plutôt que sur la protection des victimes vulnérables. Lorsqu'une personne est arrêtée par la police pour violence familiale, elle peut être remise en liberté provisoirement par la police ou le juge dans l'attente de son procès. Ce mécanisme est prévu dans la partie du Code criminel intitulée Mesures concernant la comparution d'un prévenu devant un juge de paix et la mise en liberté provisoire. Le juge ou la police peut fixer des conditions que l'accusé doit respecter sous peine d'être réincarcéré. Une fois les conditions de mise en liberté fixées, l'accusé peut être libéré jusqu'à la date de son procès, ce qui est la période vraiment difficile où de nombreuses femmes ont été victimes d'abus et de meurtres.

Il n'y a actuellement pas de mécanisme de surveillance en place pour détecter les comportements potentiellement dangereux de l'accusé. De nombreuses victimes de violence familiale ont perdu la vie ou ont été victimes de tentatives de meurtre à ce stade du processus judiciaire. Le projet de loi aurait une incidence directe sur ce domaine précis de vulnérabilité des femmes.

Affaires émanant des députés

• (1640)

Je vais donner un autre témoignage, celui de Mme Diane Tremblay. Je préviens la Chambre que ce qu'elle raconte est un peu explicite. Ses propos sont toutefois pertinents dans le contexte du présent débat. Ils font ressortir l'importance de proposer des outils pour protéger les femmes victimes de violence familiale.

Elle a témoigné au sujet du projet de loi devant le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles. Son témoignage est très émouvant. Je vais en citer un extrait où elle décrit l'épreuve qu'elle a endurée pendant des années. Le tribunal avait ordonné à son partenaire de ne pas s'approcher d'elle, mais il a enfreint cette condition et lui a causé un grave préjudice. Je la cite:

Mon agresseur plaçait la commode devant la porte de ma chambre à coucher pour m'empêcher de sortir afin de m'obliger à avoir des relations sexuelles pendant que je pleurais et criais. Quelquefois, mes enfants m'entendaient [...]

Je leur disais que j'avais de la peine et que ce n'était pas grave. Mon agresseur avait même mis un crochet sur la porte pour ne pas que les enfants puissent entrer. Ainsi, il leur démontrait qu'il gardait le contrôle sur leur mère. Julien se rebellait beaucoup, et avec raison, mais je lui disais de s'en aller, que je contrôlais la situation [...]

Mon agresseur menaçait tous les jours de nous tuer, alors je gardais le silence pour protéger mes enfants.

Il n'est pas facile de lire son témoignage. Je ne peux pas imaginer le courage qu'il a fallu à Mme Tremblay pour témoigner publiquement devant le comité sénatorial.

Cet homme lui a fait subir ces mauvais traitements alors qu'on lui avait ordonné de ne pas s'approcher d'elle. S'il avait porté un bracelet électronique à ce moment-là, les policiers auraient pu mieux faire respecter l'ordonnance de protection la concernant. Elle a vécu des choses très difficiles, et son histoire n'est malheureusement pas unique au Canada ni ailleurs dans le monde. Beaucoup de femmes subissent ce genre de mauvais traitements de la part de leur partenaire intime.

Pendant ces quatre années qu'elle a passées à souffrir, ce qui m'a le plus frappé, c'est qu'elle a fait valoir qu'elle avait demandé l'aide du système judiciaire à plusieurs reprises, mais qu'elle n'avait pas reçu la protection dont elle avait besoin. Nous sommes nombreux à avoir entendu de pareilles histoires. J'en ai certainement entendu dans le cadre de mes fonctions de ministre du cabinet fantôme pour la sécurité publique.

Le projet de loi S-205 corrigerait cette situation à bien des égards. Il s'agit d'une démarche essentielle qui permettrait d'éviter la mort de femmes et d'enfants fuyant des situations de violence domestique. Ce projet de loi propose le bracelet électronique comme moyen de surveiller une personne libérée sous caution ou assujettie à un engagement ordonné par un tribunal lorsque cette personne présente un risque pour la sécurité de son conjoint, et il offre un moyen de rompre le cycle de la violence domestique. Il permettra à un juge d'imposer le port d'un bracelet électronique à un conjoint ou ex-conjoint violent dès sa remise en liberté et dans l'attente de son procès. Ce projet de loi vise avant tout à protéger les femmes et les enfants vulnérables qui tentent de fuir des situations de violence familiale.

En ce qui concerne la surveillance électronique, nous nous sommes tournés vers d'autres pays, comme l'Espagne et la France, qui ont mis en place des systèmes de surveillance électronique similaires. Nous avons aussi une belle réussite chez nous, au Québec. Le Québec a en effet adopté une loi qui oblige les délinquants reconnus coupables de violence conjugale et libérés d'une prison pro-

vinciale à porter un bracelet de surveillance électronique. Le Québec a pris cette mesure remarquable. Le projet de loi étendrait cette mesure à l'ensemble du pays, ce qui constitue un très grand pas en avant pour toutes les femmes du Canada.

Durant le temps qu'il me reste, j'aimerais souligner certains résultats de la loi québécoise.

En décembre 2022, 650 délinquants libérés au Québec devaient porter un bracelet électronique. Grâce à une loi comme celle-là, ce sont les familles et les enfants de 650 personnes qui peuvent ainsi être protégés. Il appartient maintenant au gouvernement fédéral libéral de prendre ses responsabilités en adoptant ce projet de loi, qui servira de complément à la loi provinciale. Le Québec impose le port du bracelet électronique uniquement aux anciens détenus provinciaux. Les délinquants fédéraux ne sont pas concernés. Ce projet de loi permettrait de les englober.

Il prévoit également des séances de thérapie pour rompre le cycle de la violence conjugale. Je trouve que c'est une excellente mesure préventive à inscrire dans la loi. Nous savons que, dans certains cas, la thérapie peut être efficace, étant donné qu'il y a des personnes qui souffrent de problèmes de toxicomanie ou ont des antécédents et qui ont besoin d'un traitement. Si nous avons la possibilité d'offrir une cure de désintoxication à ces gens-là, nous devons le faire. Ce principe est inscrit dans le projet de loi, qui prévoit également qu'un tribunal peut ordonner une thérapie comme solution de rechange visant à protéger les victimes de violence conjugale. C'est l'un des psychiatres les plus réputés au Canada, le D^r Chamberland, qui en a fait la suggestion comme moyen de combattre la violence conjugale à la source et de prévenir la mort de femmes et d'enfants innocents.

Le projet de loi veillerait à ce que le système de justice accorde la priorité aux droits des victimes et à leur protection plutôt qu'à la mise en liberté des criminels. Je le répète, cela est très important pour le Parti conservateur et de nombreux députés des autres partis. C'est là que réside fondamentalement le cœur de ce projet de loi.

• (1645)

Le projet de loi comprend aussi plusieurs dispositions conçues afin que les victimes soient consultées au sujet de leur sécurité et mieux renseignées sur le processus judiciaire. C'est quelque chose dont les groupes de victimes me parlent régulièrement. Elles aimeraient avoir plus d'informations et un meilleur accès à celle-ci, et c'est ce que ce projet de loi permettrait de faire.

Nous devrions vraiment nous efforcer d'adopter rapidement ce projet de loi. Moins nous tarderons à l'adopter, plus nous pourrions protéger de femmes et d'enfants. Comme je l'ai mentionné à quelques reprises à la Chambre, selon les dernières données de Statistique Canada, le nombre de cas d'abus sexuel envers des enfants, par exemple, a augmenté de 126 % au cours des 8 dernières années et celui des agressions sexuelles, de 71 %. Les choses vont dans la mauvaise direction. Maintenant plus que jamais, nous avons besoin d'une mesure législative comme celle-ci pour protéger les victimes de violence conjugale.

Je suis très reconnaissante d'avoir l'occasion de prendre la parole sur ce projet de loi. Je voudrais conclure avec un autre témoignage, celui de Dayane Williams, une survivante de violence conjugale. Elle a déclaré ceci à propos de ce projet de loi:

S'il [son agresseur] portait le bracelet, oui, je pourrais aller au gymnase et avoir ma liberté [...] cela va faire diminuer mon anxiété et je vais retrouver ma liberté. Je suis des séances de thérapie et on me dit qu'il faut aller marcher, aller au gymnase, que je ne peux pas rester enfermée [mais] [j]e pense toujours à la possibilité qu'il m'attaque pendant que je me trouve avec mes enfants. S'il décide de m'enlever la vie, je ne suis pas en sécurité.

Elle a ajouté:

S'il porte le bracelet et qu'il s'approche de l'endroit où je me trouve, avant que j'appelle au 911, la police sera déjà sur place. Le bracelet les alertera. Alors qu'il a commis un acte criminel, voilà qu'il se balade comme s'il n'avait rien fait, et c'est moi qui dois me cacher chez moi. Il est donc, pour l'instant, gagnant: lui a sa liberté et moi je ne l'ai pas. Je n'ai pas cette liberté.

Voilà un témoignage très percutant en faveur du projet de loi. Je suis sûre que les députés en conviendront.

En conclusion, le projet de loi S-205 sauverait des vies, surtout celles des femmes et des enfants. Il épargnerait aux survivants et aux nombreuses victimes de violence familiale beaucoup de stress, d'anxiété et, bien franchement, de terreur. J'espère que tous les partis envisageront sérieusement d'adopter rapidement ce projet de loi. J'ai hâte de travailler avec eux pour y arriver.

M. James Maloney (secrétaire parlementaire du ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.): Madame la Présidente, je tiens à remercier la députée de nous avoir partagé ce récit fort puissant et émouvant. Honnêtement, je la félicite d'avoir présenté ce projet de loi.

La députée est consciente d'un projet de loi similaire adopté par la Chambre. Il s'agit du projet de loi S-233, qui porte sur la surveillance électronique dans les cas de violence conjugale. Comme il existe un risque d'incongruence entre les deux projets de loi, ma question est la suivante: la députée est-elle disposée à accepter certains amendements?

• (1650)

Mme Raquel Dancho: Madame la Présidente, je tiens pour ma part à féliciter le député pour sa nomination à un nouveau poste.

La question qu'il pose est excellente. Je crois qu'il fait allusion au projet de loi C-332, lequel a déjà été adopté. Je crois déceler une nuance essentielle entre les deux projets de loi. Certes, le projet de loi S-205 propose l'idée d'un bracelet électronique que devra porter le contrevenant suite à sa comparution en cour, et avant le prononcé de sa peine et sa remise en liberté. J'utilise d'ailleurs le pronom « il », car nous savons qu'il s'agit principalement d'hommes. C'est la différence. Comme je l'ai mentionné dans mon discours, il s'agit d'une période critique au cours de laquelle de nombreux contrevenants en profitent pour récidiver.

Je suis consciente que certains ajustements devront être apportés avant de franchir l'étape finale du processus législatif, et je pense que l'ensemble des députés sont favorables à la tenue de ce genre de débat, tant que le projet de loi ne s'en retrouve pas affaibli. Ainsi, je serai ravie de collaborer avec le député et d'autres collègues afin d'améliorer la teneur de ce projet de loi dans la mesure du possible.

Mme Lisa Marie Barron (Nanaimo—Ladysmith, NPD): Madame la Présidente, j'ai beaucoup apprécié les nombreux témoignages de victimes de violence entre partenaires intimes.

Ma question porte sur certains des problèmes qui m'ont été signalés, notamment par des citoyens vivant en milieu rural, au sujet de la connectivité de ces bracelets et de la meilleure façon de procéder. Je suis certaine que c'est un problème qui peut être réglé grâce aux ressources appropriées. Je me demande si la députée est au

Affaires émanant des députés

courant de problèmes semblables et si elle connaît des solutions qui permettraient de rendre ce système plus efficace dans ces régions.

Mme Raquel Dancho: Madame la Présidente, je remercie sincèrement la députée de sa question, qui est excellente. Je crois qu'il s'agit d'un problème de connectivité propre aux régions rurales, bien que je ne connaisse pas très bien la technologie et le fonctionnement des bracelets électroniques. Cependant, cet excellent point mérite d'être étudié. Je suis du Manitoba, un territoire vaste où de nombreuses collectivités connaissent la violence familiale.

Si des fonds sont nécessaires pour garantir que ces bracelets électroniques fonctionnent dans les localités rurales et isolées du Manitoba et de tout le pays, c'est une question qui devrait être discutée en comité. J'espère que le gouvernement fédéral travaillera en étroite collaboration avec les autorités municipales et provinciales afin de garantir le financement de cette mesure. Nous ne parlons pas d'un grand nombre de personnes, mais d'un groupe très circonscrit de victimes qui, à mon avis, mérite l'investissement nécessaire pour que ces bracelets électroniques fonctionnent partout au pays.

[Français]

M. Yves Perron (Berthier—Maskinongé, BQ): Madame la Présidente, je pense que c'est un projet de loi important sur lequel il faut agir, mais avec intelligence, évidemment. La question que je souhaite poser ne vise pas à m'y opposer. C'est vraiment juste un questionnement.

Bien sûr, on va dire que la sécurité de nos citoyens et de nos citoyennes, particulièrement dans les cas de violence conjugale, n'a pas de prix, et, bien sûr, il faudra agir en ce sens. Toutefois, j'aimerais savoir si ma collègue a réfléchi à l'affectation des ressources que cela nécessitera. Je ne voudrais pas qu'on se retrouve dans une situation où on a voté une loi et où on a des difficultés à la faire appliquer.

Ma collègue précédente a fait référence aux bracelets, et cela peut être une option. Cependant, il faut aussi considérer les périodes d'emprisonnement, qui vont peut-être augmenter pour un certain groupe d'individus récidivistes. Cela nécessite des dépenses et cela s'en va probablement dans la cour du Québec et des provinces.

A-t-on réfléchi à cela?

Mme Raquel Dancho: Madame la Présidente, peut-être avon-nous besoin de l'expertise du gouvernement du Québec. Quelqu'un du Québec pourrait venir en comité nous parler de l'expérience du Québec quant au coût du bracelet électronique et à la manière dont ils ont procédé avec les policiers et les services correctionnels.

Mon collègue a posé une excellente question. Je souhaite travailler avec lui et avec les autres membres du comité pour examiner cela, afin de nous assurer que les choses fonctionnent très bien en pratique.

[Traduction]

M. James Maloney (secrétaire parlementaire du ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.): Madame la Présidente, je suis heureux de participer au débat à l'étape de la deuxième lecture du projet de loi S-205, Loi modifiant le Code criminel et une autre loi en conséquence (mise en liberté provisoire et engagement en cas de violence familiale), qui a été adopté au Sénat en avril dernier.

Affaires émanant des députés

Je pense que tous les députés conviendront que l'objectif du projet de loi S-205 est louable. Les modifications proposées visent à mieux protéger les victimes de violence de la part d'un partenaire intime, qui est la forme la plus courante de crimes violents contre les femmes déclarés par la police, en particulier contre les femmes autochtones et, de plus en plus, contre les personnes qui ont d'autres identités qui se recoupent. Dans l'ensemble, le gouvernement appuie le projet de loi, car je crois que son objectif est important. Cependant, comme je l'expliquerai plus loin, certains des changements proposés m'inquiètent.

Le projet de loi S-205 cherche à s'attaquer au problème de la violence entre partenaires intimes en modifiant les régimes de mise en liberté sous caution et d'engagement à ne pas troubler l'ordre public du Code criminel et en apportant des modifications corrélatives à la Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents. Selon le projet de loi S-205, avant de rendre une ordonnance de mise en liberté sous caution dans le cas d'une infraction perpétrée avec usage, tentative ou menace de violence contre son partenaire intime, le tribunal devra demander aux poursuivants si la victime a été consultée au sujet de ses besoins en matière de sécurité. Le tribunal devra aussi demander au poursuivant si la victime a été informée de son droit de demander une copie de l'ordonnance.

Le projet de loi S-205 élargirait également l'inversion de fardeau de la preuve visant la violence entre partenaires intimes afin qu'il s'applique non seulement aux délinquants ayant déjà été condamnés, mais aussi à ceux qui auraient reçu une absolution conditionnelle ou inconditionnelle pour violence entre partenaires intimes. C'est le changement que le gouvernement a apporté dans le projet de loi C-48, qui a obtenu l'appui unanime de la Chambre pluripartite cette semaine. J'espère qu'il sera adopté très rapidement au Sénat. Dans un cas d'inversion du fardeau de la preuve, c'est à l'accusé que revient la responsabilité de démontrer que dans son cas, il n'est pas justifié qu'il soit détenu jusqu'à son procès. Par ailleurs, selon le projet de loi S-205, à la demande de la Couronne, le juge devrait déterminer si l'accusé doit, dans le cadre de ses conditions de libération, porter un dispositif de surveillance à distance.

Plus tôt cette année, le projet de loi C-233, la Loi modifiant le Code criminel et la Loi sur les juges (violence contre un partenaire intime), a reçu la sanction royale. Ma collègue la députée de Dorval—Lachine—LaSalle avait présenté cette importante mesure législative, et j'étais très fier de la parrainer. Le projet de loi comprenait également une disposition sur la surveillance électronique qui pourrait s'appliquer aux cas de violence entre partenaires intimes.

Le projet de loi S-205 annulerait cette modification, et c'est là l'une de mes préoccupations. Annuler cette disposition proposée par ma collègue signifierait, si le projet de loi S-205 était adopté, que la surveillance électronique serait considérée comme une condition expresse de mise en liberté sous caution que l'on pourrait imposer dans n'importe quelle affaire et non pas seulement dans les affaires portant sur une infraction avec violence contre un partenaire intime, comme c'est le cas actuellement en raison des changements prévus dans le projet de loi C-233. C'est quelque chose que nous devrions étudier en comité afin de garantir que les deux mesures législatives fonctionnent bien ensemble.

Enfin, le projet de loi créerait un nouvel engagement de ne pas troubler l'ordre public applicable aux cas de violence entre partenaires intimes, d'une durée maximale de deux ans, ou de trois ans si le défendeur a déjà été condamné pour un acte de violence entre partenaires intimes. Je tiens à réitérer que je soutiens l'objectif de ce

projet de loi, mais je crois que les changements devraient être examinés par le comité de la condition féminine afin de mieux aligner les modifications proposées sur leur objectif.

Ces changements pourraient également minimiser le potentiel d'effets négatifs involontaires sur les groupes qui sont déjà surreprésentés dans le système de justice criminelle et assurer la compatibilité avec le droit criminel existant. Par exemple, l'obligation pour les tribunaux de demander si un partenaire intime a été consulté au sujet de sa sécurité fait double emploi avec les dispositions existantes. Le Code criminel exige déjà des tribunaux qu'ils prennent en considération la sécurité de toute victime d'une infraction présumée lorsqu'ils rendent une ordonnance de mise en liberté sous caution et qu'ils incluent dans le dossier du tribunal une déclaration indiquant cette prise en considération. La duplication des dispositions risque toujours de créer de la confusion chez les procureurs et les juges, et nous voulons éviter cela à tout prix.

D'autres préoccupations portent sur les modifications proposées concernant la surveillance à distance. Comme je l'ai dit, le projet de loi C-233 a modifié le Code criminel afin de prévoir explicitement que le tribunal envisage l'imposition de la surveillance à distance comme condition de mise en liberté d'une personne accusée d'une infraction impliquant l'usage, la tentative ou la menace de violence contre son partenaire intime. En revanche, les dispositions actuelles du projet de loi S-205 feraient explicitement de la surveillance à distance une condition facultative pour toute infraction, ce qui a une application beaucoup plus large. Si nous voulons nous concentrer sur la protection des victimes de violence entre partenaires intimes, nous devons préciser clairement l'intention sur laquelle les tribunaux devraient se concentrer pour utiliser la surveillance à distance.

• (1655)

Selon les données disponibles, le taux de pauvreté des Autochtones vivant hors des réserves et des personnes racialisées dépasse largement celui des populations non autochtones et non racialisées. Je m'inquiète de l'incidence négative que l'utilisation élargie des dispositifs de surveillance à distance pourrait avoir sur ces groupes, qui sont déjà surreprésentés dans le système de justice pénale, comme nous le savons déjà.

Il faut aussi s'inquiéter du fait que l'ajout explicite de la surveillance électronique dans le Code criminel comme condition à la remise en liberté sous caution finisse par devenir la norme, même pour les cas où cette méthode n'est pas justifiée.

Pour toutes ces raisons, je suis contre les modifications énoncées dans le projet de loi S-205 en ce qui concerne la surveillance électronique. Par contre, je suis favorable à ce que des changements soient apportés pour instaurer l'engagement de ne pas troubler l'ordre public dans les cas de violence entre partenaires intimes. Parallèlement, j'aurais des suggestions à faire pour améliorer cette mesure.

Par exemple, il serait bon d'examiner comment modifier les dispositions sur l'admissibilité à une mesure d'engagement de ne pas troubler l'ordre public. Selon le libellé de l'ébauche actuelle, c'est la personne qui craint qu'un préjudice ne lui soit causé à elle ou à ses enfants qui peut présenter une demande d'ordonnance de garder la paix. Je pense qu'il serait plus approprié d'élargir l'admissibilité à quiconque le juge nécessaire, notamment un policier.

Affaires émanant des députés

De plus, je pense qu'il faudrait examiner la durée, les conditions et les procédures proposées pour la nouvelle version d'une mesure d'engagement de ne pas troubler l'ordre public et les modifier de façon à les harmoniser à ce qui existe déjà dans le Code criminel.

Il y a environ un mois, le gouvernement a qualifié la violence fondée sur le sexe d'épidémie, comme l'ont fait un certain nombre de municipalités, y compris la mienne, Toronto. Il est important que nous luttons contre la violence fondée sur le sexe sous toutes ses formes, y compris la violence entre partenaires intimes.

Je sais que nous sommes tous déterminés à prendre des mesures pour lutter contre la violence entre partenaires intimes. L'adoption du projet de loi C-233, présenté par ma collègue, en est la preuve.

Je me réjouis à l'idée de collaborer avec tous les parlementaires afin de poursuivre cet objectif important, tout en gardant à l'esprit les conséquences imprévues que certaines dispositions du projet de loi pourraient avoir.

• (1700)

[Français]

M. Rhéal Éloi Fortin (Rivière-du-Nord, BQ): Madame la Présidente, je suis heureux de me lever à la Chambre au nom du Bloc québécois et de confirmer que, selon nous, le projet de loi S-205 est un bon projet de loi et que nous avons l'intention de l'appuyer, à cette étape-ci à tout le moins, pour qu'il soit renvoyé en comité et qu'il soit étudié avec rigueur et sérieux.

Je suis d'accord avec mon collègue d'en face en ce qui a trait à certaines réserves qu'il vient d'exprimer sur la question des bracelets anti-rapprochement. Il y a déjà des dispositions au Code criminel à ce sujet et un projet pilote a été mis sur pied à Québec. J'ai hâte d'entendre les interventions des policiers, et peut-être des procureurs de la Couronne et des avocats de la défense qui travaillent déjà avec ces dispositions, et de bénéficier de l'expérience qu'ils ont acquise au cours des derniers mois.

Ce ne sera pas simple. Il y a des défis techniques avec les bracelets anti-rapprochement. Il ne faut pas les oublier. Il y a aussi des défis qui sont plutôt d'ordre philosophique. Je suis d'accord avec mon collègue qui disait qu'il va falloir être prudent. Il ne faudrait pas que les bracelets anti-rapprochement deviennent une espèce de mécanisme de sûreté que les tribunaux se donnent en ordonnant le port de ces bracelets de façon quasi systématique lors d'une libération sous caution. Je pense que cela devrait être utilisé avec parcimonie, dans des cas sérieux comme ceux énoncés au projet de loi. Nous allons devoir nous assurer que la rédaction des dispositions que nous allons adopter est conforme à notre intention et nous devons être prudents sur cette question.

J'ai aussi quelques préoccupations concernant les échantillons biologiques. On sait que la prise d'échantillon biologique peut être utile dans beaucoup de cas et il faut, je pense, s'en prévaloir dans ces cas-là. Cependant, là aussi, il faut être prudent. Le bracelet anti-rapprochement et l'ordonnance de prise d'échantillon biologique, deux mesures qui sont souvent systématiques, sont des brèches dans les droits et les libertés dont bénéficie chaque citoyen en vertu des chartes en vigueur.

Quand on s'attaque à des droits aussi fondamentaux que le droit à l'intégrité corporelle et le droit à la liberté, il faut être prudent et il faut le faire avec parcimonie. Je pense que personne à la Chambre ne souhaite que nous nous retrouvions dans un État totalitaire où chacun est assujéti à des règles strictes et rigoureuses qui ne sont

pas nécessairement toujours justifiées. Mon message relatif à ces dispositions est le suivant: soyons prudents.

Par contre, la question de la violence entre des partenaires intimes nous préoccupe beaucoup au Bloc québécois et c'est la raison pour laquelle nous souhaitons appuyer le projet de loi S-205 afin qu'il soit étudié en comité. Il y a eu une recrudescence des cas de violence conjugale au cours des derniers mois. Je ne me souviens pas exactement des chiffres, mais il y a eu une augmentation de quelques dizaines de points de pourcentage au cours des deux ou trois dernières années. Cela devient inquiétant et il faut y travailler sérieusement.

On élargit par ailleurs la notion de violence conjugale, qui inclut déjà les cas de violence entre partenaires intimes. On crée une espèce de concept de violence familiale en incluant non seulement les partenaires intimes, mais aussi les enfants du partenaire, et même les enfants du prétendu agresseur si on a des raisons de craindre qu'il souhaite s'attaquer à ses propres enfants. Évidemment, nous sommes d'accord sur cela. Il faut assurer la sécurité de tout le monde, de tous ceux qui sont de près ou de loin en relation avec un individu qu'on considère comme étant dangereux. C'est intéressant comme disposition, mais, encore là, il va falloir être vigilant et s'assurer qu'on ne dépasse pas les bornes de ce qui est raisonnable.

Par ailleurs, ce projet de loi va également élargir le droit des victimes en demandant aux tribunaux de consulter les victimes avant de rendre les ordonnances de remise en liberté.

• (1705)

Prenons l'exemple d'une conjointe victime ou craignant pour sa santé ou sa sécurité dans le cas où le conjoint devait être libéré. En vertu de l'article 810, la victime ou la personne qui craint pour sa sécurité va être consultée. Elle l'était déjà, mais là, cela va être inclus dans les dispositions du Code criminel et elle devra être obligatoirement consultée avant que l'ordonnance soit rendue. Je pense que c'est une bonne chose et que cela aussi va contribuer à réduire les drames dont on entend trop souvent parler et qu'on déplore à la Chambre de façon plutôt fréquente. C'en est presque inquiétant.

Un autre aspect de ces dispositions sur lequel nous devons être attentifs, c'est l'absolution. Jusqu'à maintenant, certains aspects de l'ordonnance de remise en liberté étaient appliqués lorsque l'individu avait déjà été reconnu coupable de crimes violents. Là, on élargit ce concept en les appliquant lorsqu'il a été reconnu coupable ou absous pour des crimes qui sont précisés dans la loi. Je conviens que l'absolution implique que l'individu a déjà été reconnu coupable ou a déjà plaidé coupable, mais il n'en demeure pas moins qu'il y a eu absolution et que, en principe, le crime dont l'individu a été absous ne devrait pas lui être opposé par la suite. Je dis bien en principe, car on crée une brèche à ce principe. Est-ce justifié ou non? Quant à moi, je pense que cela pourrait l'être. Comme je le disais tantôt, j'ai hâte d'entendre les témoins experts là-dessus, tant les procureurs de la Couronne que les procureurs en défense. Ce sont des changements importants qui peuvent avoir une incidence importante pour bon nombre de Québécois, de Québécoises, de Canadiennes et de Canadiens. Il va donc falloir regarder cela attentivement.

Affaires émanant des députés

On va également assujettir les dispositions d'engagement dont je viens parler aux adolescents avec des modifications à la Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents. Cela aussi, c'est quelque chose que nous devons regarder attentivement. Jusqu'à quel point souhaitons-nous voir des conditions extrêmes appliquées à des adolescents? Dans certains cas, je ne dis pas que ce n'est pas justifié. Dans d'autres, est-ce que cela l'est? En tout cas, il va falloir regarder cela attentivement, baliser notre projet de loi, nous assurer qu'il aide à combattre le crime et qu'il aide à améliorer notre société plutôt que de la rendre trop astreignante.

Mon collègue parlait d'harmoniser les différentes dispositions. Moi aussi, je suis pour cela, mais je ne suis pas d'accord avec lui quand il dit qu'il va voter contre pour la question des bracelets anti-rapprochements. J'ai beaucoup de craintes et de réserves sur les bracelets anti-rapprochements, mais je pense qu'ils peuvent être utiles. Il va falloir regarder cela attentivement, écouter tout le monde et, encore une fois, tirer profit des expériences qui ont été faites ailleurs, notamment au Québec.

• (1710)

[Traduction]

Mme Lisa Marie Barron (Nanaimo—Ladysmith, NPD): Madame la Présidente, je suis heureuse de prendre la parole aujourd'hui afin d'appuyer le projet de loi S-205.

Ce projet de loi, qui modifierait le Code criminel en ce qui concerne la mise en liberté provisoire et d'autres ordonnances relatives aux infractions de violence entre partenaires intimes, est une étape essentielle du parcours visant à régler le problème urgent de la violence entre partenaires intimes et de la violence fondée sur le sexe au Canada.

Tous les six jours environ, une Canadienne est victime de violence aux mains de son partenaire. C'est inacceptable. La violence fondée sur le sexe constituait déjà une crise avant la pandémie, et la situation n'a fait que s'aggraver depuis. Le nombre de femmes et de filles tuées par un partenaire masculin au Canada a augmenté de 27 % en 2022.

Nous savons aussi que les femmes autochtones et celles qui vivent sous le seuil de la pauvreté courent davantage de risques d'être victimes de violence aux mains de leur partenaire intime et ont moins accès à du soutien. La situation est si grave que des villes canadiennes d'un océan à l'autre, dont Ottawa, Toronto et Kitchener en Ontario, ont déclaré que la violence entre partenaires intimes était une épidémie. Pour empirer les choses, le gouvernement libéral n'a mis en œuvre que deux des 231 appels à la justice de l'Enquête nationale sur les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées.

Nous savons qu'en raison des politiques colonialistes et racistes du passé, qui se poursuivent encore aujourd'hui, malheureusement, les femmes autochtones sont encore plus susceptibles d'être victimes de mauvais traitements que les femmes non autochtones. Les appels à l'action doivent être mis en œuvre immédiatement. En fait, ils auraient dû l'être il y a déjà longtemps.

Malgré cette épidémie de violence, les libéraux ont réduit de 150 millions de dollars le financement de 600 refuges pour femmes au pays. Alors que l'épidémie de violence entre partenaires intimes est malheureusement plus forte que jamais, ce n'est certainement pas le temps de réduire le financement des refuges pour les femmes et les familles qui fuient la violence. Dans ma circonscription, Nanaimo—Ladysmith, des femmes me disent qu'elles continuent d'ha-

biter avec un partenaire qui les maltraite parce qu'elles n'ont nulle part où aller. Trop souvent, les quelques options d'hébergement offertes affichent complet avec une longue liste d'attente. Les femmes qui fuient la violence ont besoin de solutions opportunes, sûres et accessibles qui sont disponibles au moment où elles en ont besoin.

Pis encore, j'ai parlé à des femmes qui refusent de quitter une relation malsaine, malgré leurs préoccupations et les signes de comportement abusif, parce qu'elles n'ont pas les moyens de le faire. Voilà un autre exemple qui montre à quel point la hausse du coût de la vie et la pénurie de logements abordables ont une incidence disproportionnée sur les membres les plus vulnérables de la société. Alors que de plus en plus de gens ont du mal à joindre les deux bouts, les espaces sûrs deviennent de plus en plus importants, mais aussi, inévitablement, de plus en plus en demande.

Je ne saurais trop insister sur le fait que les gens doivent pouvoir répondre à leurs besoins de base. Lorsque ce n'est pas le cas, c'est toute la société qui en subit les conséquences. Les gens ont besoin d'avoir accès à un logement abordable, à de la nourriture, à des soins de santé complets, y compris des services de soutien en santé mentale, et à un revenu de base garanti. Nous savons que la pauvreté et la violence sont indéniablement reliées.

Lorsque les gens mènent une vie saine et heureuse en jouissant de leurs droits fondamentaux — le strict minimum —, il y a moins de violence dans les communautés. Le gouvernement a l'obligation de prendre toutes les mesures nécessaires pour protéger les femmes et mettre fin à la violence. Il devrait fournir un solide système de soutien à toutes les personnes qui fuient une relation de violence, mais ce n'est pas ce que nous voyons aujourd'hui.

S'il est vrai que le projet de loi S-205 comprend des mesures qui améliorent le soutien aux survivants de violence entre partenaires intimes et qui rendent le système de justice plus sensible à la sécurité des femmes, des personnes de diverses identités de genre et des enfants, les néo-démocrates sont d'avis qu'il faut aller encore plus loin.

Les organisations de femmes ont des préoccupations légitimes qui doivent être entendues et abordées dans le cadre des travaux du comité, par exemple en ce qui a trait à la surveillance à distance. Elles s'inquiètent notamment de la fiabilité de ces dispositifs dans les régions rurales et éloignées où les services Internet ne sont pas toujours accessibles ou stables.

Je pense à une observation de Martine Jeanson, fondatrice de la Maison des guerrières, qui me semble particulièrement importante à entendre. Elle a dit:

Les bracelets électroniques ne sont peut-être pas parfaits, mais les renseignements qu'ils fournissent ont le potentiel de sauver beaucoup de vies. La surveillance par bracelet n'a pas que des défauts; elle permet bel et bien de sauver des vies. Ce n'est pas la seule chose sur laquelle les femmes compteront, mais pour le moment, elles n'ont rien sur quoi compter. Elles ne peuvent pas voir venir l'agresseur, tandis qu'avec cette mesure, elles auront une chance. Même si cette chance que vous nous donnez est minime, ces femmes auront la possibilité de savoir que leur agresseur s'en vient. Si j'avais eu accès à la surveillance par bracelet, ce qui m'est arrivé n'aurait pas eu lieu, quelle que soit la probabilité que cette mesure fonctionne.

• (1715)

De toute évidence, il y a des problèmes à régler en ce qui concerne les dispositifs de surveillance à distance, mais si ces dispositifs peuvent sauver ne serait-ce qu'une seule vie, donner ne serait-ce qu'à une seule personne la chance de s'enfuir en toute sécurité et lui signaler que son agresseur se trouve à proximité, le jeu en vaut la chandelle. On trouvera bien une solution à ces problèmes.

Affaires émanant des députés

Il a été démontré que la surveillance à distance réduit les taux de récidive et de violence entre partenaires intimes aux États-Unis. J'ai un exemple dont nous pouvons nous inspirer. Au Connecticut, les comtés qui ont recours à la surveillance par GPS ont constaté une diminution importante du nombre de meurtres liés à la violence familiale depuis la mise en œuvre de la surveillance à distance. Au Québec, c'est-à-dire ici même au Canada, des dispositifs de surveillance à distance portés à la cheville sont utilisés depuis 2021 pour protéger les victimes de violence familiale.

Bien que ce projet de loi puisse améliorer la situation, il ne suffit pas pour lutter contre la violence entre partenaires intimes. C'est pourquoi mes collègues néo-démocrates et moi continuerons à presser le gouvernement libéral de fournir les ressources nécessaires aux refuges peu restrictifs dans les collectivités urbaines, rurales et éloignées, d'annuler les compressions de 150 millions de dollars dans les refuges pour femmes et d'établir des échéanciers et un financement ciblé pour donner suite à tous les appels à la justice issus de l'enquête nationale sur les femmes, les filles et les personnes bispirituelles autochtones disparues et assassinées.

Lorsque les femmes expriment des craintes, il est essentiel de les croire et de prendre sans tarder les mesures appropriées. Marnie Boers, une ardente défenseuse des victimes de violence familiale dans ma circonscription, Nanaimo—Ladysmith, m'a dit que ce sont les femmes qui connaissent le mieux leur agresseur. Malheureusement, elles ont été trop souvent victimes de mauvais traitements pendant de nombreuses années. Elles savent bien reconnaître les risques, les tendances et les signes d'une escalade.

Une tendance qui se dégage clairement est que trop de femmes deviennent victimes de violence familiale après une séparation. Lorsque les femmes craignent pour leur sécurité, elles doivent être prises au sérieux, et, là encore, des mesures appropriées doivent être prises sans délai. On constate sans cesse qu'il y a des conséquences désastreuses et inacceptables quand on ne prend aucune mesure et que l'on ne croit pas les femmes.

Les changements découlant du projet de loi profiteraient énormément aux femmes qui survivent à la violence entre partenaires intimes, car ils permettraient de veiller à ce que leurs besoins en matière de sécurité soient pris en compte. La violence entre partenaires intimes est une crise nationale. Les statistiques et les répercussions sur les femmes, les filles et les personnes bispirituelles sont profondément troublantes. Nous avons la responsabilité d'agir rapidement et de manière décisive pour prévenir et éliminer la violence entre partenaires intimes et soutenir les survivantes. Nous savons que le projet de loi S-205 est un pas dans la bonne direction, mais le travail est loin d'être terminé pour commencer à sauver des vies.

Mme Karen Vecchio (Elgin—Middlesex—London, PCC): Madame la Présidente, je suis heureuse de prendre la parole à la Chambre au sujet du projet de loi S-205, Loi modifiant le Code criminel et une autre loi en conséquence (mise en liberté provisoire et engagement en cas de violence familiale).

Ce projet de loi important a été présenté par mon estimé collègue du Sénat, Pierre-Hugues Boisvenu, grand défenseur des droits des victimes. Depuis 20 ans, il travaille sans relâche pour veiller à ce que le système de justice se préoccupe des victimes et des familles. Il a fondé l'Association des familles de personnes assassinées ou disparues et créé la Charte canadienne des droits des victimes. Il nous a légué un héritage considérable, et je tiens à rendre hommage à son travail à la fois colossal et essentiel. Je remercie infiniment le sénateur Boisvenu.

Le projet de loi dont nous discutons aujourd'hui est tout aussi essentiel. Il vise à modifier le Code criminel de manière à indiquer explicitement que les victimes doivent être consultées au sujet de leurs besoins en matière de sécurité et de protection. C'est un pas de plus pour protéger les victimes de violence familiale, qui, malheureusement, sont majoritairement des femmes.

Cette nouvelle mesure législative va plus loin que le projet de loi C-233, Loi modifiant le Code criminel et la Loi sur les juges (violence contre un partenaire intime) qui a été adopté en juin dernier, et pour lequel je suis fière d'avoir voté, en tant que conservatrice. Cette mesure législative visait à modifier le Code criminel afin que le juge « ait l'obligation, avant de rendre une ordonnance de mise en liberté à l'égard d'un prévenu inculpé d'une infraction contre son partenaire intime, de considérer s'il est souhaitable pour la sécurité de toute personne d'imposer au prévenu, comme condition dans l'ordonnance, de porter un dispositif de surveillance à distance ». Le port d'un bracelet électronique n'est donc envisagé que dans les cas où l'accusé a déjà comparu devant le juge et est en attente de son procès.

Dans le cas du projet de loi dont nous sommes saisis aujourd'hui, le principe demeure le même, mais on cherche à élargir le nombre d'infractions pouvant donner lieu à l'imposition du port d'un bracelet électronique. Cela signifie qu'un plus grand nombre de prévenus pourraient être contraints de porter un bracelet électronique, ce qui protégerait ainsi un plus grand nombre de femmes.

Lorsqu'une femme a le courage de dénoncer son agresseur et de porter plainte devant la justice, elle s'expose à un risque et se met en danger. À titre de législateurs, nous avons le devoir de donner à ceux qui sont chargés d'appliquer la loi tous les outils nécessaires pour assurer la sécurité des victimes tout au long du processus judiciaire. La mesure législative proposée est un excellent moyen de le faire.

Le bracelet électronique n'est pas une solution miracle, évidemment, mais, comme cela a été dit, il a fait ses preuves. J'étais heureuse d'entendre la députée de Kildonan—St. Paul parler des délinquants au Québec qui sont plus de 650 à devoir porter un tel bracelet en vertu de la législation provinciale, pendant la durée du traitement de leur dossier, une des périodes les plus risquées et difficiles pour les victimes de violence entre partenaires intimes. Nous savons que, pendant cette période, les choses se corsent et que de nombreux agresseurs retournent voir leur victime pour les violenter de nouveau.

J'analyse ce projet de loi au travers de ma lentille de présidente du comité du statut de la femme et le comité a mené une étude du projet de loi C-233, la loi de Keira. Dans le cadre de cette étude, nous avons discuté de ce qu'est la violence entre partenaires intimes et de ses impacts sur les familles, mais aussi sur l'ensemble de la collectivité. La députée a parlé plus tôt d'une femme qui ne pouvait plus quitter son domicile parce qu'elle craignait pour sa sécurité. C'est exactement le genre de situations où le bracelet est censé être utile. Il a pour objectif de donner un peu plus d'assurance aux victimes pour qu'elles se sentent protégées dans leur collectivité et qu'elles puissent sortir de chez elles en toute sécurité.

Affaires émanant des députés

Une femme ou un homme qui a été victime d'un crime a été dépossédé de bien des choses. Je crois que dans plus de 87 % des cas, ce sont des femmes qui sont les victimes de la violence entre partenaires intimes. Veiller à ce qu'une femme puisse sortir de chez elle ne concerne pas uniquement sa propre sécurité, mais bien souvent aussi celle de sa famille et de ses enfants. Il faut en tenir compte. Il faut que les femmes puissent vivre une vie de liberté, une liberté dont, dans bien des cas, elles ne pouvaient pas jouir dans une relation malsaine avec leur partenaire intime.

En examinant le projet de loi, je me suis attardée à deux points soulevés par le sénateur Boisvenu. Il était question des bracelets électroniques que l'on fait porter aux contrevenants pour veiller à la sécurité des femmes et des filles qui ont été victimes de violence entre partenaires intimes. Le recours à ces bracelets devrait être optionnel, car il peut y avoir des problèmes.

● (1720)

J'ai bien aimé entendre ma collègue du NPD parler de surveillance GPS. À mon avis, cet élément est très important, mais dépasse ce seul ce projet de loi. Il y a d'autres projets de loi qui permettraient au gouvernement de veiller à ce que les Canadiens soient connectés. Même si cette technologie fonctionnerait très bien dans nos centres urbains, nous devons nous assurer que le gouvernement mette en place l'infrastructure nécessaire pour assurer le fonctionnement des appareils GPS qui se trouveront aux chevilles des contrevenants. Nous devons nous assurer de pouvoir les trouver. Pour que ce projet de loi fonctionne, je vais demander au gouvernement de veiller à connecter les Canadiens. Nous savons que dans les régions éloignées, que ce soit dans les réserves ou différentes zones de collectivités comme la mienne, les appels sont parfois interrompus. Nous devons nous assurer que lorsque les femmes se trouvent dans une collectivité, elles sont en sécurité, ces bracelets fonctionnent et elles peuvent s'y fier.

Voici l'une des choses les plus importantes. Nous savons qu'entre le moment où les prévenus sont libérés et le moment de leur procès, ils peuvent récidiver et faire de nouvelles victimes. Cela constitue un énorme problème. Il y a des solutions à cela. C'est exactement ce que propose le sénateur Boisvenu, des solutions pour aider les victimes d'actes criminels, pour aider les femmes. Dans bien des cas, lorsque nous nous penchons sur les féminicides, nous pouvons voir que leur nombre a continué de changer radicalement. Aujourd'hui, j'essayais de trouver de nouvelles statistiques. À la fin de l'année 2022, 184 femmes et filles avaient été tuées ici, au Canada. Nous savons que bon nombre de ces meurtres ont été commis par des gens que les victimes connaissaient. Il y a une corrélation entre la violence entre partenaires intimes, la violence familiale et la connaissance de l'auteur du crime. Ce n'est pas une attaque commise par des inconnus.

Nous savons qu'une femme est tuée toutes les 48 heures au Canada. Nous devons faire quelque chose à ce sujet. Cela tient en grande partie aux raisons pour lesquelles les femmes ne vont pas de l'avant et n'expliquent pas aux gens ce qui se passe. Pourquoi ne disent-elles pas à la police qu'elles ne se sentent pas en sécurité? Pourquoi ne s'assurent-elles pas que leurs agresseurs sont accusés du crime qu'ils ont commis?

Nous devons comprendre que chez les femmes il y a une multitude de facteurs qui entrent en jeu. Parfois, c'est l'insécurité financière qui l'empêche de quitter son agresseur. Parfois, c'est le contrôle coercitif qui fait qu'elle ne pense pas pouvoir partir un jour. Parfois, c'est parce qu'en fin de compte, elle sait que si elle

part, elle risque de perdre la vie. Voilà pourquoi il est si important, dans le cadre de ces discussions, de comprendre à quel point il est difficile pour les femmes de dénoncer leur agresseur, de savoir qu'elles seront écoutées et de savoir qu'elles trouveront la sécurité au sein de leur communauté. Une fois qu'elles ont dit la vérité publiquement, c'est extraordinairement difficile. Je suis très fière de cette autre mesure que nous pouvons prendre pour garantir la sécurité des femmes.

La solution que je propose est la suivante. Il s'agit d'un amendement à l'article 810 du Code pénal qui crée une nouvelle ordonnance propre à la violence familiale. Je vais simplement lire le texte qui suit: « Pour résoudre le deuxième problème, le projet de loi crée une nouvelle ordonnance en vertu de l'article 810 du Code criminel qui est propre à la violence familiale et qui prévoit des conditions plus sévères qui sont mieux adaptées aux cas de violence familiale. La nouvelle ordonnance prolonge d'un an la durée de l'ordonnance générale dont le défendeur peut faire l'objet et modifie certaines dispositions. La nouvelle ordonnance comprendra également l'obligation de porter un bracelet électronique, de suivre des traitements contre la toxicomanie ou des programmes sur la violence familiale, d'obtenir du counselling et de ne pas utiliser les médias sociaux. Nous devons nous assurer que les femmes sont en sécurité. »

Je veux fournir une citation qui explique pourquoi le projet est si important. Cela a beaucoup à voir avec le sénateur qui l'a proposé. Je vais citer aujourd'hui un extrait de son discours, car il n'est pas le seul à avoir été confronté à ce problème. Comme je l'ai dit, près de 200 femmes ont été tuées en 2022. Ce sont des chiffres incroyables.

J'aimerais lire un extrait du discours du sénateur parce que celui-ci est empreint non seulement de sa passion pour le sujet, mais aussi de sa compassion envers les victimes qui ont traversé cette épreuve. L'extrait est le suivant:

Comme vous le savez, depuis la mort de ma fille Julie, je me suis particulièrement investi dans la lutte contre la violence faite aux femmes. Durant ces trois dernières années, j'ai parcouru le pays à la rencontre de centaines de femmes qui ont ouvertement partagé avec moi leurs histoires et leurs témoignages, avec douleur et dignité, face à la violence qu'elles ont dû endurer, souvent pendant des années.

Ce sont souvent des témoignages lourds en émotions, parfois difficiles à écouter et souvent révoltants. Ces femmes ont subi des tentatives de meurtre, des voies de fait graves, des agressions sexuelles, de la violence psychologique et ce, à répétition, tout au long de leur calvaire.

Ces femmes ont traversé des moments particulièrement éprouvants, et la plupart en gardent des séquelles aujourd'hui. Depuis 1970, nous observons une baisse constante des homicides au Canada. Cependant, ce qui caractérise les féminicides par rapport aux homicides, c'est que la majorité des femmes assassinées l'ont été dans un contexte de violence familiale, après avoir dénoncé leur agresseur à la police. Ces meurtres étaient donc le plus souvent prévisibles.

● (1725)

C'est exactement ce que ferait le projet de loi S-205 en introduisant ce bracelet. Il instaurerait une mesure de protection supplémentaire pour les femmes. Alors que la violence continue d'augmenter, alors que la violence sexuelle augmente, que le nombre d'enfants violentés augmente et que les cas de violence familiale et de violence contre un partenaire intime se multiplient, nous devons faire ce qui s'impose.

J'exhorte tous les députés à appuyer le projet de loi S-205.

Affaires émanant des députés

M. Mark Gerretsen (Kingston et les Îles, Lib.): Madame la Présidente, c'est un honneur pour moi de prendre la parole aujourd'hui au sujet du projet de loi S-205, qui vise à modifier le Code criminel et une autre loi en conséquence concernant la mise en liberté provisoire et l'engagement en cas de violence familiale. Je sais que la députée de Kildonan—St. Paul a parlé du travail incroyable accompli par le sénateur Boisvenu tout au long de sa carrière dans ce dossier. Le fait que ce projet de loi a été présenté au Sénat montre à quel point c'est un sujet qui lui tient profondément à cœur.

Je voudrais souligner que le projet de loi a été présenté à l'origine en 2021. Il est passé par les différentes étapes au Sénat. L'examen en comité a eu lieu en 2022, puis il y a eu l'étape du rapport au Sénat et, enfin, la troisième lecture. Il est arrivé à la Chambre plus tôt cette année. Bien entendu, nous en débattons ce soir dans l'espoir de le renvoyer en comité, afin d'avoir une discussion plus approfondie sur la manière dont nous pouvons faire avancer les objectifs qu'il contient.

Comme le secrétaire parlementaire l'a fait avant moi, je dois dire d'emblée que le gouvernement est tout à fait favorable à ce projet de loi. Nous avons quelques petites réserves, et nous aimerions que quelques amendements soient envisagés. Ces réserves découlent principalement du fait que certaines des propositions du projet de loi ont déjà été abordées par le projet de loi sur la réforme de la mise en liberté sous caution qui a été débattu ici en début de semaine. Ce projet de loi a finalement été adopté à l'unanimité à toutes les étapes du processus et renvoyé au Sénat.

Par conséquent, alors que nous assistons au renvoi d'un projet de loi au Sénat, au même moment, nous recevons un projet de loi du Sénat portant justement sur la même question. Je crois néanmoins que cela met en évidence l'importance de l'initiative particulière exposée dans le projet de loi S-205. Je pense que nous pouvons tous collaborer de manière non partisane pour assurer la sécurité des femmes, en particulier, à l'échelle du pays. C'est exactement ce à quoi nous allons parvenir si nous misons sur un processus de collaboration qui laisse de côté la partisanerie et se focalise résolument sur la protection des membres les plus vulnérables de notre société, comme nous l'avons vu cette semaine avec la motion unanime d'adoption du projet de loi sur la réforme de la mise en liberté sous caution, et ce, à toutes les étapes du processus.

Le projet de loi S-205 s'attaque précisément au problème de la violence conjugale en proposant des modifications au régime de mise en liberté sous caution et d'engagement de ne pas troubler l'ordre public dans le Code criminel. Il prévoit également des modifications corrélatives à la Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents. Il exigerait notamment qu'avant de rendre une ordonnance de mise en liberté sous caution d'un individu accusé d'une infraction avec violence ou encore avec menace ou tentative de violence conjugale, les tribunaux demandent aux procureurs si la victime a été consultée sur sa sécurité et ses besoins de protection. Les tribunaux seraient également tenus de demander aux procureurs si la victime a été informée de son droit d'obtenir une copie de l'ordonnance de mise en liberté sous caution rendue par le tribunal. Cette mesure législative vise, en outre, à étendre la disposition de l'inversion du fardeau de la preuve concernant la mise en liberté sous caution, de façon à ce qu'elle s'applique non seulement aux accusés ayant déjà été reconnus coupables, mais aussi à ceux qui ont déjà bénéficié d'une absolution conditionnelle ou inconditionnelle pour des infractions de violence conjugale.

Le projet de loi obligerait également les juges à déterminer, à la demande de la Couronne, si un accusé devrait porter un dispositif de surveillance électronique à titre de condition de mise en liberté sous caution. Les dispositifs de surveillance électronique seraient considérés à titre de condition explicite de cautionnement qui pourrait être imposée dans tous les cas, et pas seulement dans les cas de violence conjugale, comme c'est le cas actuellement en raison des modifications contenues dans le projet de loi C-233.

Enfin, le projet de loi créerait un nouvel engagement de ne pas troubler l'ordre public qui serait propre aux cas de violence entre partenaires intimes. Cet engagement porterait sur une période maximale de deux ans, ou de trois ans si le défendeur a déjà été reconnu coupable d'une infraction perpétrée avec violence contre un partenaire intime.

C'est ce que le projet de loi cherche à faire. Comme je l'ai déjà dit, certaines de ces mesures font déjà partie du projet de loi sur la réforme de la mise en liberté sous caution, qui a été adopté à la Chambre plus tôt cette semaine. Je pense particulièrement aux dispositions sur l'inversion du fardeau de la preuve.

● (1730)

Il importe de souligner que le gouvernement demeure inébranlable dans son engagement à faire en sorte que les victimes d'agressions sexuelles et de violence fondée sur le sexe soient traitées avec respect et dignité. Nous nous battons toujours pour mieux protéger les victimes de violence entre partenaires intimes, soit la forme la plus courante de crimes violents contre les femmes signalés à la police. Comme nous l'avons entendu, y compris de la part de la marraine du projet de loi à la Chambre, la députée de Kildonan—St. Paul, un certain nombre d'incidents se sont produits dont l'issue aurait pu être différente si de meilleurs types de soutien avaient été en place, comme le proposent le projet de loi et d'autres mesures législatives.

Nous avons entrepris des démarches pour clarifier et renforcer les lois sur les agressions sexuelles afin que les victimes soient traitées avec le plus grand respect et qu'elles soient protégées grâce à un cadre juridique amélioré. Nous avons confirmé notre engagement à présenter le projet de loi S-12, une mesure législative qui redonne un libre arbitre aux victimes et aux survivants de crimes sexuels, en réponse à la décision de la Cour suprême, pour assurer le maintien du Registre national des délinquants sexuels.

Comme je l'ai mentionné, nous appuyons le projet de loi. Nous sommes d'avis qu'il s'agit d'un projet de loi très pertinent, car la lutte contre la violence conjugale correspond tout à fait aux objectifs non seulement du gouvernement, mais aussi de l'ensemble des députés. Néanmoins, nous avons remarqué que certaines réformes proposées reprennent des dispositions existantes du Code criminel. Cela dit, le projet de loi contient d'autres réformes ciblées du droit pénal visant à améliorer notre capacité à lutter contre la violence conjugale, et à augmenter la confiance des victimes envers le système de justice pénale.

Par conséquent, le gouvernement soutient ce projet de loi, comme je l'ai dit, pourvu qu'on y apporte des amendements visant à assurer sa cohérence avec le Code criminel existant, et à répondre aux préoccupations d'ordre juridique, opérationnel et politique.

Motion d'ajournement

• (1735)

La vice-présidente adjointe (Mme Alexandra Mendès): La période prévue pour l'étude des affaires émanant des députés est maintenant terminée et l'affaire retombe au bas de l'ordre de priorité du Feuilleton.

MOTION D'AJOURNEMENT

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

[Traduction]

LE LOGEMENT

M. Richard Cannings (Okanagan-Sud—Kootenay-Ouest, NPd): Madame la Présidente, ce débat d'ajournement fait suite à une question que j'ai posée au début de juin. Je mentionnais alors qu'en raison des catastrophes naturelles, des incendies, des inondations, des ouragans et des tornades, il devient de plus en plus difficile pour les Canadiens de payer les tarifs d'assurance habitation, et même d'obtenir de l'assurance.

Depuis, nous avons vécu un été épouvantable, qui a fracassé des records. Des feux de forêts catastrophiques ont fait rage de la Nouvelle-Écosse jusqu'aux Territoires du Nord-Ouest et jusqu'en Colombie-Britannique, et même sur l'île de Vancouver. Des inondations et une tempête tropicale ont suivi les feux en Nouvelle-Écosse; des tornades ont frappé l'Alberta et d'autres provinces. Il est impossible de rester indifférents au fait que nous subissons les effets des changements climatiques, des effets qui coûtent cher. En 2022, les dommages assurés causés par des phénomènes météorologiques extrêmes ont dépassé les 3 milliards de dollars. En 2021, le dôme de chaleur et la rivière atmosphérique qui se sont produits en Colombie-Britannique ont coûté plus de 5 milliards de dollars.

Les coûts annuels ont plus que quadruplé depuis 15 ans et, selon toutes les projections, ils continueront d'augmenter tant que nous n'aurons pas éliminé nos émissions de carbone. En fait, même si nous éliminions nos émissions demain, le niveau de dioxyde de carbone présent dans l'atmosphère resterait constant pendant des siècles, et les phénomènes météorologiques extrêmes resteraient à leur niveau actuel. Beaucoup de personnes et de gouvernements semblent peu disposés à investir suffisamment dans la lutte contre les changements climatiques pour réduire les émissions, et ils semblent aussi peu disposés à reconnaître le coût de l'inaction.

Pour de plus en plus de Canadiens, les conséquences changent leur vie, qu'il s'agisse de la perte de maisons à cause d'un incendie ou d'une inondation, ou de la perte de récoltes et de revenus à cause de la sécheresse ou du gel. Cependant, nous verrons tous les coûts augmenter à mesure que les changements climatiques s'intensifient. Un secteur sera un chef de file à cet égard: celui de l'assurance habitation. Comme les compagnies d'assurances verront les réclamations augmenter d'année en année, elles n'auront d'autre choix que d'augmenter les primes.

C'est déjà commencé. Ce qui est encore plus inquiétant, c'est la tendance croissante aux États-Unis, en particulier, à ne tout simplement pas offrir d'assurance habitation. En Californie, des compagnies d'assurances géantes comme Allstate et State Farm ont cessé de vendre de nouvelles polices d'assurance habitation en raison de la fréquence des incendies catastrophiques. De même, en Floride, des compagnies d'assurances n'acceptent pas de nouveaux clients et ne renouvellent pas les polices d'assurance en raison des inonda-

tions causées par l'élévation du niveau des océans et des tempêtes plus violentes qu'auparavant. Ceux qui arrivent à obtenir une assurance paient en moyenne 4 000 \$ par année.

Chez nous, au Canada, les habitants de Port aux Basques, dont les maisons ont été emportées par l'ouragan *Fiona*, n'ont pas été dédommagés par leur compagnie d'assurance parce que les ondes de tempête ne sont pas couvertes. J'ai rencontré le Bureau d'assurance du Canada au début de l'année, et on m'a signalé qu'il devenait difficile d'acheter une maison dans les régions du pays sujettes aux incendies pendant l'été. La plupart des compagnies refusent carrément d'accorder une nouvelle police lorsqu'un feu de forêt est actif à proximité de la maison, c'est-à-dire à une distance de 25 à 100 kilomètres dans certains cas. Au cours des dernières années, cette situation a fait avorter la vente de maisons dans la vallée de l'Okanagan, où j'habite, car il est impossible d'obtenir un prêt hypothécaire sans assurance. Il est également de plus en plus difficile d'obtenir une police qui couvre les inondations. En fait, plus de 10 % des maisons canadiennes sont inassurables parce qu'elles se trouvent en zone inondable.

Les effets du changement climatique ne se limitent pas aux incendies et aux inondations. J'ai discuté avec des représentants de l'industrie viticole de la vallée de l'Okanagan des effets des gelées précoces de l'hiver dernier, qui ont réduit de moitié la récolte de raisins de cette année et qui ont carrément tué de nombreuses vignes. J'espère que nous arriverons à trouver un soutien de la part du gouvernement fédéral afin de pérenniser cette importante industrie en Colombie-Britannique.

• (1740)

M. Chris Bittle (secrétaire parlementaire du ministre du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités, Lib.): Madame la Présidente, je tiens à remercier le député d'avoir souligné le coût de l'inaction en matière de changements climatiques. Je me souviens qu'au moment où il a posé sa question, en juin, il était souvent question dans nos débats de la position du Parti conservateur, qui voulait qu'on puisse polluer gratuitement au pays, alors qu'à ce moment-là, on ne pouvait plus voir Gatineau depuis Ottawa tellement la fumée était épaisse.

J'aimerais d'abord dire que je compatiss énormément avec les Canadiens qui ont dû composer avec des phénomènes météorologiques extrêmes. Cet été seulement, des milliers de personnes ont été déplacées dans l'ensemble du pays. Des tempêtes, des inondations, des feux de forêt et des vagues de chaleur extrêmes ont forcé des familles à quitter leur domicile.

Les Canadiens, qui doivent faire face à des risques financiers bien concrets à cause de ces catastrophes, veulent pouvoir assurer leurs biens de façon abordable. Comme il peut être difficile de s'assurer contre des catastrophes naturelles, certains Canadiens sont vulnérables sur le plan financier. C'est pourquoi nous allons lancer une nouvelle mesure axée sur les assurances pour combler les lacunes en matière de couverture d'assurance et aider les Canadiens à obtenir une couverture d'assurance abordable.

Premièrement, nous sommes en voie de créer un programme d'assurance contre les inondations à faible coût afin de protéger les propriétaires dont la maison présente un risque élevé d'inondation et qui n'ont pas d'assurance adéquate. Tous les ordres de gouvernement ont un rôle à jouer pour améliorer la résilience du Canada face aux catastrophes causées par des aléas naturels tels que les inondations. Par conséquent, nous travaillerons en partenariat avec les provinces et les territoires pour élaborer le programme et le mettre en œuvre. Nous travaillerons également avec le secteur de l'assurance pour trouver des solutions concernant l'assurance contre les tremblements de terre et d'autres difficultés liées à l'évolution du marché de l'assurance dans le domaine du climat.

Les assurances ne sont qu'une partie du travail du gouvernement fédéral pour améliorer la résilience aux changements climatiques. Elles viennent compléter le travail que nous accomplissons en matière de gestion des risques d'inondation, comme la création d'un portail en ligne de sensibilisation aux risques d'inondation. Parallèlement, nous veillons à ce que tous les nouveaux investissements que nous faisons dans le domaine du logement soient compatibles avec les changements climatiques et contribuent à faire progresser le Canada vers son objectif de carboneutralité d'ici 2050.

Je n'ai pas le temps de décrire toutes les initiatives que nous entreprenons, mais je mentionnerai rapidement la Stratégie nationale sur le logement, qui est un plan décennal de 82 milliards de dollars visant à donner la priorité à des projets qui incluent des critères d'efficacité énergétique excédant ceux du Code national du bâtiment. En outre, des programmes tels que le Programme canadien pour des logements abordables plus verts aideront les fournisseurs de logements abordables à effectuer des rénovations écoénergétiques importantes dans les logements existants.

La crise climatique et les catastrophes climatiques qui y sont associées sont ce qui inquiète le plus les Canadiens et leur famille d'un bout à l'autre du pays. Le gouvernement fédéral travaille en étroite collaboration pour protéger les Canadiens touchés par ces événements.

M. Richard Cannings: Madame la Présidente, je me suis entretenu avec le ministre à propos du nouveau programme d'assurance en cours de préparation. J'ai très hâte de connaître les détails de ce programme quand il sera annoncé, ce qui se fera plus tard cet automne je l'espère. Je suis heureux que le député ait mentionné l'assurance en cas de séisme. Ce n'est pas lié aux changements climatiques, évidemment, mais c'est une source de profonde inquiétude pour les populations côtières de la Colombie-Britannique.

Toutefois, il ne fait aucun doute que nous devons reconnaître les conséquences dévastatrices de la crise climatique dans la vie des Canadiens. Afin de réduire les coûts humains et financiers de ces phénomènes météorologiques extrêmes, le gouvernement doit investir de manière plus audacieuse pour réduire les émissions et aider les particuliers, les entreprises et les collectivités à se préparer aux défis futurs. Au cours des prochaines années, ces investissements rapporteront 10 fois leur coût en dommages et en pertes matérielles évités. Ils contribueront aussi à ce que nous vivions plus sainement et plus longtemps.

• (1745)

M. Chris Bittle: Madame la Présidente, le député a raison: nous devons faire mieux. Le gouvernement prend des mesures afin de protéger les Canadiens contre les répercussions des changements climatiques. Les phénomènes météorologiques extrêmes causés par les changements climatiques présentent des risques pour les mai-

sons, le sentiment de sécurité et l'avenir financier des Canadiens. Nous les aidons à avoir accès à une assurance contre les inondations qui les protège dès maintenant. Nous investissons dans des logements qui sont compatibles avec le climat et qui contribueront à un avenir plus sûr et plus respectueux du climat.

La vice-présidente adjointe (Mme Alexandra Mendès): La motion portant que la Chambre s'ajourne maintenant est réputée adoptée. La Chambre s'ajourne donc au lundi 25 septembre, à 11 heures, conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui.

(La séance est levée à 17 h 45.)

ANNEXE

[Français]

Allocution

de

Son Excellence Volodymyr Zelensky

président de l'Ukraine

devant les deux Chambres du Parlement

à la Chambre des communes, à Ottawa

le

vendredi 22 septembre 2023

Son Excellence Volodymyr Zelensky est accueilli par le très honorable Justin Trudeau, premier ministre du Canada, l'honorable Raymonde Gagné, Présidente du Sénat, et l'honorable Anthony Rota, Président de la Chambre des communes.

L'hon. Anthony Rota (Président de la Chambre des communes, Lib.): Votre excellence monsieur le président Zelensky, monsieur le premier ministre, madame la Présidente Gagné, madame et messieurs les chefs de parti, honorables parlementaires, distingués invités, soyez les bienvenus à cet événement extraordinaire, la deuxième adresse conjointe au Parlement de Son Excellence monsieur Volodymyr Zelensky, président de l'Ukraine.

[Traduction]

C'est un honneur pour mes collègues et moi de vous recevoir ici. Puisque nous sommes tous réunis sous un même toit, nous prenons un instant pour célébrer l'amitié et les valeurs communes qui unissent nos pays, pour rendre hommage à nos deux peuples, pour souligner la coopération historique entre le Canada et l'Ukraine et pour célébrer la solidarité.

[Français]

Permettez-moi maintenant d'inviter le très honorable premier ministre à prendre la parole.

[Traduction]

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, parlementaires, distingués invités et amis, nous nous réunissons aujourd'hui à un moment décisif de l'histoire. Nous traversons une période de grande incertitude. Des attaques contre l'ordre international fondé sur des règles mettent en péril la paix et la prospérité qui sont à la base de la réussite du Canada. Il s'agit d'un défi générationnel que nous devons affronter avec le courage d'un lion, car l'Histoire nous jugera sur la façon dont nous l'aurons relevé. Le monde ne saurait avoir une meilleure source d'inspiration que notre ami ici présent, le président Volodymyr Zelensky, et son épouse, la première dame d'Ukraine, Olena Zelenska.

Il y a un an, six mois et vingt-neuf jours, Vladimir Poutine a déclenché une invasion massive de l'Ukraine, une campagne marquée par la violence et la brutalité: les morts ne se comptent plus et des millions de personnes ont été contraintes de prendre la fuite. Depuis un an, six mois et vingt-neuf jours, les Ukrainiens défendent leur foyer, leur langue et leur liberté de choisir leur avenir. Ils se battent avec un courage qui inspire le monde, sous la direction du président Zelensky, un grand défenseur de la démocratie.

[Français]

Monsieur le président Zelensky, en mars de l'année dernière, vous vous êtes adressé à notre Parlement de manière virtuelle. En juin de cette année, je me suis adressé à votre Parlement, la Verkhovna Rada, à Kiev, et j'ai été touché de voir autant de drapeaux canadiens dans la Chambre.

Aujourd'hui, vous êtes en mesure d'être ici en personne pour parler du combat pour votre démocratie et votre liberté. Vous le faites pour nous rappeler que, chez vous, la Russie poursuit son assaut et que les Ukrainiens sacrifient leur vie.

Monsieur le président Zelensky, nous nous parlons régulièrement. Nous avons parlé de ce qui se passe à la centrale nucléaire de Zaporijjia et de la destruction écologique provoquée par les tactiques de la Russie. Nous avons parlé du bilan humain, des enfants enlevés et des gens à qui on apprend la haine.

[Traduction]

J'ai vu de mes propres yeux le mal destructeur infligé par Poutine lors de mes visites en Ukraine depuis le début de la guerre. J'ai vu des quartiers bombardés, des ponts réduits à des ruines d'acier de même que des maisons abandonnées. J'ai également vu cette douleur dans les visages des citoyens de votre pays. Ils marchent dans les rues et s'assoient dans des cafés, ce qui donne l'impression que la vie quotidienne se poursuit, mais j'ai vu au fond des yeux de tous ceux à qui j'ai parlé le poids de cette guerre, la peur pour leurs compatriotes ukrainiens sur les lignes de front et l'angoisse à l'idée qu'une autre sirène de raid aérien puisse retentir à tout moment et qu'ils puissent perdre un proche.

Les conséquences de cette guerre sur la santé mentale et le bien-être des Ukrainiens sont incommensurables. Je sais, madame Zelenska, que vous vous consacrez à trouver une solution à ce problème. C'est pourquoi nous versons aujourd'hui un financement pour appuyer les soins de santé mentale en Ukraine, tout en continuant à applaudir votre formidable leadership en ces temps difficiles.

Lorsque l'ordre fondé sur des règles s'effondre, beaucoup de choses sont perdues. Un exemple de la façon dont cet effondrement se manifeste est la décision de la Russie de bloquer les exportations

de céréales, une horrible épreuve évitable qui aggrave la faim et la famine parmi les populations les plus vulnérables du monde.

Monsieur le président Zelensky, le sort de l'ordre fondé sur des règles est entre vos mains et celles du peuple ukrainien. Vous êtes non seulement sur les lignes de front dans la lutte pour l'Ukraine, mais aussi dans la lutte pour bâtir l'avenir dans lequel vous vivrez tous.

[Français]

Les règles comptent. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, le conflit le plus sanglant et meurtrier que l'humanité ait jamais connu, les nations du monde entier ont convenu d'un ensemble commun de principes et de règles pour établir la paix. Depuis trois quarts de siècle, ces règles ont permis une prospérité historique. Elles ont favorisé le commerce, donné aux citoyens la confiance nécessaire pour investir dans leur avenir et aidé des millions de personnes à sortir de la pauvreté. Il n'y a pas un endroit qui n'a pas connu la prospérité grâce à la paix.

[Traduction]

Par ses agissements, Vladimir Poutine s'est mis en rupture avec la civilisation et viole notre humanité commune. Il tente de renverser l'ordre fondé sur des règles qui protègent nos libertés, d'affaiblir la démocratie et d'affirmer son autocratie. Il gouverne au moyen de la duperie, de la violence et de la répression. Il emprisonne ses propres citoyens et attise de sombres sentiments racistes et xénophobes. Toutefois, ses visées impérialistes insensées en Ukraine se sont heurtées à une opposition farouche. Cette résistance est inébranlable, non pas parce qu'elle a l'appui d'alliés de partout dans le monde, mais parce que ceux qui se battent pour leur liberté y mettront toujours tout leur cœur.

[Français]

C'est pourquoi nous devons tous nous battre par tous les moyens possibles. Nous devons nous élever haut et fort contre les violations de la souveraineté nationale et les affronts au droit international. Les violations de l'ordre fondé sur les règles doivent être dénoncées et les transgresseurs doivent être tenus responsables de leurs actes. Cela a toujours été la position de notre gouvernement.

C'est pourquoi, sans exception, nous nous opposons aux États autoritaires et nous nous tenons aux côtés de ceux qui défendent le droit international, les droits universels de la personne et la capacité de tous les peuples à décider de leur propre avenir. C'est pourquoi nous sommes restés fidèles à nos principes quand Michael Kovrig et Michael Spavor ont été détenus arbitrairement par la Chine.

[Traduction]

Certains pays contournent ou enfreignent les règles. Des forces politiques courbent l'échine devant la démagogie. Nous sommes tous confrontés à la montée de la désinformation, parfois parrainée par l'État, parfois motivée par des intérêts politiques, qui déforme la réalité et nie les faits et la science. En cette époque d'incertitude et de résurgence de la concurrence entre les grandes puissances, ce sont les règles qui nous protègent. Il ne suffit pas qu'elles soient inscrites quelque part. Nous devons les faire valoir, les défendre et les respecter.

L'histoire nous jugera selon la manière dont nous défendons les valeurs démocratiques, et l'Ukraine est le fer de lance dans ce grand défi du XXI^e siècle. Voilà pourquoi le Canada et les Canadiens sont aux côtés de l'Ukraine, et pourquoi nous nous opposons si catégoriquement à la Russie. Voilà pourquoi, d'un bout à l'autre du Canada, des gens ont accueilli à bras ouverts plus de 175 000 Ukrainiens, dont certains sont ici avec nous aujourd'hui.

Il y a ici des gens qui sont venus de Boutcha et de Kharkiv. Ils font partie d'un groupe de scientifiques ukrainiens qui ont trouvé la sécurité au Canada. Leur expertise dans le domaine de l'économie propre aide le monde à se libérer de sa dépendance aux combustibles fossiles, qui servent d'arme à des despotes comme Poutine. Nous avons aussi des leaders de la communauté ukrainienne du Canada, comme Orysia et d'autres personnes, qui viennent des Prairies canadiennes, où tant d'immigrants ukrainiens se sont établis depuis plus d'un siècle. Ils ont dirigé les efforts visant à aider leurs collectivités à accueillir les réfugiés fuyant les bombes de Poutine, que ce soit en recueillant des dons de vêtements ou en aidant les réfugiés à trouver un logement.

Agnes et Susan se joignent également à nous. Il y a à peine 12 jours, leur frère Anthony, un bénévole de l'aide humanitaire, a été tué lors d'une frappe russe alors qu'il tentait d'aider des civils dans l'oblast de Donetsk, où les citoyens innocents sont brutalisés par l'agression non provoquée du Kremlin. Aujourd'hui, notre tribune est remplie d'Ukrainiens qui sont venus manifester leur appui et leur gratitude envers vous, Volodymyr, mais je pense que nous devons tous prendre un moment pour les remercier de leur bravoure, de leur générosité et de leur solidarité à l'égard des valeurs de la démocratie.

[Français]

Monsieur le président Zelensky, j'ai indiqué clairement que notre gouvernement va se tenir à vos côtés aussi longtemps qu'il le faudra. Le Canada a fourni près de 9 milliards de dollars en soutien militaire, financier et humanitaire depuis que Poutine a commencé sa guerre d'agression.

[Traduction]

Aujourd'hui, nous prenons un engagement pluriannuel à long terme pour apporter un soutien prévisible et régulier à l'Ukraine. Cet engagement comprend 650 millions de dollars sur trois ans pour l'achat de 50 véhicules blindés, y compris des véhicules d'évacuation médicale qui seront construits par des travailleurs canadiens à London, en Ontario. Nous offrons également de la formation pour les pilotes et le personnel chargé de l'entretien des chasseurs F-16 afin que les Ukrainiens soient en mesure d'utiliser pleinement les avions de combat qui leur ont été donnés.

[Français]

Nous allons continuer de travailler avec nos partenaires, y compris au sein de l'OTAN, pour apporter un soutien constant et nous allons continuer de fournir un soutien économique à l'Ukraine au cours de la prochaine année pour qu'elle reste un pays démocratique, fort, dynamique et prospère.

Cependant, notre plus grand espoir, c'est que vous n'avez plus besoin de soutien militaire ou financier pendant longtemps, que la paix revienne bientôt, mais cela ne peut pas être une fausse paix fondée sur un compromis imposé par l'agresseur.

Pour une paix durable, nous devons nous opposer à Poutine et rejeter ses tentatives de nous ramener à une époque où la force fait la

loi. Une paix durable doit clairement établir que les frontières se doivent d'être respectées, peu importe la taille de l'armée du voisin. Cette paix doit mener au rétablissement du droit des Ukrainiens de déterminer leur propre avenir.

[Traduction]

Le Canada souscrit aux principes qui sous-tendent la formule de paix de l'Ukraine. Selon nous, un règlement de paix doit être conforme à la Charte des Nations unies, se fonder sur le droit international et prévoir la préservation de l'intégrité territoriale de l'Ukraine. C'est pour cette paix que nous devons nous battre, et c'est ce que l'Ukraine fait depuis un an, six mois et 29 jours.

Poutine pensait pouvoir conquérir Kiev très rapidement. Il pensait que le président Zelensky céderait face au danger qui le guettait personnellement, mais monsieur, vous n'avez pas cédé. Vous avez galvanisé le monde. Vous avez rendu les liens entre alliés et amis démocratiques plus forts que jamais.

Volodymyr et Olena, vous voir ici aujourd'hui dans cette enceinte, voir tant d'Ukrainiens fiers et courageux ici aujourd'hui après tout ce que vous avez enduré, témoigne de l'engagement de votre pays et de la force de votre combat.

[Français]

Monsieur le président Zelensky, vous avez montré au reste du monde en quoi consiste un véritable leadership. Même dans les moments les plus difficiles, vous vous battez avec un sentiment d'espoir et vous êtes dévoués à la sécurité et au progrès de votre population.

[Traduction]

Dans de telles circonstances, le monde a besoin de leaders qui savent que la force véritable d'une personne ne se mesure pas au pouvoir qu'elle exerce, mais à sa capacité d'aider les autres à se prendre en main. Elle se mesure à la capacité non pas d'écraser son adversaire par la force brute et les mensonges, mais de faire preuve de respect pour l'humanité et la dignité de chaque personne et de gouverner avec honnêteté et compassion. En période de crise, défendre fermement ces valeurs positives peut être beaucoup plus difficile que de recourir à la peur et au ressentiment, mais ces efforts en valent largement la peine.

Nous savons que les livres d'histoire diront à votre sujet que vous étiez de ceux qui ont défendu leurs principes coûte que coûte, qui ont tenu tête aux tyrans, qui se sont portés à la défense des moins fortunés, qui ont mobilisé les gens face à la peur, qui ont défendu la primauté du droit et maintenu l'état de droit, et qui ont fait primer la justice, l'espoir et la liberté.

Nous savons que la démocratie est l'une des plus grandes expressions de la liberté. Elle nous donne le droit de nous faire entendre, de décider de notre avenir, d'être protégés par un système fondé sur la justice et la responsabilité. Cependant, la démocratie n'arrive pas par hasard et ne peut être maintenue sans effort. Nous devons faire tout en notre pouvoir pour la défendre et la renforcer.

Volodymyr, mon ami, vous êtes bien placé pour le comprendre, puisque vous devez tenir tête à Vladimir Poutine tous les jours, et nous resterons avec vous et avec tous les héros qui prennent part à cette lutte courageuse aussi longtemps qu'il le faudra. *Slava Ukraini*.

Monsieur le Président, j'ai maintenant l'insigne honneur d'inviter Volodymyr Zelensky, président de l'Ukraine, à s'adresser à la Chambre.

S.E. M. Volodymyr Zelensky (président de l'Ukraine): *Heroyam slava.*

Merci beaucoup.

Mesdames et messieurs du Canada, avant de commencer, je tiens simplement à vous rappeler une chose très importante à comprendre, tant pour l'Ukraine que pour le Canada, à savoir ce que nous faisons et ce que nous devons faire ensemble.

En 1983, l'histoire d'Edmonton était étroitement liée au destin de l'Ukraine et de la communauté ukrainienne du Canada. C'est à Edmonton qu'a été érigé le premier monument au monde dédié aux victimes de l'Holodomor. Il a été bâti en souvenir du génocide du peuple ukrainien, qui avait été ordonné et perpétré par le régime en place à Moscou. Il s'agissait du tout premier monument au monde dédié à l'Holodomor. À l'époque, l'Ukraine n'avait pas encore de monuments commémorant le génocide du peuple ukrainien parce que le pays était alors sous l'emprise de Moscou. Cet automne marquera le 40^e anniversaire de cette première et très importante commémoration de l'Holodomor.

Bien des choses ont changé depuis. L'Ukraine a accédé à l'indépendance et elle est en train de retrouver sa mémoire historique. Des dizaines d'assemblées législatives et de gouvernements d'autres pays ont déjà reconnu que l'Holodomor a été un génocide du peuple ukrainien. Cette année seulement, le génocide a été reconnu à 11 reprises, et je suis sûr que le monde entier connaîtra la vérité sur l'Holodomor.

Cependant, autre chose n'a pas changé non plus depuis la construction du monument à Edmonton, il y a 40 ans, ou depuis l'Holodomor, il y a 90 ans: Moscou, comme toujours, est déterminé à contrôler l'Ukraine et à recourir à tous les moyens à sa disposition pour y arriver, y compris le génocide. Ce que les occupants russes font à l'Ukraine constitue un génocide. Nous affirmons vouloir gagner et nous demandons au monde de nous appuyer car il ne s'agit pas d'un conflit ordinaire. Notre objectif est de sauver la vie de millions de personnes et, littéralement, d'assurer le salut physique de femmes, d'hommes et d'enfants, de nos familles, de collectivités entières et de villes entières.

La destruction de Marioupol, de Volnovakha, de Bakhmout et de toute autre ville ou village ukrainien par la Russie ne doit pas rester impunie. La vie et la justice doivent prévaloir partout en Ukraine et pour l'ensemble des Ukrainiens. L'agression russe doit se terminer par notre victoire afin que la Russie ne ramène jamais le génocide en Ukraine et n'essaie plus jamais, au grand jamais, de le faire. Moscou doit perdre une fois pour toutes, et c'est ce qui arrivera.

Sachez, chers Présidents, chers membres du Parlement du Canada, cher Justin, monsieur le premier ministre, mesdames et messieurs du gouvernement, chers représentants de toutes les villes et collectivités, et chers citoyens du Canada, que l'une des plus remarquables qualités du Canada, selon moi, c'est que la justice n'y est pas un mot vide de sens. Fait extrêmement important, vous ne misez jamais sur la haine et la discorde pour faire des gains politiques, et vous êtes toujours du bon côté de l'histoire.

Pendant la Première Guerre mondiale, pendant la période qui a séparé ces deux guerres horribles, puis pendant la Deuxième Guerre mondiale et la guerre froide, vous avez toujours défendu la liberté;

vous avez toujours défendu la justice. Il n'y avait aucun doute pour moi que vous choisiriez le côté de la liberté et de la justice quand la Russie a lancé une guerre généralisée contre l'Ukraine, mais choisir le bon côté ne suffit jamais: il faut aussi avoir la capacité d'être un chef de file pour ce bon côté, et c'est votre cas. Vous êtes un leader, Canada, et je vous en remercie.

Je vous remercie beaucoup pour l'appui politique que vous manifestez envers l'Ukraine. Il s'agit réellement de l'appui d'un chef de file, et il a une portée mondiale. Quand on se bat pour une cause, quand on se bat pour le bon dans la nature humaine, la fausse neutralité semble manifestement immorale. Alors que les autres ont peur d'être authentiques, de dénoncer le mal ou de lutter contre celui-ci, les véritables chefs de file n'ont que deux options: changer ou être méprisé. Je remercie le Canada d'être un véritable exemple de leadership et d'honnêteté pour tant d'autres pays dans le monde, un exemple qui inspire les autres à défendre la vie.

Le soutien offert à l'Ukraine par le Canada sous forme d'armes et de matériel permet de sauver des milliers de vies. Cela comprend des systèmes de défense aérienne, des véhicules blindés, des obus d'artillerie et une aide très importante en matière de déminage. Merci sincèrement.

Le leadership dont le Canada fait preuve en imposant des sanctions à la Russie dans le cadre de cette guerre contre la terreur encourage réellement d'autres pays à lui emboîter le pas. Je suis particulièrement reconnaissant que le Canada, en sa qualité de chef de file, appuie à 100 % l'adhésion de l'Ukraine à l'OTAN. Votre participation considérable à la formation de nos soldats, un aspect si important, est déjà devenue une tradition. Le Canada forme ceux qui défendent le monde: il a formé des milliers de pilotes pendant la Deuxième Guerre mondiale et forme maintenant des milliers d'Ukrainiens. La formation raffermit la victoire et la rend indispensable. Merci de votre aide à cet égard.

Je vous remercie également de votre soutien économique, qui aide l'Ukraine à s'affranchir de sa dépendance au combustible nucléaire russe. Nous ne sommes d'ailleurs pas les seuls à bénéficier de ces progrès. L'Ukraine et le Canada, ainsi que leurs partenaires et leurs amis, montrent à tous qu'il est tout à fait possible de renoncer purement et simplement au nucléaire russe qui, en plus de représenter un danger technologique, est d'une efficacité douteuse.

L'industrie nucléaire russe sert également l'expansion politique de Moscou. La Russie utilise la technologie nucléaire et la construction de centrales nucléaires, comme les ressources gazières et pétrolières, pour mener des attaques politiques contre la souveraineté d'autres nations. La Russie tente de compromettre la souveraineté des autres pays en manipulant toutes les ressources énergétiques. Ainsi, plus il y aura de pays libérés de la dépendance aux ressources énergétiques russes, plus vite l'énergie redeviendra une simple ressource, et non une arme brandie contre les souverainistes.

Un autre aspect important de notre coopération est la justice, dans son sens littéral. Aujourd'hui, lors d'entretiens avec le premier ministre Justin, nous avons discuté de l'initiative canadienne visant à ce que le G7 mette en place des efforts pour confisquer des avoirs russes. Ces fonds que la Russie et ses sbires utilisent pour payer leur guerre devraient servir à compenser équitablement les dommages causés par la guerre et le terrorisme.

Un travail actif et mondial est également nécessaire pour traduire la Russie en justice pour le crime d'agression lui-même, et pour absolument tous les crimes découlant de cette agression: tous les décès, toutes les déportations d'enfants et d'adultes. Chaque vie doit être protégée et chaque pays attaqué doit voir la justice triompher. De plus, cette justice est nécessaire pour le monde entier, afin que les autres agresseurs potentiels constatent que la guerre se termine par la condamnation de l'agresseur. Je vous demande instamment, Canadiens, de déployer votre capacité à guider d'autres pays, surtout quand il est question de défendre la justice, de poursuivre les agresseurs, de dédommager les victimes et de montrer aux agresseurs à quel point la justice est puissante.

Par dessus tout, je tiens à dire merci au Canada pour le geste purement humain qui est de permettre aux Ukrainiens de se sentir chez eux dans ce pays. Merci. Ce geste n'est pas seulement un legs de l'histoire, mais aussi le reflet des qualités morales de ceux qui le posent.

La communauté ukrainienne au Canada est faite de millions de vies qui se fondent dans le destin du Canada, un pays de diversité, de liberté, d'amour et de courage où nous faisons entendre notre appel authentique à la justice, où notre peuple sait partager le réconfort partout où il va et où nous bâtissons et créons plutôt que détruire ou humilier. Il est très habituel de voir le drapeau ukrainien flotter au Canada, et ce, en signe de la confiance absolue du Canada envers l'Ukraine. La proximité de nos deux pays nous offre beaucoup de réponses, y compris sur la guerre en Ukraine. Avons-nous le loisir de baisser les bras? Non. Pouvons-nous trahir le bien qui habite la nature humaine? Non. Pouvons-nous être d'accord avec le mal? Non. Sommes-nous prêts à accepter que notre identité soit effacée? Non. L'Ukraine et le Canada sont deux visages d'un même combat pour la vie.

C'est l'Ukraine, et non les actes de génocide, qui sortira victorieuse de cette guerre. Ce sera une victoire pour le peuple et non pour le Kremlin. La liberté l'emportera. La justice prévaudra. Vous pouvez en avoir la certitude, car vous savez au fond de vous que vous ne vous soumettez jamais au mal.

[Français]

Je te remercie, Canada.

[Traduction]

Bientôt, le jour viendra où on érige un monument, peut-être à Edmonton, et dans d'autres villes du monde et d'Ukraine, afin de commémorer la victoire de notre peuple, la victoire que nous rapporterons avec les Canadiens, riches de leurs nombreuses communautés et de leur tradition de bienveillance.

Mesdames et messieurs, aujourd'hui, ma merveilleuse première dame et moi-même avons eu l'honneur de rencontrer la gouverneure générale du Canada, Son Excellence la très honorable Mary Simon, qui m'a appris un mot dans sa langue maternelle: *adjouinata*. Elle a expliqué que ce mot signifie « n'abandonnez pas; restez forts contre vents et marées ». Il en sera ainsi. Je dis donc *adjouinata* au Canada et *adjouinata* à l'Ukraine.

Slava Ukraini.

[Applaudissements]

Le Président Rota: Merci, monsieur le président.

[Français]

J'invite maintenant l'honorable Raymonde Gagné, Présidente du Sénat, à prendre la parole.

L'hon. Raymonde Gagné (Présidente du Sénat): Monsieur le président, Madame Zelenska, premier ministre Trudeau, Président Rota, chers parlementaires, éminents invités, mesdames et messieurs, bonjour.

Monsieur le président, c'est un grand honneur et un réel privilège pour moi de vous remercier de vos paroles très puissantes et très inspirantes. Nous sommes tous et toutes honorés de votre présence.

La dernière fois que vous vous êtes adressé à ce Parlement, quelques semaines à peine suivant l'assaut généralisé de votre pays par la Russie, vous nous aviez suppliés d'imaginer ce que ressentait le peuple ukrainien, d'imaginer ce que c'est d'être bombardé et envahi sans provocation, d'imaginer ce que l'on ressent quand on comprend la signification de l'invasion. La Russie n'attaquait pas uniquement le territoire ukrainien, mais aussi sa souveraineté même.

Monsieur le président, je peux dire sans hésiter que nous vous avons entendu. Vos paroles ont résonné dans les Chambres de notre Parlement, dans nos salles de comité et nos bureaux et aux quatre coins de notre grand pays.

[Traduction]

Peu de temps après ma nomination au poste de Présidente du Sénat du Canada, quelqu'un m'a posé une question au sujet de l'importance des modèles et j'ai répondu que, à mon avis, quand on a un exemple sous les yeux, on peut s'en inspirer. Monsieur le président, vous êtes un exemple pour la nouvelle génération. J'ai travaillé avec des jeunes dans le secteur de l'éducation pendant 35 ans et, en tant que mère de deux jeunes hommes, l'exemple que vous donnez m'encourage. Les jeunes de toute la planète constatent que la forme la plus légitime du pouvoir est celle qui provient de l'expression démocratique de la volonté des électeurs.

[Français]

Monsieur le président, depuis plus de 18 mois, vous êtes l'exemple même de la mobilisation populaire et une source d'inspiration pour le monde. Que vous parliez depuis un bunker ou derrière un lutrin, dans une salle de réunion ou sur la ligne de front, vous n'avez jamais baissé les bras ni vacillé ni hésité, incarnant l'esprit et la résilience du peuple ukrainien.

Je ne suis sûrement pas la première à le mentionner, mais qui pourrait oublier le 25 février 2022? Vous vous teniez dans le centre de Kiev, la cible de l'envahisseur russe. C'était l'un des moments les plus périlleux et incertains de la guerre, et vous aviez un message fort à transmettre: « Nous sommes [...] ici. »

[Traduction]

Vos concitoyens ont fait preuve de la même détermination à Hostomel, à Kharkiv et ailleurs. S'il est vrai que leurs histoires sont pour nous source d'inspiration, nous sommes aussi conscients des réalités auxquelles les Ukrainiens sont confrontés; ils doivent, par exemple, résister à des milliers de tirs d'artillerie tous les jours, pleurer la perte continuelle de proches, d'être chers, de collègues et de voisins, progresser patiemment au milieu de dangereux champs de mines sous la menace des drones, se défendre contre des vagues d'attaques ciblant des infrastructures civiles et prendre des mesures visant le rétablissement et la reconstruction là où il est possible de le faire.

Monsieur le président, la résilience de votre peuple devant une telle agression incite la communauté internationale, comme votre appel désormais célèbre l'avait fait, à être là pour l'Ukraine, aussi longtemps qu'il le faudra. Notre message aujourd'hui, que vous pouvez transmettre à votre peuple, est tout aussi clair: les Canadiens sont solidaires de l'Ukraine. Nous maintiendrons notre soutien.

[Français]

Au nom de tous les sénateurs, de tous les députés de la Chambre des communes et, à n'en pas douter, de tous les Canadiens, je vous remercie encore une fois de votre courage, de votre détermination, ainsi que des paroles inspirantes que vous avez adressées au peuple canadien et au monde entier aujourd'hui.

Slava Ukraini.

Le Président Rota: Je vous remercie, madame la Présidente.

[Traduction]

Monsieur le président, comme cela a déjà été souligné aujourd'hui, vous intégrez un très petit groupe de chefs d'État qui ont pris la parole à deux reprises lors d'une séance conjointe de notre Parlement. Parmi eux, il y en a un qui s'est distingué par son éloquence, ses qualités de chef de file devant l'adversité ainsi que sa grande détermination à défendre son peuple et les causes justes. Il s'agit du regretté Nelson Mandela, président africain et prix Nobel de la paix.

Lors de sa première allocution lors d'une séance conjointe du Parlement, Nelson Mandela avait décrit les Canadiens en ces termes: « Ils sont pour nous comme des frères et des sœurs dont nous ne voudrions jamais quitter la chaleureuse étreinte. » Monsieur le président, je veux que vous sachiez que nous ressentons la même chose à l'égard de l'Ukraine.

[Français]

Je suis convaincu que vous partagez la même conviction après votre visite d'aujourd'hui, monsieur le président. En effet, au-delà de la métaphore, les liens entre le Canada et l'Ukraine sont surtout des liens familiaux, des liens entre nos deux peuples renforcés par la communauté canado-ukrainienne, qui compte 1,3 million de personnes.

[Traduction]

Vos paroles aujourd'hui nous rappellent également celles d'un autre dirigeant étranger qui s'était adressé aux deux Chambres canadiennes en temps de guerre. En décembre 1941, pendant la Seconde

Guerre mondiale, le premier ministre britannique, sir Winston Churchill, était venu à Ottawa et avait prononcé un discours passionné au nom de la population britannique pour demander que l'on continue de soutenir son pays en guerre. C'est un tournant de l'histoire, un moment qu'il ne faut jamais oublier.

Nous comptons parmi nous un vétéran canado-ukrainien de la Seconde Guerre mondiale qui s'est battu pour l'indépendance de l'Ukraine face aux Russes et qui continue de soutenir les troupes, encore aujourd'hui, à 98 ans. Il s'appelle Yaroslav Hunka. Je suis très fier de dire qu'il vient de North Bay et de ma circonscription, Nipissing—Timiskaming. C'est un héros ukrainien et un héros canadien, et nous le remercions des services qu'il a rendus. Merci.

[Français]

Alors que la liberté régresse dans de nombreuses régions du monde et que les autocrates se soutiennent mutuellement, la résistance de l'Ukraine rallie les démocraties et nous pousse à l'action.

[Traduction]

Souvent, la résistance commence au sommet avec vous, monsieur le président, mais aussi avec la Verkhovna Rada, où les travaux parlementaires, les affaires du peuple, n'ont jamais cessé. Je sais que les parlementaires ici admirent le courage et la détermination de leurs homologues. Les législateurs ukrainiens ont continué leur travail essentiel malgré les alertes constantes d'attaques aux missiles et aux drones, malgré les menaces envers leur famille et leur foyer, et malgré les énormes défis liés au rétablissement et à la reconstruction.

Tout au long de cette terrible guerre, j'ai eu le grand privilège de développer une belle amitié avec mon homologue, le Président de la Verkhovna Rada, M. Stefanchuk. Comme vous, monsieur le président, il défend les intérêts de son pays avec passion et avec assurance, et comme vous, il a fait valoir ce qui est en jeu: la liberté de l'Ukraine, mais aussi la préservation de l'ordre international fondé sur des règles, un élément fondamental de l'avenir du monde démocratique.

Récemment, il a prononcé un discours à l'occasion du sommet des présidents d'assemblée parlementaire du G7, au Japon. À cette occasion, il m'a parlé du dessin d'une jeune Ukrainienne qui remerciait le Canada pour notre soutien et notre vœu commun que tous les enfants d'Ukraine puissent vivre sous des cieux paisibles. Cela m'a ému aux larmes, et c'est encore le cas aujourd'hui.

[Français]

Ce sont des moments comme ceux-ci et des liens comme ceux-là qui nous rappellent que nous devons tous nous tenir debout aux côtés de l'Ukraine face à la menace qui pèse sur sa souveraineté.

[Traduction]

Monsieur le président, le Canada a soutenu les Ukrainiens tout au long de leur glorieuse histoire, et cela ne changera pas. Nous continuerons de nous positionner en faveur de la justice et de cieux pacifiques pour l'Ukraine. Encore une fois, merci de vous être adressé à notre Parlement.

Slava Ukraini.

[Applaudissements]

TABLE DES MATIÈRES

Le jeudi 21 septembre 2023

AFFAIRES COURANTES

La vérificatrice générale du Canada

Le Président 16775

Loi sur le logement et l'épicerie à prix abordable

Mme Freeland 16775

Projet de loi C-56. Présentation et première lecture. 16775

Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi 16775

Le discours du président de l'Ukraine

M. Lamoureux 16775

Motion 16775

Adoption de la motion 16775

Pétitions

Les agents de bord

M. Bachrach 16775

La liberté d'expression politique

M. Genuis 16776

L'aide médicale à mourir

M. Genuis 16776

Le Falun Gong

M. Genuis 16776

L'Ukraine

M. Lamoureux 16776

Le Falun Gong

M. Gerretsen 16776

Le changement climatique

M. Gerretsen 16776

Le Falun Gong

M. Schmale 16776

Questions transformées en ordres de dépôt de documents

M. Lamoureux 16776

ORDRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT

Loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada

Projet de loi C-33. Deuxième lecture. 16777

M. Vandal 16777

Mme Zarrillo 16778

M. Dalton 16778

M. Blanchette-Joncas 16778

M. Rogers 16778

M. Dalton 16780

M. Trudel 16780

M. Bachrach 16780

M. Gerretsen 16780

M. Bachrach 16781

M. Lamoureux 16783

M. Jeneroux 16784

M. Barsalou-Duval 16784

M. Julian 16784

Mme Idlout 16785

M. Barsalou-Duval 16785

M. Gourde 16788

M. Lamoureux 16788

M. Angus 16789

M. Dalton 16789

Mme Michaud 16789

M. Genuis 16789

M. Lamoureux 16792

M. Barsalou-Duval 16792

M. Johns 16793

M. Gerretsen 16793

M. Epp 16795

M. Johns 16795

Mme Chabot 16795

M. Badawey 16795

M. Epp 16797

M. Trudel 16797

Mme McPherson 16797

Mme May (Saanich—Gulf Islands) 16797

M. Vis 16798

M. Gerretsen 16799

Mme Idlout 16799

M. Blanchette-Joncas 16799

Mme May (Saanich—Gulf Islands) 16800

Mme Block 16800

M. Simard 16801

M. Barsalou-Duval 16802

M. Angus 16802

M. Bains 16802

M. Trudel 16803

Mme Zarrillo 16804

M. Barsalou-Duval 16804

Mme Thomas 16804

M. Barsalou-Duval 16805

M. Badawey 16806

Mme Idlout 16806

M. Steinley 16806

M. Badawey 16808

Mme Bérubé 16808

M. Angus 16808

M. Kurek 16809

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

Mahsa Amini

M. Jowhari 16809

L'héroïsme des premiers intervenants

M. Doherty 16809

Les politiques gouvernementales

Mme Atwin 16809

Le 55^e anniversaire du Festival international de la chanson de Granby	
Mme Larouche	16810
Le cimetière Beechwood	
Mme Fortier	16810
La justice	
M. Soroka	16810
Les foires automnales de Kitchener—Conestoga	
M. Louis	16810
La défense nationale	
M. McKay	16811
La pornographie en ligne	
M. Viersen	16811
Le prix Shireen Abu Akleh de la relève journalistique en justice sociale	
Mme Khalid	16811
Le chef du Parti conservateur du Canada	
Mme Vecchio	16811
La taxe sur le carbone	
M. Kurek	16811
Les 30^e anniversaire d'une entreprise de Gatineau	
M. MacKinnon	16812
Le désarmement nucléaire	
Mme McPherson	16812
Denis Santerre	
Mme Michaud	16812
Le logement	
M. Duncan (Stormont—Dundas—South Glengarry)	16812
Le député de Winnipeg-Centre-Sud	
M. Carr	16813

QUESTIONS ORALES

Les finances	
M. Poilievre	16813
M. Champagne	16813
M. Poilievre	16813
Mme Anand	16813
M. Poilievre	16813
M. Champagne	16813
M. Poilievre	16814
M. Fraser	16814
Le logement	
M. Poilievre	16814
M. Fraser	16814
M. Blanchet	16814
M. Fraser	16814
M. Blanchet	16814
M. Wilkinson	16815
M. Boulerice	16815
Mme Martinez Ferrada	16815
Mme Mathysen	16815
M. Fraser	16815

L'immigration, les réfugiés et la citoyenneté	
M. Poilievre	16815
M. Miller	16815
M. Poilievre	16815
Mme Gould	16815
M. Vuong	16816
M. Miller	16816
Les finances	
M. Scheer	16816
Mme Bhandari	16816
M. Scheer	16816
Mme Sudds	16816
M. Paul-Hus	16816
Mme Bhandari	16816
La tarification du carbone	
M. Paul-Hus	16816
M. Champagne	16817
Le changement climatique	
Mme Michaud	16817
M. van Koeverden	16817
Mme Michaud	16817
Mme St-Onge	16817
Mme Pauzé	16817
M. van Koeverden	16817
Le logement	
Mme Gray	16817
M. Fraser	16818
Mme Gray	16818
Mme Bhandari	16818
M. Brassard	16818
M. O'Regan	16818
L'environnement	
M. Bachrach	16818
M. Wilkinson	16818
Les personnes handicapées	
Mme Zarrillo	16818
Mme Khera	16819
Les ressources naturelles	
M. Blois	16819
M. LeBlanc	16819
La sécurité publique	
M. Caputo	16819
M. LeBlanc	16819
M. Caputo	16819
M. LeBlanc	16819
Mme Dancho	16819
M. LeBlanc	16820
Mme Dancho	16820
M. LeBlanc	16820
L'infrastructure	
Mme Vignola	16820
M. Rodriguez	16820
Mme Vignola	16820
M. Rodriguez	16820
La tarification du carbone	
M. Vis	16820

M. van Koeverden.....	16821
M. Berthold.....	16821
M. Champagne.....	16821
M. Berthold.....	16821
M. Wilkinson.....	16821

L'économie

Mme Dhillon.....	16821
M. Champagne.....	16821

La tarification du carbone

M. Perkins.....	16822
M. Kelloway.....	16822
M. Doherty.....	16822
M. Wilkinson.....	16822
M. Godin.....	16822
Mme St-Onge.....	16822

Les services de garde

M. Van Bynen.....	16822
Mme Sudds.....	16822

La santé

Mme Barron.....	16823
M. Holland.....	16823

Les pompiers de la Colombie-Britannique

Le Président.....	16823
-------------------	-------

Recours au Règlement

Le dédoublement allégué d'un projet de loi d'initiative parlementaire

M. Williams.....	16823
M. Gerretsen.....	16823

Les enfants ukrainiens

M. Bergeron.....	16824
Motion.....	16824
Adoption de la motion.....	16824

Les travaux de la Chambre

M. Scheer.....	16824
Mme Gould.....	16824

Les comités de la Chambre

Procédure et affaires de la Chambre

M. Gerretsen.....	16824
Motion.....	16824
Adoption de la motion.....	16824

ORDRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT

Loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada

Projet de loi C-33. Deuxième lecture.....	16825
---	-------

Mme Pauzé.....	16825
M. Gerretsen.....	16826
Motion.....	16826
Adoption de la motion.....	16826
M. Kurek.....	16826
M. Julian.....	16826
M. Savard-Tremblay.....	16827
M. Kurek.....	16827
M. Julian.....	16828
M. Blois.....	16829
Mme Pauzé.....	16829
M. Cooper.....	16829
Mme Gaudreau.....	16830
Mme Barron.....	16831
M. Perron.....	16831
Mme Dzerowicz.....	16831
M. Cooper.....	16833
M. Savard-Tremblay.....	16833
M. Boulerville.....	16833
M. Dalton.....	16833
Demande et report d'office du vote.....	16834

AFFAIRES ÉMANANT DES DÉPUTÉS

Le Code criminel

Mme Dancho.....	16835
Projet de loi S-205. Deuxième lecture.....	16835
M. Maloney.....	16837
Mme Barron.....	16837
M. Perron.....	16837
M. Maloney.....	16837
M. Fortin.....	16839
Mme Barron.....	16840
Mme Vecchio.....	16841
M. Gerretsen.....	16843

MOTION D'AJOURNEMENT

Le logement

M. Cannings.....	16844
M. Bittle.....	16844

ANNEXE

M. Rota.....	16845
M. Trudeau.....	16846
M. Zelenskyy.....	16848
Mme Gagné.....	16849

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>