



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° 241
Le vendredi 27 octobre 2023

Présidence de l'honorable Greg Fergus



TABLE DES MATIÈRES

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Le vendredi 27 octobre 2023

La séance est ouverte à 10 heures.

Prière

ORDRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT

• (1000)

[Français]

LOI SUR L'AMÉLIORATION DE LA TRANSPARENCE ET DE LA RESPONSABILITÉ DANS LE SYSTÈME DE TRANSPORT

L'hon. Filomena Tassi (au nom du ministre des Transports) propose que le projet de loi C-52, Loi édictant la Loi sur la responsabilité en matière de transport aérien et modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi maritime du Canada, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

[Traduction]

M. Vance Badawey (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je me réjouis d'avoir l'occasion de parler du projet de loi C-52 aujourd'hui. J'aimerais d'abord dire que nous sommes réunis aujourd'hui sur les terres ancestrales du peuple algonquin anishinabe et que c'est en tout respect pour ces terres et pour leurs peuples passés, présents et futurs que je m'y trouve aujourd'hui.

La géographie vaste et unique du Canada ainsi que sa population relativement peu nombreuse nécessitent un système national de transport efficace et accessible permettant de transporter les gens et les biens d'un océan à l'autre. La pandémie de COVID-19 a révélé au sein de notre réseau national de transport des problèmes qui ont perturbé les chaînes d'approvisionnement et fait payer aux passagers le prix des retards, des annulations et des frustrations qui en ont découlé. Des obstacles nuisent au transport accessible, et il faut davantage de collaboration, de responsabilité et de transparence au sein du système.

Voilà pourquoi je suis ici aujourd'hui. Nous avons présenté le projet de loi C-52, Loi sur l'amélioration de la transparence et de la responsabilité dans le système de transport. Aujourd'hui, j'aurai le plaisir de présenter brièvement les avantages de ce projet de loi. Le projet de loi C-52 prévoit des mesures concrètes pour responsabiliser le secteur des transports, y améliorer la transparence et répondre aux préoccupations relatives à l'accessibilité qui ont de vastes répercussions dans notre système de transport.

Le projet de loi est axé sur trois domaines du système de transport fédéral. La partie 1 du projet de loi nous propose une nouvelle loi, la Loi sur la responsabilité en matière de transport aérien, qui

permettrait la création d'une réglementation obligeant les aéroports, les compagnies aériennes et d'autres exploitants à se doter de normes de service relatives aux vols de passagers. Les activités pour lesquelles des normes devraient être élaborées seraient définies dans la réglementation. Les normes pourraient concerner directement le passager, le vol et même des activités qui se déroulent hors de l'avion.

Il peut s'agir, par exemple, du temps nécessaire pour que les bagages d'un passager arrivent sur le carrousel à bagages après l'arrivée du vol ou encore du temps d'attente prévu pour passer le contrôle de sécurité. En outre, les exploitants du secteur aérien assujettis à cette réglementation seraient tenus de publier leur rendement par rapport à ces normes de service et d'expliquer publiquement dans quelle mesure elles ont été respectées afin d'assurer la transparence.

Nous avons vu par le passé ce qu'une mauvaise communication et un manque de reddition de comptes et de transparence peuvent faire à notre système de transport aérien. L'été dernier et pendant les vacances d'hiver, il y a eu des problèmes de congestion importants dans nos grands aéroports. Il est temps d'améliorer la reddition de comptes et la transparence de notre système de transport aérien en créant des normes de service pour les exploitants du secteur aérien.

Le pouvoir de réglementation permettrait de fixer des normes claires à respecter, d'avoir une bonne coordination entre les parties pour que ces normes soient respectées et de disposer de renseignements clairs pour savoir si le secteur réussit ou non à respecter les normes. Ainsi, les choses se feraient dans la transparence tant pour les voyageurs que pour les exploitants. De plus, cela favoriserait la coopération et la communication entre les exploitants en vue d'améliorer l'expérience des clients.

Ce projet de loi permettrait également au ministre de demander des renseignements aux exploitants d'aéroport, aux transporteurs aériens et à toute entité qui fournit des services liés aux vols dans un aéroport. Le but n'est pas d'exiger la présentation de nouveaux rapports périodiques, mais plutôt d'instaurer le droit de demander des renseignements qui pourraient être nécessaires à l'élaboration de politiques visant à améliorer le système de transport aérien du Canada.

Le Canada a signé plusieurs obligations internationales par l'entremise de traités, de conventions et d'accords, comme la Convention sur l'aviation commerciale et les accords bilatéraux de transport aérien.

Ordres émanant du gouvernement

● (1005)

En donnant au ministre des Transports le pouvoir d'ordonner aux exploitants d'aéroports qui offrent des vols internationaux réguliers de prendre des mesures pour respecter les engagements internationaux du Canada et assurer une approche cohérente dans l'ensemble des aéroports qui offrent des services commerciaux internationaux, le projet de loi C-52 contribuerait à renforcer et à maintenir l'intégration du Canada dans le système international de transport aérien.

Par ailleurs, je dois dire que le problème du bruit des aéronefs est un sujet de grande préoccupation pour les localités près d'un aéroport, les voyageurs et l'industrie aérienne. C'est pourquoi le projet de loi garantirait la mise en place d'un régime uniforme et officiel d'avis public et de consultation de la population relativement au bruit. Cette exigence s'appliquerait aux aéroports qui atteignent un seuil de plus de 60 000 atterrissages et décollages d'aéronefs pendant trois années consécutives. Les aéroports qui atteignent déjà ce seuil sont l'aéroport Pearson de Toronto, ainsi que les aéroports de Vancouver, de Montréal, de Calgary, d'Edmonton et de Winnipeg. Au fur et à mesure que le nombre de passagers se rétablira, on s'attend à ce que davantage d'aéroports soient touchés par ce processus d'avis et de consultation relativement au bruit.

Le projet de loi désignerait l'exploitant de l'aéroport comme la personne-ressource à laquelle le public doit s'adresser pour ce qui est du bruit des aéronefs. Il exigerait de chaque exploitant d'aéroport qu'il forme un comité de gestion du bruit s'il n'en existe pas déjà un. Ce comité devrait compter au moins un représentant de l'exploitant de l'aéroport, un représentant de la société NAV CANADA, un représentant des transporteurs aériens qui desservent l'aéroport et un représentant de l'administration municipale. Le projet de loi décrit également les exigences en matière d'avis public pour les modifications temporaires aux trajectoires de vol ou à la conception de l'espace aérien dans les aéroports ainsi que les exigences en matière d'avis et de consultation pour les modifications permanentes. La loi établirait un processus de traitement des plaintes qui serait dirigé par l'Office des transports du Canada pour les cas où les exigences en matière d'avis public et de consultation sur le bruit ne seraient pas respectées. Ces changements garantiraient une plus grande transparence et une responsabilité accrue en ce qui concerne les nouvelles méthodes de conception et d'utilisation de notre espace aérien de même que leurs répercussions sur les collectivités environnantes.

Les conséquences des changements climatiques rapides sont plus évidentes que jamais, et il faut en faire davantage à ce sujet. Les plans d'adaptation aux changements climatiques sont essentiels pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et préparer nos aéroports à faire face aux répercussions prévues des changements climatiques sur leurs activités et les éléments d'actif qu'ils gèrent. De nombreux aéroports canadiens prennent déjà des mesures et ont consacré des sommes importantes à la réduction de leur empreinte carbone, notamment à des projets d'infrastructure très performants, efficaces et résilients. L'adoption de véhicules électriques pour le soutien au sol et d'autres usages terrestres a été un excellent début.

Le projet de loi vise à renforcer les normes et à uniformiser les mesures de lutte contre les changements climatiques des aéroports. Le projet de loi obligerait les administrations aéroportuaires qui atteignent un seuil d'achalandage d'au moins 4 millions de passagers par année à élaborer des plans quinquennaux complets d'atténuation des changements climatiques et d'adaptation à ceux-ci. Les aéroports qui atteignent actuellement ce seuil sont notamment l'aéroport

Pearson de Toronto, ainsi que les aéroports de Vancouver, de Montréal et de Calgary.

Au titre du projet de loi, ces plans comprendraient les éléments suivants. Premièrement, chaque administration aéroportuaire serait tenue de fixer une cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre proposant des mesures claires pour assurer un avenir durable. Deuxièmement, les plans de lutte contre les changements climatiques et d'adaptation à ceux-ci comprendraient une description détaillée des répercussions actuelles et prévues des changements climatiques sur les activités et les biens des aéroports gérés par l'administration aéroportuaire. Troisièmement, les plans comprendraient un ensemble complet de mesures visant à renforcer les efforts d'atténuation des changements climatiques et d'adaptation à ceux-ci.

Ces exigences, qui ressemblent à celles imposées aux administrations portuaires canadiennes au titre du projet de loi C-33, Loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada, garantiraient que les plus grandes administrations portuaires du Canada font preuve de transparence quant à leurs répercussions environnementales. Dans le cadre du Plan d'action climatique de l'aviation du Canada, Transports Canada et d'autres ministères névralgiques continueront de discuter et de collaborer étroitement avec les autorités aéroportuaires canadiennes pour soutenir et faire progresser leurs efforts de décarbonation.

● (1010)

Enfin, le projet de loi comprend des dispositions exigeant que les administrations aéroportuaires constituées en vertu d'une loi fédérale publient des renseignements sur la diversité de leurs administrateurs et des membres de la haute direction. Ces dispositions sont conformes aux exigences déjà applicables aux sociétés constituées en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions. Elles visent à faire en sorte que les autorités constituées en vertu d'une loi fédérale agissent conformément aux normes du gouvernement fédéral et qu'elles soient le reflet de la société canadienne et des valeurs de notre grand pays.

La partie 2 du projet de loi modifierait la Loi sur les transports au Canada afin que le système de transport soit exempt d'obstacles. Les personnes handicapées représentent actuellement environ 16 % de la population mondiale. Dans notre pays, plus de 6,2 millions de personnes âgées de 15 ans et plus ont un handicap. Cela représente un Canadien sur cinq. Des 2,2 millions de Canadiens handicapés qui ont utilisé un moyen de transport réglementé par le gouvernement fédéral en 2019 et 2020, 63 % se sont heurtés à un obstacle. Nous devons en faire plus et nous devons le faire mieux afin de veiller à ce que les personnes handicapées aient les mêmes droits, les mêmes possibilités et la même qualité de vie que tous les Canadiens.

Les progrès de la médecine ainsi que les nouvelles technologies et les nouveaux appareils fonctionnels facilitent les déplacements des personnes handicapées, ce qui signifie qu'il est plus important que jamais que le système de transport soit accessible. Cependant, il continue d'y avoir des cas de personnes handicapées qui se heurtent à des obstacles dans leurs déplacements. De même, les entités réglementées continuent de manquer de transparence et de ne pas assumer des responsabilités suffisantes.

Le secteur des transports étant au haut de la liste des priorités énoncées dans la Loi canadienne sur l'accessibilité, les Canadiens veulent un réseau national de transport qui concrétise l'engagement du gouvernement à faire du Canada un pays exempt d'obstacles d'ici 2040. Cela se traduit, entre autres, par la mise en place d'un cadre qui précise quels sont les obstacles et les supprime, en plus de prévenir l'apparition de nouveaux obstacles, pour que les personnes handicapées puissent voyager sans difficulté durant leurs déplacements.

C'est pourquoi l'amélioration des données sur l'accessibilité dans le secteur des transports permettra de mieux connaître les expériences vécues par les voyageurs handicapés et leurs besoins ainsi que les obstacles qu'ils doivent surmonter. En fait, le manque de données a été souligné dans l'une des recommandations clés du rapport d'audit de la vérificatrice générale intitulé « Les transports accessibles aux personnes en situation de handicap », publié en mars dernier.

Des mesures proposées dans le projet de loi C-52 visent à modifier la Loi sur les transports au Canada pour qu'une réglementation s'applique aux fournisseurs de service de transport de compétence fédérale, comme les transporteurs aériens, les traversiers interprovinciaux et les trains de passagers. La loi prévoirait en outre la collecte de données sur les paramètres clés en matière d'accessibilité afin de les transmettre au ministre des Transports et à l'Office des transports du Canada. Elle établirait un processus de traitement des plaintes relatives à l'accessibilité en vue de promouvoir l'existence d'un système de transport accessible.

Les changements proposés permettraient d'améliorer les résultats en matière d'accessibilité et le suivi à cet égard de plusieurs manières. Premièrement, ils établiraient des normes afin que soient communiquées au ministre des Transports et à l'Office des transports du Canada des données sur l'accessibilité, par exemple les plaintes dans ce domaine, ce qui contribuerait à la création d'un système de transport exempt d'obstacles pour tous. Deuxièmement, les changements proposés permettraient au ministre des Transports et à l'Office des transports du Canada de publier des données sur l'accessibilité, ce qui sensibiliserait les Canadiens aux obstacles auxquels se heurtent les voyageurs handicapés et aiderait les décideurs à prendre les mesures nécessaires pour vraiment améliorer les choses. Troisièmement, grâce à ces changements, toutes les entités réglementées devraient prévoir un processus de traitement des plaintes concernant l'accessibilité et tenir des registres à ce sujet.

Disposer de meilleures données sur les obstacles qui nuisent à l'accessibilité permettrait au gouvernement de prendre rapidement des mesures appropriées pour régler les problèmes qui empêchent le transport d'être sans obstacle pour tous. Ce serait donc un moteur de changement pour les Canadiens en situation de handicap. Il s'agit d'un premier pas important en vue de rendre le système de transport plus fluide, plus accessible et plus inclusif pour tous.

● (1015)

Enfin, la partie 3 modifie la Loi maritime du Canada afin d'améliorer la transparence et la responsabilité de la part des administrations portuaires du Canada en ce qui concerne la fixation des droits portuaires.

Le gouvernement du Canada est fier de son système de gouvernance portuaire qui, en 1998, a créé les administrations portuaires canadiennes et les a chargées de gérer les ports les plus stratégiques du pays dans les corridors commerciaux stratégiques du Canada.

Ordres émanant du gouvernement

Bien que ces administrations portuaires appartiennent à l'État fédéral, elles opèrent dans un cadre de gouvernance soigneusement élaboré. Cela leur permet de prendre des décisions stratégiques et commerciales et d'agir avec crédibilité sur le marché.

Comme tous les Canadiens le savent, les ports sont des plaques tournantes essentielles dans les chaînes d'approvisionnement. Les ports constituent la jonction du transport ferroviaire, routier et maritime. Ils permettent à notre pays d'exporter et d'importer. C'est l'endroit où la route rencontre le rail et où le bateau rencontre l'avion.

Aujourd'hui, plus que jamais, au lendemain d'une pandémie, alors que sévissent des perturbations de la chaîne d'approvisionnement, des événements liés aux changements climatiques et des conflits de travail, les administrations portuaires sont appelées à faire preuve d'une plus grande flexibilité et d'une plus grande sensibilité dans un contexte en constante évolution. Elles doivent favoriser la fluidité et, une fois de plus, elles doivent positionner stratégiquement le pays pour qu'il soit performant et qu'il consolide son bilan en matière de commerce international.

L'adaptabilité et la réactivité s'accompagnent toutefois d'un besoin accru de transparence. Certains utilisateurs des ports et certains intervenants ont exprimé des inquiétudes quant à la manière dont les administrations portuaires canadiennes établissent les droits imposés aux industries et à leurs divers secteurs. Certaines de ces mêmes voix ont exprimé des préoccupations similaires concernant les frais de location pour les activités des terminaux.

Le gouvernement reconnaît que les administrations portuaires doivent disposer des outils dont elles ont besoin pour être financièrement autonomes et autosuffisantes, ainsi que pour réaliser les plans d'entreprise établis par leurs conseils d'administration respectifs, et il s'est engagé à faire en sorte que ce soit le cas. Parallèlement, nous nous engageons à disposer d'un système de transports dont les exploitants sont transparents et responsables vis-à-vis des utilisateurs et des intervenants.

Nous reconnaissons qu'il est possible d'améliorer la surveillance des administrations portuaires canadiennes. Voilà pourquoi les mesures proposées pour modifier la Loi maritime du Canada visent à harmoniser les actions des administrations portuaires canadiennes avec les expériences modernes et, plus important encore, avec les attentes en matière de transparence et d'obligation de reddition de comptes.

En tant que gestionnaires d'actifs publics clés, les administrations portuaires sont censées mener leurs activités tout en restant à l'écoute des utilisateurs, de l'industrie et des intervenants. Le projet de loi C-52 exigerait que les administrations portuaires canadiennes respectent certains principes lors de la fixation ou de la révision des droits, ainsi que dans la procédure de plainte correspondante. En outre, le gouverneur en conseil serait habilité à prendre des règlements pour régler les différends.

Les administrations portuaires du Canada demeureraient autonomes et conserveraient leur capacité de générer les revenus dont elles ont besoin. Elles conserveraient les éléments essentiels de leurs chaînes d'approvisionnement et les infrastructures dont elles disposent. Toutefois le projet de loi vise généralement à renforcer les mécanismes de surveillance stratégique du gouvernement. Il vise également à uniformiser les approches des administrations portuaires pour qu'elles puissent mieux répondre aux besoins des usagers des ports et faire preuve d'une transparence accrue en ce qui a trait aux baux et aux frais d'exploitation.

Ordres émanant du gouvernement

• (1020)

M. Len Webber (Calgary Confederation, PCC): Madame la Présidente, ce projet de loi promet bien des choses, mais il contient peu de détails.

Par exemple, le projet de loi nous propose d'obliger les exploitants d'aéroport à prendre des mesures pour aider le Canada à remplir ses obligations internationales en matière d'aéronautique. Quelles sont les obligations internationales qui ne sont pas respectées par les normes canadiennes actuelles? En quoi ce projet de loi améliorerait-il ce que vivent les Canadiens lorsqu'ils utilisent le transport aérien?

M. Vance Badawey: Madame la Présidente, nous avons de nombreuses obligations internationales à remplir auprès de différents pays et transporteurs. Évidemment, le projet de loi vise à renforcer la reddition de comptes et la transparence. Si des passagers ou même des États portaient plainte, le ministre aurait le pouvoir d'intervenir pour vérifier si ces obligations sont respectées et pour trouver des solutions en cas de non-respect afin que l'on remplisse les obligations de façon constante.

Encore une fois, il s'agit de renforcer la reddition de comptes et la transparence pour que l'on puisse cerner et tout simplement régler les problèmes.

[Français]

M. Sébastien Lemire (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Madame la Présidente, je trouve cela important, voire fondamental, que le fédéral se pose des questions sur le transport aérien, qui est, il faut le rappeler, une compétence fédérale.

Dans ce contexte, je veux parler de la situation à Rouyn-Noranda. Nous avons un aéroport neuf subventionné entre autres par le fédéral. Il est magnifique et prêt à accueillir des gens, mais le problème, c'est qu'il n'y a pas de vols. Le transport aérien régional est négligé profondément par le gouvernement fédéral, qui en est responsable.

Comment se fait-il que les compagnies aériennes ne soient pas capables d'offrir du service en région? Il y a un vol par jour. Nous sommes le troisième aéroport le plus achalandé, notamment pour les vols nolisés vers le Nord, mais on ne peut pas se rendre à Montréal, sinon une fois par jour, et les avions sont remplis. Pourquoi? C'est parce que le fédéral va notamment se mettre de l'argent dans les poches en taxant les aéroports plutôt que de les subventionner comme cela se fait aux États-Unis.

N'y aurait-il pas lieu pour le gouvernement fédéral d'agir et d'aider les compagnies aériennes à offrir le service fondamental qu'est le transport aérien régional?

[Traduction]

M. Vance Badawey: Madame la Présidente, je remercie le député d'avoir soulevé cette question. Vous avez tout à fait raison. C'est un élément qui, lorsque d'autres députés du Bloc, comme M....

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): Je rappelle au secrétaire parlementaire qu'il doit adresser ses questions et ses observations à la présidence et non directement au député.

Le secrétaire parlementaire a la parole.

M. Vance Badawey: Madame la Présidente, la question a été soulevée lors des travaux du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, et notre intention est bien franchement d'examiner la question afin de trouver des façons pour le

gouvernement de travailler avec diverses compagnies aériennes, grandes ou petites, surtout dans les régions dont le député a parlé. Il s'agit de régions nordiques. Le député de Yukon et moi avons d'ailleurs entrepris des discussions à ce sujet.

Je répète que le gouvernement a l'intention de collaborer avec l'industrie et avec les provinces et les territoires pour que ces régions soient desservies, espérons-le, par les vols dont elles ont grandement besoin, non seulement au Québec, mais aussi dans le Nord du pays, comme au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut.

• (1025)

Mme Bonita Zarrillo (Port Moody—Coquitlam, NDP): Madame la Présidente, je suis très heureuse que le député ait parlé de la réalité des personnes handicapées, qui souffrent d'un manque d'équité et qui ne peuvent pas voyager aussi facilement que les autres Canadiens. Ma question porte sur la discrimination qui frappe encore les personnes handicapées avec ce projet de loi. Les plans sur les changements climatiques sont conformes à des normes internationales, mais le gouvernement ne cherche pas à appliquer les normes internationales relatives aux personnes handicapées. Pourquoi y a-t-il une inégalité de traitement?

M. Vance Badawey: Madame la Présidente, le projet de loi cible un problème de longue date. Nous travaillerons de concert avec les compagnies aériennes pour assurer la prise de règlements incluant des exigences en matière de transparence et de reddition de comptes de manière à pouvoir combler ces écarts, dont nous sommes pleinement conscients depuis quelques années.

Cela dit, les détails ne sont pas coulés dans le béton. Même si le projet de loi prévoit certaines dispositions à ce sujet, nous comptons mener une consultation après l'étape de la deuxième lecture. Nous entendrons le point de vue des compagnies aériennes, des députés et des usagers pour déterminer comment améliorer la situation dans les domaines dont parle le projet de loi, y compris le transport des personnes handicapées. C'est un point de départ. Le projet de loi traite de cette question, mais il reste effectivement du travail à faire. Je sais que la députée siège parfois au comité des transports, et nous serons heureux d'entendre ses observations sur les dispositions du projet de loi qui concernent les personnes handicapées.

M. Chandra Arya (Nepean, Lib.): Madame la Présidente, je me réjouis de la disposition du projet de loi exigeant que les administrations aéroportuaires informent la population au sujet de la diversité au sein des administrateurs et de la haute direction. Lorsque j'ai rencontré les administrateurs de l'aéroport d'Ottawa, j'ai dû souligner le manque de diversité de leur groupe.

Ma question porte sur le bruit venant des aéroports et le processus de plainte. Je suis heureux qu'une nouvelle exigence soit proposée. Malheureusement, cette disposition ne couvre pas le bruit causé par les avions volant à basse altitude, comme c'est le cas autour des clubs d'aviation. Dans ma circonscription, Nepean, les habitants du quartier Country Place sont directement touchés par ce type de bruit. Pour prouver que les avions volent à très basse altitude, ils doivent aussi faire des démarches auprès du gouvernement fédéral et de NAV CANADA. Peut-on espérer qu'un mécanisme sera établi pour gérer les plaintes relatives au bruit causé par les avions volant à basse altitude?

M. Vance Badawey: Madame la Présidente, le projet de loi C-52 ne propose pas, mais plutôt impose une démarche pour la réception et le traitement des plaintes. Il s'agirait d'une démarche citoyenne puisque l'administration municipale, les résidents, le transporteur aérien et toute autre partie nommée dans la plainte seraient représentés dans le comité formé d'office. Ce comité faciliterait la tenue d'un dialogue en vue de régler la plainte, quelle qu'elle soit, y compris l'exemple donné par le député. Le gouvernement veille ainsi à ce qu'il y ait transparence et reddition de comptes et à ce que des solutions soient proposées pour remédier aux plaintes portées à son attention et à l'attention du transporteur aérien.

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Madame la Présidente, comme toute autre mesure visant à améliorer la transparence dans l'exploitation des aéroports, le projet de loi à l'étude est le bienvenu, car les administrations aéroportuaires et portuaires fonctionnent de manière indépendante sans la moindre reddition de comptes dans ce pays.

Ma préoccupation concerne l'absence de mesures en vue d'améliorer le transport terrestre au Canada et de le rendre plus abordable, plus fiable et à faibles émissions de carbone, même si l'ancien ministre des Transports a tenté de faire des progrès dans ce dossier. Il s'agit du secteur le plus en crise, en particulier en ce qui concerne les personnes à faible revenu. De plus, comme l'a souligné l'Enquête nationale sur les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées, en l'absence de services de transport en commun abordables desservant les régions rurales et éloignées du Canada, les femmes autochtones demeurent à risque, puisqu'elles sont forcées de faire de l'auto-stop pour se déplacer d'un endroit à l'autre.

M. Vance Badawey: Madame la Présidente, même si cela ne fait pas partie du projet de loi C-52, je prends bonne note du point soulevé par la députée. Que ce soit avec le comité, le ministère et le ministre des Transports, nous collaborons avec les provinces et les municipalités pour trouver plus de solutions de transport terrestre et de transport en commun, qui seront offertes dans les territoires et dans les différentes régions. Les subventions que nous avons versées aux municipalités au cours des cinq ou six dernières années prouvent que le gouvernement s'intéresse à cet enjeu, mais je tiens à souligner qu'il s'agit d'un partenariat tripartite entre le fédéral, les provinces et les municipalités.

La députée a raison, il reste beaucoup à faire. Nous espérons y arriver grâce aux partenariats qui ont été établis et aux contributions que chacune de nos administrations apporte pour nous assurer de maximiser la capacité actuelle et de l'accroître, en particulier dans les régions du pays qui, bien honnêtement, n'ont pas les mêmes privilèges que d'autres. Nous travaillons à atteindre cet objectif et j'invite la députée à venir me parler de ses idées.

• (1030)

M. Philip Lawrence (Northumberland—Peterborough-Sud, PCC): Madame la Présidente, le député a évoqué les difficultés qu'éprouvent les personnes handicapées. Je suis tout à fait d'accord avec lui. L'une des choses que le gouvernement reconnaît depuis peu, c'est que la taxe sur le carbone représente une difficulté supplémentaire dans le contexte de la crise de l'abordabilité, qui touche tout particulièrement les personnes handicapées. Qu'il s'agisse de se chauffer ou de se déplacer, elles se sentent souvent isolées.

Le député serait-il prêt à recommander au premier ministre d'exempter les personnes handicapées de la taxe sur le carbone?

M. Vance Badawey: Madame la Présidente, c'est une excellente question. En toute franchise, c'est la raison pour laquelle, au prin-

Ordres émanant du gouvernement

temps, nous avons mis en place des crédits d'impôt pour les personnes handicapées dans le cadre d'un nouveau projet de loi. Nous espérons que ces crédits d'impôt et d'autres incitatifs aideront les personnes handicapées à surmonter les difficultés liées aux dépenses de leur vie quotidienne, qui s'ajoutent à celles que nous connaissons tous. Bien entendu, nous espérons que ces mesures leur viendront en aide.

M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC): Madame la Présidente, c'est avec plaisir que je prends la parole à la Chambre aujourd'hui au sujet du projet de loi C-52 au nom de l'opposition officielle et des gens de ma circonscription, Chilliwack—Hope.

Je pense que nous assistons à une tendance en ce qui concerne les projets de loi du gouvernement en matière de transport. Le gouvernement aime publier des communiqués de presse pour donner l'impression qu'il agit et qu'il prend des mesures. En réalité, lorsqu'on examine le projet de loi de plus près, on constate qu'aucune mesure n'est prise.

Le projet de loi fait suite à la saison des voyages désastreuse de l'été 2022 marquée par des annulations, des retards et des attentes sans précédent dans les aéroports, sous la direction du gouvernement libéral. Ce fut une réouverture tout à fait catastrophique après la fermeture de l'industrie par le gouvernement pendant la pandémie. À l'automne 2022, le ministre a réuni à Ottawa un groupe de représentants des compagnies aériennes et des aéroports et de dirigeants, assurant qu'une telle mesure allait apparemment résoudre le problème. Franchement, cela me rappelle la décision du ministre de l'Industrie de convoquer les PDG de Loblaw's et d'autres épiceries pour résoudre la crise de l'abordabilité. En fin de compte, cela n'a rien donné. Ces convocations n'ont eu aucun effet sur le prix des aliments. Elles n'ont pas fait baisser la facture d'épicerie. Ce n'était qu'une séance de photos.

Lors de cette séance photo de l'automne 2022 avec les représentants des aéroports et des compagnies aériennes, le ministre des Transports a assuré aux Canadiens que les voyages pendant le temps des Fêtes seraient différents et que les libéraux allaient réunir tout le monde pour régler les problèmes. Eh bien, ils n'ont pas réglé les problèmes. Il y a eu encore une fois des retards épouvantables, des annulations de vols et des gens forcés de dormir par terre dans les hôtels parce qu'ils ne pouvaient même pas se rendre à l'aéroport pour prendre leur avion. Les retards ont atteint des proportions jamais vues lors de ce temps des Fêtes-là. Le comité des transports a tenu des réunions d'urgence à ce sujet. Nous avons fait comparaître le ministre et nous avons alors appris qu'il ne s'était même pas donné la peine de prendre le téléphone pour appeler les aéroports plongés dans le chaos. Il n'avait pas téléphoné aux aéroports de Vancouver, Toronto ou Montréal. Il n'a pas téléphoné à VIA Rail lors de l'interruption de service qui a laissé des passagers en rade. Le ministre manquait à l'appel et nous lui avons demandé des comptes.

Ordres émanant du gouvernement

Le gouvernement, après avoir constaté le désastre des saisons des voyages de l'été et de l'hiver, a conclu qu'il devait faire quelque chose. Ce quelque chose est le projet de loi C-52, présenté quelques jours à peine avant l'ajournement de la Chambre pour l'été. Encore une fois, le ministre nous donne sa parole que ce projet de loi va régler les problèmes du système de transport aérien de passagers. En toute franchise, une grande partie du projet de loi ne nous pose aucun problème. Par contre, là où le bât blesse, c'est dans la partie 1. Le gouvernement dit qu'il y aura mise en commun des données, que ces données seront transparentes et que des normes de services seront établies. Selon le gouvernement, cela améliorera l'expérience des passagers canadiens.

Le projet de loi ne précise pas quelles entités seraient visées par la loi. Il donnerait plutôt au ministre et au Cabinet le pouvoir de déterminer quelles entités seraient visées par le règlement. Tout cela se ferait par voie de règlement, mais le projet de loi ne définit pas grand-chose à cet égard. Nous sommes censés faire confiance au ministre et au gouvernement qui étaient pouvoir lors de nombreuses catastrophes dans le secteur des voyages et de nombreuses saisons de voyage perturbées qui ont eu des répercussions sur des milliers de passagers canadiens. Nous sommes censés leur faire confiance et croire qu'ils vont bien faire les choses. Mais si le projet de loi fournit un cadre, il ne fournit pas de détails.

Il n'y a même pas d'indication sur les données qui seraient saisies ni d'indication sur ce qui se passerait si les normes de service n'étaient pas respectées. C'est bien beau de recueillir des données, de les communiquer et d'établir des normes de service, mais si des sanctions ne sont pas imposées à ceux qui ne respectent pas les normes, le projet de loi n'aura pas de mordant et les passagers ne seront pas mieux servis.

• (1035)

Les conservateurs réclament depuis longtemps que toutes les entités sous réglementation fédérale au sein du système de transport aérien soient tenues de rendre des comptes. Encore une fois, même s'il répond à certaines préoccupations, le projet de loi dont nous sommes saisis ne serait pas assez contraignant pour garantir que toutes les parties pouvant avoir une incidence sur l'expérience de voyage des passagers aient des comptes à rendre. Les compagnies aériennes ont des comptes à rendre au titre du Règlement sur la protection des passagers aériens. Toutefois, ce règlement doit être renforcé parce que, bien franchement, il arrive trop souvent que les compagnies aériennes nient que certains éléments relèvent de leur responsabilité alors que c'est effectivement le cas. Nous convenons qu'il faut resserrer le règlement à cet égard. Cependant, nous estimons que les compagnies aériennes ne doivent pas être les seules à rendre des comptes: les entités comme l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, soit le service de sécurité, doivent aussi rendre des comptes. Quand la queue est si longue au contrôle de sécurité que des gens ratent leur vol à cause des retards, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien doit rendre des comptes.

Nav Canada doit aussi rendre des comptes. Lorsque des retards dans la dotation obligent les compagnies aériennes à ralentir, à retarder ou à annuler des vols, ce sont les passagers qui en subissent les conséquences et qui ne sont pas indemnisés, car ces problèmes sont indépendants de la volonté des compagnies aériennes. Les aéroports sont aussi des entités qui devraient rendre des comptes. Si leur système de manutention des bagages tombe en panne ou s'ils sont incapables d'autoriser rapidement les vols et qu'ils causent des

retards et des annulations, actuellement, ils ne sont pas tenus de rendre des comptes. Il s'agit d'une omission flagrante dans le projet de loi. Nous voulons que toutes ces entités soient incluses et que les passagers puissent être indemnisés lorsque ces entités annulent ou retardent leurs vols.

On constate également que l'Agence des services frontaliers du Canada, l'ASFC, n'est pas visée par le projet de loi. On sait que les normes de services de l'ASFC sont publiques et qu'elles présentent ses attentes, mais lorsqu'il s'agit des aéroports, l'information n'est pas disponible et ne serait pas visée par ce projet de loi. On sait que lorsqu'il y a eu des retards aux comptoirs des douanes en raison d'un manque d'agents de l'ASFC, les passagers sont restés assis dans les avions sur le tarmac ou aux barrières, incapables de quitter parce qu'une entité sous réglementation fédérale, dans le cas présent l'ASFC, était incapable d'offrir des services. Encore une fois, cela signifie que les passagers qui en subissent les conséquences ne peuvent recevoir d'indemnisation parce que ce n'est pas prévu dans le Règlement sur la protection des passagers aériens. L'ASFC n'est donc pas tenue responsable.

Nous croyons qu'il faut indiquer clairement que toutes ces entités doivent être visées par ce projet de loi et qu'il devrait y avoir des conséquences lorsqu'elles n'offrent pas les services prévus aux Canadiens. Les compagnies aériennes devraient être tenues responsables, mais également toutes les autres entités sous réglementation fédérale du système de transport aérien de passagers.

Nous n'avons pas parlé de l'Office des transports du Canada pour déterminer s'il devrait être tenu de publier des données sur son rendement, lequel a des répercussions sur les passagers canadiens. À mon avis, il devrait absolument faire partie des entités visées par ces mesures sur la responsabilité. En ce moment, l'arriéré de l'Office s'approche des 60 000 dossiers de passagers. En effet, 60 000 personnes n'ont pu parvenir au règlement d'une plainte avec une compagnie aérienne et sont passées à la prochaine étape. On leur dit maintenant qu'elles devront attendre jusqu'à 18 mois simplement pour que l'Office examine leur plainte. C'est inacceptable. L'arriéré s'alourdit de 3 000 plaintes par mois, et nous n'avons vu aucun plan pour régler la situation ou pour demander des comptes à l'Office au sujet de ces délais de traitement de 18 mois. Les Canadiens dont le vol a été retardé ou annulé par une compagnie aérienne ne devraient pas avoir à attendre 18 mois supplémentaires pour qu'une entité gouvernementale règle le cas.

• (1040)

On sait qu'une compagnie aérienne a 30 jours pour répondre à l'Office des transports du Canada, sinon elle reçoit une amende. Toutefois, l'Office peut prendre plus d'un an avant d'agir. Nous avons entendu parler de cas où toutes les informations avaient été soumises, où la compagnie aérienne avait répondu à la plainte et où l'Office n'a rien fait pendant plus d'un an. Ce n'est pas juste pour les passagers canadiens. Le projet de loi devrait prévoir des normes en matière de visibilité, de données et de service auxquelles serait assujéti l'Office des transports du Canada.

Ordres émanant du gouvernement

J'ai trouvé curieux d'entendre le secrétaire parlementaire parler des politiques du gouvernement en matière de changement climatique. J'ai pensé qu'après l'annonce d'hier, il aurait supprimé cette partie de son discours. Le premier ministre, après avoir voté à maintes reprises pour imposer une taxe sur le carbone aux Canadiens de l'Atlantique, qui utilisent du mazout domestique, a soudainement changé d'avis hier. Il l'a fait après avoir indiqué par ses votes et ses actions qu'il n'avait aucun problème à imposer une taxe sur le carbone punitive aux Canadiens de l'Atlantique et à ceux qui utilisent du mazout domestique. Voilà qu'il juge tout simplement bon d'exempter de cette taxe les Canadiens de l'Atlantique pour les trois prochaines années, c'est-à-dire jusqu'après les prochaines élections.

C'est formidable pour les Canadiens de l'Atlantique et ceux qui chauffent leur maison au mazout, mais cela n'aide en rien les Canadiens qui souffrent à cause d'une taxe sur le carbone imposée au gaz naturel, un combustible 30 % plus propre que le mazout. Il est intéressant de souligner que choisir d'accorder ce répit est toute une concession de la part du premier ministre qui ne veut même pas admettre que cette mesure cause de la souffrance, mais ce n'est pas assez.

C'est pour cela que les conservateurs aboliraient la taxe pour tous les Canadiens, et pas seulement pour les gens dont le premier ministre se préoccupe parce qu'il voit ses appuis chuter dans cette région. Encore une fois, je pense que le gouvernement libéral a du culot de vouloir imposer des cibles ou des politiques de lutte contre les changements climatiques aux aéroports alors qu'il vient de montrer qu'il est prêt à faire volte-face, à se contredire et à aller à l'encontre des mesures pour lesquelles il a voté à la Chambre des communes lorsque c'est politiquement rentable. Il ne faut plus s'attendre à ce qu'on prenne le gouvernement au sérieux dans ce dossier.

Je veux parler un peu de la partie du projet de loi qui porte sur le secteur maritime. Le comité étudie actuellement le projet de loi C-33 et il n'a pas encore trouvé un seul intervenant qui soit satisfait de ce projet de loi. Les témoins ont dit très clairement que le gouvernement ne les a pas consultés, qu'il ne les a pas écoutés et que les mesures proposées dans le projet de loi C-33 sur la modernisation des ports imposeraient en réalité une solution conçue à Ottawa. Il y a plus de contrôle de la part d'Ottawa et moins de la part des acteurs locaux. On n'a pas tenu compte des préoccupations de ceux qui utilisent et exploitent les ports.

Une section sur le secteur maritime, qui porte sur les ports, a été ajoutée au projet de loi C-52, alors que l'encre n'était même pas encore sèche sur le projet de loi C-33. Il est pour le moins intéressant qu'un projet de loi du gouvernement dont le comité des transports est saisi fasse déjà l'objet de modifications dans un autre projet de loi présenté à la Chambre des communes, ce qui prouve que le gouvernement n'a pas de plan et qu'il ne fait pas les choses correctement.

Comme presque toutes les mesures proposées par le gouvernement, ce projet de loi est une coquille vide. Ses principaux éléments seront déterminés ultérieurement par le ministre et le Cabinet, par voie de règlements. Bref, le projet de loi alimente la discussion et donne l'impression que le gouvernement accomplit quelque chose, mais en réalité, il ne fait rien. Par exemple, tous les détails pertinents de la partie 1 seront déterminés dans les règlements.

• (1045)

J'aimerais transmettre la rétroaction de gens qui communiquent parfois avec nous, notamment d'experts en droits des passagers aériens ou en gestion de l'aviation.

Voici ce que pense du projet de loi M. John Gradek, enseignant du programme de gestion de l'aviation de l'Université McGill. Il dit: « Le projet de loi s'attarde beaucoup sur la communication des données, mais donne peu de précisions sur la nature de ces données ou sur l'identité des intervenants et dans quelles conditions ceux-ci interviendraient. »

Pour sa part, Gábor Lukács, président de Droits des voyageurs, dit: « Il pourrait y avoir des pénalités, mais même la création de ces pouvoirs est laissée à la discrétion du gouvernement » au lieu de les énoncer dans le projet de loi dès le départ.

Dans son analyse du projet de loi, McCarthy Tétrault dit que celui-ci contient « un libellé vague et, surtout, [qu'il laisse] au ministre et au gouverneur en conseil une marge de manœuvre considérable pour la prise de règlements de vaste portée ».

Ce projet de loi est vague et ne contient pas de solutions précises aux problèmes qui affligent ce système depuis des mois. Le projet de loi donnerait beaucoup trop de pouvoir à un ministre et à un gouvernement qui, franchement, n'ont pas fait preuve de leadership dans ce domaine au cours des dernières années. Comme nous l'avons vu avec d'autres projets de loi, tels que le projet de loi C-33, le gouvernement n'a pas consulté les organismes qui seraient concernés par le projet de loi que nous examinons actuellement. Il n'a pas tenu compte de leur avis. Une fois de plus, il s'agit de l'approche « Ottawa a toujours raison », d'une approche paternaliste du gouvernement libéral qui ne servirait pas suffisamment les intérêts des passagers canadiens.

Toutefois, nous pouvons soutenir certains éléments du projet de loi. Nous n'avons aucun problème avec les parties du projet de loi relatives à l'accessibilité et aux personnes handicapées.

Le volet maritime, même s'il semble avoir été greffé au projet de loi, est certainement controversé au sein des administrations portuaires et des utilisateurs des ports. De nombreux utilisateurs de ports souhaitent une plus grande responsabilisation, et de nombreux exploitants de ports indiquent qu'ils disposent déjà de mécanismes complexes de résolution des litiges qui seraient touchés par le projet de loi. Ils craignent, au vu du bilan du gouvernement, que celui-ci n'ait pas consulté directement ces acteurs et qu'il se contente d'imposer sa vision du meilleur fonctionnement possible.

Nous pensons que ce projet de loi est une occasion manquée. On aurait pu en faire plus pour préciser qui serait tenu responsable et de quelle manière, et pour que tous les acteurs de l'espace aérien soient tenus responsables. Or, le projet de loi n'en fait rien. Par conséquent, nous ne pouvons pas le soutenir.

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, je trouve les commentaires du député déplorables étant donné que le premier ministre a fait preuve de sensibilité par rapport aux besoins du Canada atlantique en exemptant le mazout domestique de la tarification du carbone.

Ordres émanant du gouvernement

Le député et l'ensemble du caucus conservateur ont eux-mêmes voté pour la tarification du carbone et ont dit à tous les Canadiens qu'ils y étaient favorables, mais ils ont fait complètement marche arrière. Je pense qu'il devrait se regarder dans le miroir avant de critiquer les autres.

Le député ne croit-il pas que le Parti conservateur pourrait envisager de soutenir le principe de ce projet de loi et même renvoyer celui-ci à un comité? Le député a-t-il des amendements en tête?

● (1050)

M. Mark Strahl: Madame la Présidente, le secrétaire parlementaire a vraiment du front tout le tour de la tête. Il y a deux jours, il aurait défendu cette mesure bec et ongles. Il a d'ailleurs voté en ce sens à de nombreuses reprises.

Nous avons présenté une motion pour exempter le mazout domestique de la taxe sur le carbone, et ce député-là, comme tous les députés de l'Atlantique, a voté contre en disant que les prétendues remises allaient amplement compenser le coût de la taxe. Aujourd'hui, les libéraux reconnaissent que leur taxe sur le carbone crée des problèmes d'abordabilité dans le Canada atlantique.

J'ai des petites nouvelles pour le député. La taxe sur le carbone crée des problèmes d'abordabilité d'un bout à l'autre du Canada depuis que les libéraux sont au pouvoir. Si le chef de l'opposition était premier ministre, il éliminerait la taxe partout au pays, pas seulement dans la région qui attire soudainement l'attention du premier ministre parce qu'il y dégringole dans les sondages.

[Français]

Mme Christine Normandin (Saint-Jean, BQ): Madame la Présidente, je crois comprendre que mon collègue a mentionné que les conservateurs allaient voter contre le projet de loi C-52, entre autres parce que plusieurs entités ne sont pas incluses dans le projet de loi. Il a notamment mentionné l'Agence des services frontaliers du Canada.

Je me dis que lorsqu'il manque quelque chose à un projet de loi, on ne devrait pas nécessairement voter contre, mais plutôt l'adopter en deuxième lecture pour qu'il soit envoyé en comité, où il sera possible de faire des propositions constructives afin de le bonifier. Ici, j'ai l'impression que ce sont les conservateurs qui ratent une belle occasion.

J'aimerais tout simplement savoir ce que mon collègue aimerait voir comme ajout au projet de loi C-52 en ce qui concerne l'Agence des services frontaliers du Canada.

C'est une chose de critiquer un projet de loi, mais c'en est une autre de faire des propositions constructives. Ces propositions, je ne les ai malheureusement pas entendues dans son discours.

[Traduction]

M. Mark Strahl: Madame la Présidente, je dirais simplement que l'expérience m'a appris, et nous a appris en tant que conservateurs, qu'appuyer un mauvais projet de loi à l'étape de la deuxième lecture n'est pas une bonne stratégie pour l'améliorer. Le projet de loi comporte des lacunes. La même situation s'est produite avec le projet de loi C-33. Nous avons fait des remarques semblables. Les députés du Bloc et du gouvernement avaient posé la même question: pourquoi ne pas appuyer le projet de loi et le renvoyer au comité pour qu'il puisse y être amendé? Ce que nous avons entendu confirme notre opinion selon laquelle le projet de loi comporte des lacunes fondamentales. Il y a des problèmes dans ce projet de loi qui ne peuvent pas être réglés. Le gouvernement n'a pas mené de

consultations, et le projet de loi ne répond pas aux préoccupations des usagers des ports et des administrations portuaires.

Nous avons été saisis très récemment d'un projet de loi sur les transports qu'on nous a dit de simplement corriger au comité. Certains projets de loi comportent des lacunes fondamentales, et nous croyons qu'il faut les renvoyer à la case départ. Cela dit, si des intervenants proposent des changements, nous tenterons toujours d'améliorer les mauvais projets de loi des libéraux. Cependant, nous croyons que voter contre de telles mesures législatives est parfois la meilleure solution.

M. Daniel Blaikie (Elmwood—Transcona, NPD): Madame la Présidente, je remercie le député de Chilliwack—Hope d'avoir saisi l'occasion d'exprimer une partie de l'irritation tout à fait légitime qu'éprouvent les Canadiens à l'égard des compagnies aériennes et du service qu'elles offrent actuellement. Le député pourrait peut-être prendre un moment pour souligner comment, grâce aux séances hybrides du Parlement, les députés peuvent remplir leurs engagements à la Chambre en cette période où le service aérien laisse à désirer.

M. Mark Strahl: Madame la Présidente, de toute évidence, je participe au débat à distance. J'aurais aimé être à la Chambre avec mes collègues, mais des raisons personnelles m'en empêchent aujourd'hui.

Il faut voir à ce que tous les intervenants du secteur aérien et du secteur du transport aérien aient à rendre des comptes. En cas de ratés du système, l'entité qui a manqué à ses devoirs envers le passager doit avoir des comptes à rendre. C'est ce qui manque vraiment dans le projet de loi: il se concentre sur les compagnies aériennes, qui doivent bien sûr avoir des comptes à rendre, mais toutes les autres entités dont j'ai parlé devraient en faire autant, y compris l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, les aéroports, NAV CANADA et l'Agence des services frontaliers du Canada. Toutes les entités qui influent sur l'expérience des passagers devraient en être tenues responsables, mais le projet de loi à l'étude ne va pas en ce sens. Selon nous, le gouvernement aurait dû faire mieux. Nous allons voter contre ce projet de loi.

● (1055)

Mme Cathay Wagantall (Yorkton—Melville, PCC): Madame la Présidente, je remercie le député pour les enjeux qu'il a soulevés précédemment.

J'ai particulièrement aimé l'expression « omission flagrante ». C'est une réalité pour les projets de loi proposés par le gouvernement et sur lesquels la Chambre doit se pencher. Très souvent, on constate des omissions flagrantes dans ces projets de loi.

De manière précise, le député a parlé de la reddition des comptes de tous les fournisseurs de services aériens pour les passagers, puis il a mentionné que l'Office des transports du Canada a 60 000 dossiers de plaintes en attente de règlement. Cette organisation met plus de 18 mois pour régler une plainte, et le nombre de dossiers à traiter continue d'augmenter à raison de 3 000 nouvelles plaintes par mois.

Cela ressemble beaucoup à la situation au ministère des Anciens Combattants, qui est aux prises avec une accumulation de dossiers non traités. Le gouvernement doit forcément se plaire dans ce scénario, car sa gestion est très mauvaise. Tout semble brisé. On dirait que tout est brisé. J'aimerais savoir ce que le député pense de cette situation et qu'il nous explique pourquoi ce projet de loi ne devrait même pas être soumis à la Chambre.

M. Mark Strahl: Madame la Présidente, lorsqu'un passager subit un retard important ou qu'il voit son vol être annulé, qu'il tente de régler le problème avec la compagnie aérienne et que cette dernière lui dit que non, la situation ne satisfait pas aux critères selon elle et le passager n'a donc pas droit à une indemnisation, c'est ajouter l'insulte à l'injure. Ensuite, lorsque le passager est en désaccord, il doit déposer une plainte auprès de l'organisme gouvernemental qui est censé trancher ces questions de manière indépendante. Non seulement le passager a subi l'injure de dormir sur un plancher d'aéroport, mais il doit maintenant attendre 18 mois pour que sa plainte soit traitée par l'organisme qui est censé le protéger.

Ce système-là aussi est défaillant. Le gouvernement ne lui a pas accordé suffisamment de ressources. Il n'y a pas assez de reddition de comptes.

Je n'en ai pas parlé dans mon discours, mais selon nos informations les plus récentes, le gouvernement a accordé des primes aux cadres supérieurs. Au cours des deux dernières années, tous les cadres ont reçu la prime maximale. Nous n'avons pas encore les données pour cette année, mais plutôt que de leur demander des comptes, le gouvernement leur verse une prime pour leur incapacité à servir les passagers canadiens. C'est inacceptable. Ce projet de loi ne comble pas les lacunes de l'Office des transports du Canada, ce qui est une raison de plus pour ne pas l'appuyer.

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, le député a dit que le Parti conservateur n'appuyait pas le projet de loi. Ce dernier contient toutes sortes de mesures pour les collectivités, y compris celle sur les comités de gestion du bruit dont les administrations aéroportuaires devraient obligatoirement se doter. Certaines administrations aéroportuaires ont déjà de tels comités. Le projet de loi ferait en sorte que les collectivités aient une voix auprès des administrations aéroportuaires.

Le Parti conservateur s'oppose-t-il à tous les aspects de la mesure législative, ou bien ses députés pourraient-ils en appuyer certains? Le député pourrait-il citer un ou deux exemples?

M. Mark Strahl: Madame la Présidente, je n'ai aucun problème avec la partie 2 de cette mesure législative, qui vise à accroître la transparence et la visibilité pour les personnes handicapées, en plus de constituer une réponse au rapport de la vérificatrice générale. Je l'ai indiqué très clairement.

En ce qui concerne les plaintes liées au bruit, il est intéressant de constater que le projet de loi prévoit différentes approches et comporte des contradictions. Les dispositions du projet de loi relatives aux plaintes liées au bruit définissent ce qui constitue un préavis suffisant pour les réunions, ainsi que ce qu'il faut pour atteindre le quorum. Le gouvernement a décidé d'adopter une approche très prescriptive pour ces dispositions, mais les aspects du projet de loi relatifs à protection des passagers et autres choses du genre sont déterminés par règlement. Il faudrait qu'il se décide. Je pense que cette partie est très prescriptive. Elle cherche à imposer une norme très rigoureuse aux aéroports, mais sans s'en remettre à la réglementation comme c'est le cas des autres parties du projet de loi. Je ne comprends pas vraiment pourquoi cette partie est si prescriptive alors que d'autres sont laissées à l'entière discrétion du ministre et du Cabinet.

Déclarations de députés

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

FÉLICITATIONS À L'OCCASION D'UN DÉPART À LA RETRAITE

M. Darren Fisher (Dartmouth—Cole Harbour, Lib.): Madame la Présidente, je prends la parole afin de rendre hommage à Leo MacKenzie, un citoyen exceptionnel de ma circonscription, Dartmouth—Cole Harbour. M. MacKenzie a passé 40 ans à travailler pour la Regional Residential Services Society, un organisme sans but lucratif qui vient en aide aux adultes ayant une déficience intellectuelle. Il a en outre consacré les 14 dernières années à aider ses amis de Hilton Drive à vivre pleinement en soutenant le travail incroyable de Better Together Nova Scotia.

M. MacKenzie a toujours voulu que les personnes qu'il aide puissent être des membres actifs de la société. Il a toujours écouté leurs idées et aidé à les mettre en œuvre. M. MacKenzie a habilité et inspiré tellement de gens par son attitude positive et son enthousiasme à soutenir sa communauté. Il a changé la vie de bien de gens et nous lui devons notre reconnaissance.

J'invite tous les députés à se joindre à moi et à féliciter Leo MacKenzie de son départ à la retraite. Je le remercie de tout ce qu'il a fait.

* * *

• (1100)

LES DROITS DE LA PERSONNE EN IRAN

M. Tom Kmiec (Calgary Shepard, PCC): Madame la Présidente, Shilan Mirzaei est une militante bien connue qui défend les droits de la personne en Iran et qui a été injustement arrêtée pour avoir défendu des réfugiés iraniens en Turquie et pour avoir dénoncé des violations des droits de la personne. Pire encore, son arrestation a été faite à la demande du régime terroriste d'Iran. Mme Mirzaei se trouve présentement dans un centre de déportation en Turquie. Elle risque la déportation vers l'Iran, où elle sera assurément condamnée à la peine de mort.

Le président Erdogan, de Turquie, déporte des Iraniens et des Kurdes innocents qui ont fui le régime de Téhéran. M. Erdogan a défendu le Hamas dans ses déclarations publiques et il a bombardé des civils kurdes à Rojava.

Le Canada doit adopter la ligne dure face à Téhéran, délégitimer le régime iranien, inscrire le Corps des Gardiens de la révolution islamique sur la liste des entités terroristes et obtenir justice pour les victimes du vol PS752.

Le gouvernement néo-démocrate—libéral doit appeler le président turc à faire la bonne chose, à mettre immédiatement fin à cette détention injuste et à libérer Shilan Mirzaei.

Jin, jiyan, azadi. Zan, zendegi, azadi.

*Déclarations de députés***LA FIDUCIE NATIONALE DU CANADA**

M. John Aldag (Cloverdale—Langley City, Lib.): Madame la Présidente, je prends la parole à la Chambre aujourd'hui pour féliciter la Fiducie nationale du Canada à l'occasion de sa Conférence du 50^e anniversaire. Le thème de la conférence de cette année, qui a lieu en ce moment même au Château Laurier, à Ottawa, est « Le patrimoine en évolution ». La conférence réunit plus de 700 professionnels, intervenants et dirigeants de l'industrie du patrimoine des quatre coins du Canada. Elle est organisée en partenariat avec l'Association canadienne d'experts-conseils en patrimoine et le Cercle du patrimoine autochtone.

La Fiducie nationale du Canada est le principal organisme de bienfaisance canadien qui se consacre à la conservation et à l'utilisation des lieux historiques du Canada. Depuis sa création en 1973, l'organisme a inspiré un mouvement qui vise à préserver et à revitaliser les édifices, les communautés et les paysages patrimoniaux dans l'intérêt de la population et de la planète.

Je tiens à remercier tout particulièrement Natalie Bull et Chris Wiebe, de la Fiducie nationale du Canada. Leur excellent travail témoigne de leur dévouement envers le patrimoine. Ils ont mobilisé des appuis pour le projet de loi C-23, une mesure législative importante pour la protection du patrimoine national du Canada. Au nom des participants à la conférence, j'exhorte les députés à adopter rapidement le projet de loi C-23.

Je félicite la Fiducie nationale du Canada à l'occasion de son 50^e anniversaire.

* * *

LA DISCRIMINATION AU CANADA

M. Blake Desjarlais (Edmonton Griesbach, NPD): Monsieur le Président, la crise humanitaire qui se déroule au Moyen-Orient n'est pas isolée. Elle a des répercussions importantes sur les Canadiens ici même. Les étudiants, les réfugiés, les enseignants, les médecins et même les enfants constatent une grave montée de l'islamophobie, du racisme anti-Palestiniens et de l'antisémitisme.

Les musulmanes qui portent le hijab, en particulier les musulmanes noires, craignent actuellement pour leur sécurité, surtout lorsqu'elles dénoncent l'injustice. Elles perdent des emplois et des bourses d'études et font l'objet de menaces sur les campus et dans les lieux de travail. Rien que dans ma circonscription, Edmonton Griesbach, nous avons été témoins d'une attaque à caractère raciste et de violences verbales à l'encontre d'une enseignante innocente à l'école secondaire Queen Elizabeth.

Cette déshumanisation est sans précédent, et nous ne pouvons pas rester silencieux en ces temps difficiles. Dans mon enfance, mes aînés m'ont inculqué l'obligation morale de dénoncer de telles atrocités quand j'en suis témoin. J'implore tous les Canadiens d'être solidaires des musulmans et des juifs qui font entendre leur voix partout au pays.

* * *

LE MOIS DU PATRIMOINE LIBANAIS

Mme Lena Metlege Diab (Halifax-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, le 1^{er} novembre marque le début du tout premier Mois du patrimoine libanais au Canada.

[Français]

Je suis fière de marquer cette occasion spéciale aux côtés de mes amis, mes concitoyens et tous les Canadiens et les Canadiennes.

[Traduction]

J'invite mes collègues à profiter du week-end pour se rapprocher de leur communauté libanaise locale.

[Français]

J'encourage les gens à trouver les événements près de chez eux et à prendre le temps d'y assister.

[Traduction]

Dans mon coin de pays, la communauté libanaise organise un tas d'événements: une dégustation de vin qui aura lieu ce soir, une levée du drapeau de l'indépendance, le festival annuel du film libanais, la célébration *Watani Lubnan* et bien d'autres encore.

Les organisations libanaises locales, les consulats et l'ambassade travaillent fort pour faire de cette première fête annuelle un moment mémorable. Je tiens à les remercier, et je remercie également mon église, où la congrégation se réunit aujourd'hui pour prier pour la paix au Moyen-Orient.

[Français]

Nous, les Canadiens d'origine libanaise, sommes fiers de notre patrimoine.

● (1105)

[Traduction]

Joyeux Mois du patrimoine libanais.

* * *

LA SANCTION ROYALE DU PROJET DE LOI S-12

M. James Maloney (Etobicoke—Lakeshore, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour souligner l'adoption récente du projet de loi S-12, qui modifie le Code criminel, la Loi sur l'enregistrement de renseignements sur les délinquants sexuels et la Loi sur le transfèrement international des délinquants. Il a reçu la sanction royale hier.

Je tiens à faire part de ma gratitude à tous les partis et au Sénat pour leur soutien et leurs efforts en vue de faire adopter cette importante mesure législative afin d'assurer la sécurité des Canadiens aujourd'hui et pour l'avenir. Je veux surtout souligner le travail des survivants d'agression sexuelle qui ont raconté ce qu'ils ont vécu et ont ainsi contribué à l'élaboration du projet de loi. Je pense entre autres aux représentants de My Voice, My Choice, dont les efforts inlassables ont débouché sur des changements majeurs dans le système d'interdiction de publication.

En particulier, je remercie sincèrement Morrell Andrews, qui est un exemple de ce qu'on peut accomplir quand on se tient debout et qu'on défend ce en quoi on croit. Merci à Morrell. Félicitations.

LA TRAGÉDIE À LEWISTON, DANS LE MAINE

M. Jaime Battiste (Sydney—Victoria, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour rendre hommage aux 18 personnes tragiquement tuées par un tireur à Lewiston, dans le Maine. Nous présentons nos plus sincères condoléances aux personnes touchées par ces terribles crimes. J'espère que les dirigeants de l'État et du pays feront tout ce qui est en leur pouvoir pour s'attaquer enfin à la violence liée aux armes à feu.

Comme beaucoup de Micmacs, j'ai de la famille dans l'État du Maine. Ma mère y a grandi et, adolescent, j'ai passé de nombreuses années à travailler dans les champs de bleuets et les usines du Maine. J'ai également appris à connaître les habitants de Lewiston pendant les quatre années où l'un de mes meilleurs amis y a joué au hockey. C'est une communauté aimable et bienveillante que cette tragédie a consternée. Je pleure avec eux la perte de vies humaines et, en tant que Néo-Écossais, je peux comprendre leur incrédulité face à un événement aussi tragique survenu chez eux.

Les Canadiens se soucient des habitants du Maine. Nos prières les accompagnent. Nous penserons à eux en ces temps difficiles, en attendant qu'ils se relèvent.

Que Dieu les bénisse tous.

* * *

LA LUTTE CONTRE LES FEUX DE FORÊT

Mme Tracy Gray (Kelowna—Lake Country, PCC): Monsieur le Président, je tiens à exprimer ma gratitude et à remercier tous les intervenants et les bénévoles qui ont prêté main-forte à la population et qui continuent de sauver des vies et de protéger les résidents de ma circonscription, Kelowna—Lake Country, et des régions environnantes en Colombie-Britannique pendant les feux de forêt.

On a rapporté que quatre courageux pompiers forestiers de Colombie-Britannique ont trouvé la mort. Ils ont lutté contre des incendies dans ma collectivité. J'offre mes plus sincères condoléances à leurs amis, à leur famille, ainsi qu'aux proches de tous les pompiers qui ont perdu la vie. Je remercie également tout le personnel du centre des opérations d'urgence du centre de l'Okanagan, ainsi que des services d'hébergement et de soutien d'urgence.

Les pertes sont énormes et elles toucheront beaucoup de gens pendant longtemps, car la plupart des structures ravagées sont des maisons. Je suis de tout cœur avec les personnes touchées. Les résidents de la région se sont montrés à la fois calmes et extrêmement compatissants et ils ont ouvert les portes de leur maison et de leur cœur aux sinistrés. Je remercie tous les groupes culturels, les lieux de culte, les entreprises, les organismes communautaires, les organismes sans but lucratif et les organismes de bienfaisance d'avoir fait tout ce qu'ils pouvaient pour aider les personnes dans le besoin.

Il est important de continuer à soutenir ces organismes qui servent les collectivités et de veiller au bien-être mental des personnes de notre entourage.

* * *

LA CYBERSÉCURITÉ

Mme Jennifer O'Connell (Pickering—Uxbridge, Lib.): Monsieur le Président, octobre est le Mois de la sensibilisation à la cybersécurité et, à titre de secrétaire parlementaire responsable de ce dossier, j'aimerais profiter de l'occasion pour présenter quelques ressources importantes et quelques conseils dont tous les Canadiens

Déclarations de députés

pourront s'inspirer pour assurer leur cybersécurité. La meilleure façon de se protéger contre les cyberattaques est de s'informer et de rester à l'affût des signes de tentatives d'hameçonnage, de protéger et de sauvegarder ses données de manière préventive, d'utiliser des mots de passe complexes, de faire attention à ce que l'on partage en ligne, et de contribuer à sensibiliser les personnes les plus vulnérables de nos collectivités, notamment les enfants et les aînés.

Les Canadiens qui souhaitent accéder à des ressources et à des renseignements sur les logiciels antivirus, l'installation de nouvelles mises à jour de sécurité et la façon d'aborder la cybersécurité peuvent se rendre sur le site pensezcybersecurite.gc.ca. Les cyberattaques peuvent être évitées, et il est essentiel de nous protéger et de protéger nos collectivités.

* * *

[Français]

LA TAXE SUR LE CARBONE

Mme Dominique Vien (Bellechasse—Les Etchemins—Lévis, PCC): Monsieur le Président, après huit ans de ce gouvernement, le Québec affiche la plus haute inflation, et ce, pour un quatrième mois consécutif. Les banques alimentaires connaissent des hausses historiques de fréquentation. Ce sont 872 000 personnes qui y ont recours chaque mois. L'aide offerte par les banques alimentaires du Québec a augmenté de 30 % par rapport à 2002. Dans ma communauté, Le Grenier à Lévis, Frigos pleins à Saint-Lazare et L'Essentiel des Etchemins à Lac-Etchemin connaissent aussi des augmentations considérables. C'est dur à croire, mais cela se passe chez nous.

Ce gâchis porte la signature de la coalition bloquiste-libérale qui veut augmenter radicalement la taxe sur le carbone qui augmente le prix de tout. Soyons clairs, chaque aliment produit dans une autre province, transporté, puis acheté au Québec coûte plus cher à cause de la taxe sur le carbone.

Nous ne le répèterons jamais assez, cela coûte cher de voter pour le Bloc québécois.

* * *

● (1110)

[Traduction]

LA TAXE SUR LE CARBONE

M. Shuvaloy Majumdar (Calgary Heritage, PCC): Monsieur le Président, si l'on taxe les personnes qui fabriquent le costume, les camionneurs qui transportent le costume et le commerçant qui vend le costume, cela signifie qu'on taxe le consommateur qui achète le costume.

Tout le monde sait que le premier ministre est obsédé par les costumes. Je ne saurais expliquer pourquoi. En plus de quadrupler sa taxe sur le carbone, il instaure une nouvelle taxe coûteuse sur les costumes.

Mon ami Ryan possède un magasin de costumes à Calgary. Il s'agit d'une entreprise qui est chère à la population locale depuis 24 ans. Elle est maintenant la cible d'attaques par les empêchés de tourner en rond néo-démocrates et libéraux, qui obligent Ryan à payer plus de 100 000 \$ en droits d'importation, à cause d'une politique absurde qui classe ses costumes dans la catégorie des « tr vestis ».

Déclarations de députés

Après huit longues années de corruption néo-démocrate—libérale, les petites entreprises ferment leurs portes dans tout le Canada. Ne laissons pas une telle chose se produire à ce magasin de costumes.

Les conservateurs mettront fin aux attaques du gouvernement contre les entrepreneurs. Nous nous débarrasserons des empêcheurs de tourner en rond et nous éliminerons la taxe afin que les propriétaires de magasins comme Ryan puissent faire ce qu'ils font le mieux.

Ce premier ministre costumé n'en vaut tout simplement pas le coût.

* * *

[Français]

LES ORGANISMES À VOCATION SOCIALE

Mme Anita Vandenberg (Ottawa-Ouest—Nepean, Lib.): Monsieur le Président, cette semaine, nous avons annoncé un financement total de 100 millions de dollars alloué à 1 140 organisations à vocation sociale grâce au Programme de préparation à l'investissement. Ces organismes vont continuer à fournir l'aide indispensable dont les communautés ont besoin.

[Traduction]

Les organismes à vocation sociale fournissent une aide indispensable à nos concitoyens dans le besoin. J'aimerais remercier tout particulièrement Allan Reesor-McDowell et tous les bénévoles de la Matthew House Furniture Bank, ainsi que Nathalie Malone, Diane Vena et tous les bénévoles de l'organisme Aidons avec des meubles, qui fournit des meubles à des centaines de nouveaux arrivants et de personnes qui fuient la violence familiale pour les aider à repartir à neuf. Je suis particulièrement inspirée par tous les anciens bénéficiaires de ces organismes qui y reviennent pour offrir leur temps et leur aide à d'autres personnes dans le besoin.

Ces bénévoles sont l'une des plus grandes richesses de notre collectivité.

* * *

JOHN CARROLL

M. Rick Perkins (South Shore—St. Margarets, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole pour rendre hommage à John Carroll, de Chester. Il était un grand Néo-Écossais et un véritable ami pour moi et bien d'autres. John possédait et exploitait des concessionnaires automobiles en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick et en Ontario. Très jeune, il vouait déjà une grande passion pour l'industrie automobile. Plus important encore, John était un fier Néo-Écossais et il exprimait surtout une grande fierté pour sa ville bien-aimée, Chester. John accordait une grande valeur au service communautaire, à petite et à grande échelle. Il a discrètement soutenu de nombreuses causes locales, plus que nous ne le saurons jamais.

John aimait profondément sa famille, à commencer par son épouse Gail. Il avait d'ailleurs nommé son bateau en son honneur. C'est toujours avec une grande fierté qu'il parlait de ses enfants adultes, Scott et Julia, de leurs réussites et de leur famille respectives.

Devenir l'ami de John, c'était gagner une amitié à vie. J'ai diné avec lui il y a à peine deux semaines, à Lunenburg.

John est décédé hier chez lui. Au nom de la Chambre des communes, j'offre mes condoléances à Gail et à toute la famille. Repose en paix, John.

* * *

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

M. Peter Julian (New Westminster—Burnaby, NPD): Monsieur le Président, le monde est consterné et dévasté par la violence qui sévit en Israël et en Palestine. Les néo-démocrates condamnent l'attaque brutale du Hamas contre Israël, demandent un cessez-le-feu immédiat, la libération de tous les otages, la protection de tous les civils et une aide humanitaire immédiate dans la bande de Gaza.

Nous sommes également profondément préoccupés par ce qui se passe au Canada. Depuis l'éclatement du conflit entre Israël et le Hamas, on a constaté une forte hausse des actes haineux contre les Canadiens musulmans ou d'origine juive. La police de Toronto a signalé une augmentation de plus de 130 % des appels pour des gestes à caractère haineux. Le Conseil national des musulmans canadiens a observé une augmentation de 1 300 % du nombre d'incidents islamophobes dans l'ensemble du pays.

Depuis l'an dernier, le nombre d'actes antisémites haineux a augmenté de 400 %.

Les néo-démocrates condamnent toutes les formes de haine et de discrimination, surtout l'antisémitisme et l'islamophobie. Tous les ordres de gouvernement doivent exercer un leadership solide afin d'assurer la sécurité publique dans les collectivités, y compris dans les lieux de culte et les écoles. Élevons-nous contre toutes les formes de haine.

* * *

● (1115)

[Français]

ELLA-ROSE DUVAL

Mme Christine Normandin (Saint-Jean, BQ): Monsieur le Président, j'aimerais parler d'une jeune athlète de chez nous qui a récemment pris part aux finales mondiales de sprint d'aviron de mer, qui avaient lieu à Barletta, en Italie, au début du mois.

Ella-Rose Duval s'est intéressé à l'aviron en 2020 en regardant les Jeux olympiques de Tokyo. À peine deux ans plus tard, elle participait aux Jeux du Canada, pour se qualifier ensuite aux Jeux mondiaux, mais cette fois en aviron de mer. À ce rythme effarant, je suis prête à parier qu'elle accomplira un de ses rêves, celui de participer aux Jeux olympiques de Los Angeles en 2028, lesquels accueilleront pour la première fois cette discipline.

À seulement 17 ans, Ella-Rose Duval impressionne aussi sur le plan scolaire. Première de son école, elle maintient une moyenne générale de pas moins de 98 %. Elle est également détentrice de la médaille académique de bronze du gouverneur général et de la médaille de bronze du lieutenant-gouverneur du Québec pour la jeunesse en reconnaissance de son engagement bénévole.

Je transmets toutes mes félicitations à Ella-Rose et je lui souhaite une bonne continuation.

[Traduction]

LE LOGEMENT

M. Pat Kelly (Calgary Rocky Ridge, PCC): Monsieur le Président, sous le gouvernement néo-démocrate—libéral, une génération de jeunes Canadiens abandonnent le rêve de devenir propriétaires. Par le passé, les gens qui travaillaient à temps plein et faisaient des économies pouvaient acheter une maison, fonder une famille et finir, un jour, de rembourser leur hypothèque.

Comment un jeune Canadien est-il censé amasser une mise de fonds alors qu'il paie un loyer de 2 500 \$ par mois? Comment pourrait-il être admissible à une hypothèque qui requiert des versements de 4 000 \$ par mois? De nos jours, un travailleur doit économiser pendant presque toute sa carrière pour amasser une mise de fonds suffisante, mais il ne sera toujours pas admissible à une hypothèque.

Les déficits inflationnistes du gouvernement ont déclenché une crise de l'inflation et mené aux taux d'intérêt les plus élevés des dernières décennies. Les gens qui sont déjà propriétaires ne savent pas ce qu'ils feront ni comment ils auront les moyens de faire leurs versements hypothécaires après le prochain renouvellement de leur prêt. Les locataires, de leur côté, doivent payer de plus en plus cher pour leur loyer.

Le premier ministre a anéanti le rêve de devenir propriétaire qu'avaient les gens de la classe moyenne. Voilà l'héritage qu'il nous laisse après huit ans au pouvoir. Le premier ministre n'en vaut pas le coût.

* * *

LES PRIX DU PREMIER MINISTRE POUR
L'EXCELLENCE EN ÉDUCATION DE LA PETITE
ENFANCE

Mme Lisa Hepfner (Hamilton Mountain, Lib.): Monsieur le Président, le Mois de l'histoire des femmes tire à sa fin. Je saisis l'occasion pour souligner la contribution d'une femme de ma circonscription, Hamilton Mountain, qui a consacré sa carrière à améliorer la vie des petits êtres dont elle a la responsabilité, de leur famille et de l'ensemble de la population.

Ala Mohamed est la gestionnaire des services de garde d'enfants au YWCA d'Hamilton. Elle a récemment reçu un Prix du premier ministre pour l'excellence en éducation de la petite enfance en raison de son engagement à bâtir une communauté forte et inclusive. Grâce à son leadership, Ala crée un milieu sûr pour tous les enfants et répond aux besoins uniques des enfants de familles de nouveaux arrivants.

Ala est une ardente défenseuse des familles à Hamilton. Elle a fait partie des nombreuses personnes et familles d'Hamilton Mountain qui se sont réjouies lorsque le gouvernement a mis en œuvre un régime de services de garde abordables. Elle a été témoin des incroyables retombées de ce régime sur les enfants et les parents, qui ont maintenant plus d'options pour intégrer le marché du travail.

Félicitations à Ala. Elle est un atout de taille pour Hamilton.

Questions orales

QUESTIONS ORALES

[Traduction]

LA TARIFICATION DU CARBONE

M. John Barlow (Foothills, PCC): Monsieur le Président, voyant qu'il chute dans les sondages au Canada atlantique, le premier ministre est paniqué, il est désespéré et il improvise.

Il y a un an seulement, les députés libéraux ont voté contre une motion des conservateurs visant à abolir la taxe sur le carbone pour le chauffage résidentiel. Que les choses peuvent changer en un an. Je sais que les agriculteurs albertains que je représente se demandent bien ce qu'il faudrait pour que le premier ministre décide de leur accorder un répit par rapport à la taxe sur le carbone.

Hier, le premier ministre a admis que sa taxe sur le carbone est inabordable. À quel point devra-t-il encore chuter dans les sondages pour qu'il décide d'abolir la taxe sur le carbone pour tous les Canadiens?

L'hon. Steven Guilbeault (ministre de l'Environnement et du Changement climatique, Lib.): Monsieur le Président, à notre arrivée au pouvoir, en 2015, on prévoyait que les émissions, les niveaux de pollution, allaient augmenter de 80 millions de tonnes au Canada d'ici 2030.

Nous avons réduit ces émissions, qui devaient augmenter de plus de 80 millions de tonnes, et nous les avons encore réduites de 50 millions de tonnes. C'est donc plus de 100 millions de tonnes de pollution que le Canada n'aura pas à subir grâce à nous et malgré le Parti conservateur du Canada.

Ce n'est qu'un début. Nous avons un plan pour combattre les changements climatiques tout en rendant le coût de la vie plus abordable pour les Canadiens. Nous allons poursuivre nos efforts.

M. John Barlow (Foothills, PCC): Monsieur le Président, pendant que le premier ministre met sa taxe sur le carbone en veilleuse dans le Canada atlantique, les libéraux bloquent un projet de loi conservateur qui exempterait les carburants agricoles de la taxe sur le carbone, rendant ainsi les aliments plus abordables. Je suppose que les appels désespérés des agriculteurs canadiens n'ont pas le même poids que l'effondrement de la popularité du premier ministre dans le Canada atlantique.

Soyons clairs. Mettre la taxe en veilleuse n'est qu'un geste de désespoir pour le premier ministre, qui s'entêterait, comme la ministre vient de le dire, à tenir sa promesse de quadrupler la taxe sur le carbone. Encore une fois, le premier ministre a admis que sa taxe sur le carbone est inabordable.

Quand éliminera-t-il sa taxe sur le carbone pour tous les Canadiens?

● (1120)

M. Francis Drouin (secrétaire parlementaire du ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Monsieur le Président, comme mon père avait l'habitude de le dire, lorsqu'une personne pointe quelqu'un du doigt, il y a toujours trois doigts pointés vers elle.

Questions orales

Lorsque le temps a été venu de réduire le financement accordé aux agriculteurs, le chef de l'opposition est resté les bras croisés à la table du Cabinet. Lorsque le temps a été venu d'augmenter le financement destiné aux agriculteurs, tous les députés conservateurs sont restés les bras croisés. Si le projet de loi C-234 était si important pour le chef de l'opposition, il aurait dû travailler un peu plus fort au lieu de rester les bras croisés.

M. John Barlow (Foothills, PCC): Monsieur le Président, les libéraux ne se soucient pas du coût des aliments ou de l'abordabilité.

Les Canadiens ont de la difficulté à s'acheter de quoi manger après huit années de gouvernement néo-démocrate—libéral. Près de deux millions de Canadiens ont dû se tourner vers les banques alimentaires en mars, ce qui représente une hausse de 79 % par rapport à mars 2019. Le tiers d'entre eux sont des enfants. Près de 20 % des familles canadiennes souffrent d'insécurité alimentaire.

Un premier ministre désespéré n'en vaut pas le coût. Je le répète, le premier ministre a admis que sa taxe sur le carbone est inabordable. Quand va-t-il supprimer cette taxe pour l'ensemble des Canadiens afin qu'ils puissent s'acheter de quoi manger?

L'hon. Jenna Sudds (ministre de la Famille, des Enfants et du Développement social, Lib.): Monsieur le Président, nous savons qu'en ce moment de nombreuses familles canadiennes ont du mal à composer avec la hausse des coûts.

Hier soir, j'ai discuté avec Fay, qui m'a dit avoir quitté la Syrie pour s'installer au Canada il y a cinq ans. Il m'a parlé de l'effet positif que l'Allocation canadienne pour enfants avait eu pour sa famille. Elle leur permet d'acheter de la nourriture et les choses dont leurs enfants ont besoin. C'est un exemple parmi les quelque 3,5 millions de familles canadiennes qui touchent cette allocation chaque mois.

[Français]

M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC): Monsieur le Président, je vais raconter l'histoire de 870 000 Québécois qui, chaque mois, doivent avoir recours aux banques alimentaires parce qu'ils ont faim.

C'est 1 Québécois sur 10, 30 % de plus en un an, 73 % de plus qu'en 2019. Pire, 70 % des banques alimentaires ont manqué de denrées.

Le « Bloc libéral », lui, veut radicalement augmenter les taxes sur le carbone qui, on le sait, vont continuer d'augmenter le coût de tout.

Quand le premier ministre va-t-il annuler la deuxième taxe sur le carbone de 20 ¢ le litre qu'il a imposée sur le dos des Québécois?

L'hon. Randy Boissonnault (ministre de l'Emploi, du Développement de la main-d'œuvre et des Langues officielles, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais remercier mon collègue de sa question.

C'est clair: nous sommes dans le feu de l'action pour stabiliser le prix de l'épicerie pour les Canadiens partout au pays, l'Allocation canadienne pour enfants continue à mettre de l'argent dans les poches des Canadiens et des Québécois chaque année, et la taxe sur le carbone ne s'applique pas au Québec, le député le sait très bien.

Nous sommes ici pour appuyer les Québécois et les Canadiens, et nous allons continuer à faire ce travail.

M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC): Monsieur le Président, les libéraux sont aux abonnés absents. On le voyait très bien hier, dans un article du *Journal de Montréal*: « 872 000 Québécois dans les banques alimentaires à chaque mois: ceci est un embarras national ». C'est cela, huit ans de régime libéral.

Plus loin dans l'article, on lit: « [...] le visage de la pauvreté change: ce sont des familles, des travailleurs, parfois même syndiqués, des femmes, des nouveaux arrivants, des étudiants universitaires... »

Est-ce que, dans sa panique et dans sa chute vertigineuse dans les sondages d'hier, le premier ministre a oublié le Québec? Va-t-il, oui ou non, annuler la deuxième taxe sur le carbone qu'il a imposée sur le dos de tous les Québécois?

[Traduction]

L'hon. Jenna Sudds (ministre de la Famille, des Enfants et du Développement social, Lib.): Monsieur le Président, une fois de plus, de ce côté-ci de la Chambre, nous reconnaissons que de nombreuses familles canadiennes éprouvent des difficultés. La semaine dernière, j'ai eu l'occasion de visiter Eden Food for Change dans la circonscription de Mississauga—Erin Mills, un organisme qui aide à nourrir des gens chaque jour. Grâce au Fonds de relance des services communautaires, nous avons investi 400 millions de dollars dans les organismes communautaires pour les aider à résoudre ces problèmes.

* * *

● (1125)

[Français]

L'IMMIGRATION, LES RÉFUGIÉS ET LA CITOYENNETÉ

Mme Christine Normandin (Saint-Jean, BQ): Monsieur le Président, Radio-Canada a révélé que les libéraux songent à revoir les seuils d'immigration pour 2026 à cause de la crise du logement.

Le ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté a même confirmé qu'il comptait en dire davantage le 1^{er} novembre. Cependant, Ottawa revoit encore ses seuils sans parler au Québec et aux provinces. Pourtant, c'est le Québec et les provinces qui s'occupent des soins de santé, de l'éducation, de la francisation et des infrastructures, et la liste continue. Ils sont les seuls à connaître leur capacité d'accueil pour une immigration réussie.

Alors, est-ce que le gouvernement s'engage à les consulter et à ajuster ses seuils en fonction de la capacité d'accueil?

M. Stéphane Lauzon (secrétaire parlementaire du ministre des Services aux citoyens, Lib.): Monsieur le Président, comme la députée d'en face le sait très bien, le Québec fixe ses propres objectifs en matière d'immigration. Il peut sélectionner les nouveaux arrivants francophones qui construisent les maisons et les infrastructures dont ils ont besoin et qui occuperont des emplois essentiels dans le secteur de la santé.

Nous respectons toujours la compétence du Québec en matière d'immigration, mais il faut aussi reconnaître que les nouveaux arrivants font indéniablement partie de la solution.

Questions orales

Mme Christine Normandin (Saint-Jean, BQ): Monsieur le Président, c'est curieux. Hier, quand le Bloc québécois a dit qu'il fallait revoir les seuils, les libéraux l'ont accusé d'être contre l'immigration, mais quand c'est les libéraux qui revoient les seuils, comme ils sont en train de le faire, là cela ne veut absolument pas dire qu'ils sont contre l'immigration. Quand c'est eux, c'est correct, mais, quand c'est quelqu'un d'autre, c'est mal.

Mardi, à l'initiative du Bloc québécois, on va discuter des seuils d'immigration. Je me demande si on va être capable de débattre intelligemment sans que les libéraux suggèrent que tout le monde sauf eux est intolérant.

M. Stéphane Lauzon (secrétaire parlementaire du ministre des Services aux citoyens, Lib.): Monsieur le Président, le Bloc québécois nous demande d'être présents pour les immigrants au Québec. Nous sommes très heureux de faire partie de la solution. Le Québec a le pouvoir exclusif de sélectionner la majorité des immigrants qui arrivent dans la province. Comme le prévoit l'accord Canada-Québec, le Québec reçoit également une compensation financière du fédéral pour son aide.

Nous respectons les compétences du Québec en matière d'immigration. Nous travaillons très bien avec le gouvernement du Québec. Le gouvernement du Québec est un bon partenaire.

* * *

[Traduction]

LE LOGEMENT

M. Peter Julian (New Westminster—Burnaby, NDP): Monsieur le Président, nous assistons à une crise du logement partout au pays, et Halifax connaît l'une des pires situations au Canada. Les gens sont obligés de vivre dans des parcs et dans leur voiture. Les femmes qui fuient la violence n'ont nulle part où aller lorsqu'elles séjournent dans un refuge, et les étudiants n'arrivent pas à trouver un logement qu'ils peuvent payer. Les libéraux et les conservateurs se pointent du doigt, mais, à eux deux, ces partis ont entraîné la perte de plus d'un million de logements abordables au cours des 17 dernières années.

Quand les libéraux construiront-ils enfin les logements dont les gens ont désespérément besoin pour que personne n'ait à dormir dans la rue à Halifax?

M. Peter Fragiskatos (secrétaire parlementaire du ministre du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités, Lib.): Monsieur le Président, il y a 70 000 nouveaux logements pour les personnes qui ont connu une situation d'itinérance, et 122 000 personnes qui étaient sur le point de devenir sans-abri ne le sont plus grâce à la Stratégie nationale sur le logement. Cela s'applique à ce que je viens de dire sur l'itinérance. Le député évoque à juste titre le sort et la situation des femmes sans-abri. Plus de 400 logements dans des refuges ont été rénovés ou construits grâce aux investissements du gouvernement. Nous avons encore beaucoup à faire. La situation n'est pas acceptable, mais nous y parviendrons.

* * *

L'ÉCONOMIE

M. Peter Julian (New Westminster—Burnaby, NDP): Monsieur le Président, les libéraux nient avoir exacerbé la situation, mais ils ne l'ont certainement pas améliorée. Voici la réalité d'une autre canadienne. Stephanie Finlayson, de Woodstock, en Ontario, a du mal à joindre les deux bouts. Les grandes sociétés qui enregistrent des profits records exploitent les gens comme Stephanie en

augmentant le prix des aliments à l'épicerie, le prix de l'essence dans les stations-service, leurs frais bancaires et leur facture de téléphone cellulaire. Même si elle travaille à plein temps, Stephanie ne dispose plus que de 9 dollars par mois pour se nourrir une fois qu'elle a payé ses factures. Sous le gouvernement libéral, les gens font faillite et les conservateurs ne s'intéressent nullement à sévir contre la cupidité des entreprises.

Quand le gouvernement prendra-t-il des mesures pour protéger Stephanie de cette exploitation par les grandes sociétés?

M. Ryan Turnbull (secrétaire parlementaire du ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement prend des mesures de lutte contre l'inflation et de réduction des pressions économiques afin de rendre la vie plus abordable pour les Canadiens. Pendant ce temps, les conservateurs frémissent rien qu'à l'idée de tenir tête aux grandes sociétés. Nous les avons consultés. Elles ont élaboré des plans d'action. Nous modernisons nos lois sur la concurrence. Si seulement tous les députés pouvaient appuyer notre projet de loi sur le logement et l'épicerie à prix abordable!

* * *

• (1130)

LA TARIFICATION DU CARBONE

M. Rick Perkins (South Shore—St. Margarets, PCC): Monsieur le Président, il y a un an, le député libéral de St. John's-Sud—Mount Pearl a dit, dans un grand élan de compassion envers les Canadiens de l'Atlantique, qu'il en avait assez d'entendre les gens se plaindre du coût du chauffage. Par la suite, lui et ses collègues libéraux ont voté contre l'élimination de la taxe sur le carbone pour le chauffage domestique. Après huit ans, la coalition néo-démocrate—libérale admet maintenant que la taxe sur le carbone nuit aux gens et qu'elle n'en vaut pas le coût.

Le premier ministre reconnaîtra-t-il les souffrances qu'il a causées et supprimera-t-il complètement la taxe sur le carbone?

M. Jaime Battiste (secrétaire parlementaire du ministre des Relations Couronne-Autochtones, Lib.): Monsieur le Président, les Néo-Écossais, comme tous les Canadiens, savent que les changements climatiques sont réels. Au cours des deux dernières années, il y a eu des incendies, des inondations et des ouragans.

Nous avons aussi entendu que les Néo-Écossais ont besoin d'aide et de temps. C'est pourquoi je suis fier que le gouvernement ait encouragé l'installation de thermopompes et créé des incitatifs pour les familles à faible ou moyen revenu afin qu'elles puissent faire la transition vers une énergie propre et abordable. Le gouvernement est déterminé à lutter contre les changements climatiques, et nous serons là pour aider tous les Canadiens à y parvenir.

M. Rick Perkins (South Shore—St. Margarets, PCC): Monsieur le Président, l'annonce dont parle le député a été faite par un premier ministre en état de panique et en chute libre. Après huit ans, même le premier ministre admet que sa taxe sur le carbone ne fonctionne pas. Pourtant, le gouvernement néo-démocrate-libéral continue de punir les Canadiens en imposant une taxe sur le carbone sur tout. Le premier ministre n'en vaut pas le coût. Hier soir, en Nouvelle-Écosse, 1 000 personnes ont demandé aux libéraux d'abolir la taxe.

Quand le premier ministre fera-t-il son travail et abolira-t-il la taxe sur le carbone?

Questions orales

M. Darren Fisher (secrétaire parlementaire de la ministre de la Santé mentale et des Dépendances et ministre associée de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, nous voulons faire économiser de l'argent aux gens et lutter contre les changements climatiques en même temps. Nous savons que la tarification de la pollution réduit les émissions et permet aux familles canadiennes de la classe moyenne d'avoir plus d'argent dans leurs poches. Nous savons également qu'au Canada atlantique de nombreuses familles qui chauffent leur maison au mazout ont de la difficulté à faire la transition vers des sources de chauffage moins polluantes et plus économiques, surtout dans les collectivités rurales. Les familles de cette région du pays veulent faire la transition. C'est pourquoi nous suspendons la tarification de la pollution sur le mazout domestique pendant trois ans, nous doublons le taux de la remise dans les régions rurales et nous créons un programme afin que les familles de la région puissent se procurer à moindre coût une thermopompe qui polluera moins tout en leur faisant économiser des milliers de dollars chaque année.

M. Tom Kmiec (Calgary Shepard, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement néo-démocrate—libéral est au pouvoir depuis huit longues et misérables années. Il y a un an, les députés de ces deux partis ont voté pour le maintien de la taxe sur le carbone sur le mazout domestique. Aujourd'hui, ils sont en mode panique. Avec leurs intentions de vote qui dégringolent dans les sondages, leur nouveau slogan électoral est: « Votez pour nous et nous allons quadrupler la taxe sur le carbone uniquement après les élections. » Il n'y a aucun répit en vue par rapport à la deuxième taxe sur le carbone que le premier ministre a imposée. Les gens de ma circonscription savent que le premier ministre n'en vaut tout simplement pas le coût.

Quand le gouvernement néo-démocrate—libéral admettra-t-il que sa taxe sur le carbone punit les Albertains? Quand éliminera-t-il complètement la taxe?

L'hon. Steven Guilbeault (ministre de l'Environnement et du Changement climatique, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement a annoncé hier qu'il allait doubler le supplément pour les Canadiens des régions rurales prévu dans le cadre de la tarification du carbone. Au moyen d'un projet pilote, le gouvernement va également permettre aux Canadiens de l'Atlantique qui souhaitent le faire de changer gratuitement leur système de chauffage pour une thermopompe, ce qui pourrait leur faire économiser 2 000 \$ par année. Qu'est-ce que les conservateurs n'aiment pas à propos de cela? Je vais le dire aux députés: ils n'aiment pas que les Canadiens dépendent moins de leurs petits amis des grandes pétrolières. Ils veulent que les Canadiens continuent de payer pour des systèmes inefficaces, polluants et coûteux. De ce côté-ci de la Chambre, ce n'est pas ce que nous voulons.

M. Tom Kmiec (Calgary Shepard, PCC): Monsieur le Président, à l'évidence, les députés d'en face sont en mode panique à cause de leur chute libre dans les sondages, alors ils sortent leurs tactiques électorales.

Le rapport de cette semaine sur les banques alimentaires indique qu'un Canadien sur six est un travailleur qui ne mange pas à sa faim. Ces gens ont un travail, mais doivent quand même avoir recours aux banques alimentaires.

Herman, un homme de ma circonscription, m'a raconté qu'il avait recours aux banques alimentaires depuis près de deux ans, tout comme son frère et deux de ses amis. Un autre homme de ma région m'a dit qu'il s'en sortait, parce qu'il saute un repas par jour et

qu'il mange des céréales pour les deux autres repas. Herman et les autres membres de ma collectivité ont compris une chose: le premier ministre n'en vaut pas le coût.

Quand le gouvernement néo-démocrate—libéral traitera-t-il les Albertains de façon équitable et se débarrassera-t-il complètement de la taxe sur le carbone pour qu'ils puissent mettre du pain sur la table?

M. Ryan Turnbull (secrétaire parlementaire du ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, il est difficile de prendre ces conservateurs privilégiés au sérieux. Ils continuent de prendre la parole à la Chambre pour parler des difficultés que vivent les Canadiens, alors que, à chaque étape, ils s'opposent aux mesures que le gouvernement met constamment en place pour aider les plus vulnérables. Je pense notamment aux mesures comme l'Allocation canadienne pour enfants, qui offre aux familles des centaines de dollars chaque mois pour subvenir aux besoins de leurs enfants, et le programme de garderie, qui permet aux familles d'économiser des centaines de dollars chaque mois.

Au lieu d'instrumentaliser les difficultés des Canadiens à des fins politiques, les conservateurs pourraient envisager d'appuyer des mesures concrètes qui aident les Canadiens, comme la loi sur l'abordabilité.

• (1135)

M. Bob Zimmer (Prince George—Peace River—Northern Rockies, PCC): Monsieur le Président, Mark est propriétaire d'une épicerie à Dawson City. À cause de la taxe sur le carbone du premier ministre, il doit payer un supplément pour le carburant de 94 % sur ses frais d'expédition, qui étaient déjà élevés. Une douzaine d'œufs coûte 8 \$, une livre de beurre, 9 \$, et un kilogramme de fromage, 30 \$. Les Yukonnais savent qu'ils ne peuvent tout simplement plus se permettre le premier ministre.

Le gouvernement néo-démocrate—libéral cessera-t-il enfin de punir les Yukonnais et éliminera-t-il sa taxe sur le carbone?

L'hon. Steven Guilbeault (ministre de l'Environnement et du Changement climatique, Lib.): Monsieur le Président, la Régie de l'énergie du Canada estime que l'énergie éolienne comptera pour environ 30 % de l'approvisionnement total du Canada en 2050, comparativement à moins de 6 % en 2021.

Selon une étude récente du Forum des politiques publiques, « [l]'éolien en mer pourrait représenter pour le Canada atlantique ce qu'a été le pétrole pour le Texas ou l'hydroélectricité pour le Québec ». C'est un secteur transformationnel pour le Canada atlantique.

Je pense que beaucoup de Canadiens se demandent pourquoi le Parti conservateur s'oppose au développement d'une énergie propre et renouvelable pour les Canadiens de l'Atlantique et, en fait, pour tous les Canadiens.

M. Bob Zimmer (Prince George—Peace River—Northern Rockies, PCC): Monsieur le Président, malgré la séance de photos tape-à-l'œil du premier ministre hier, les Yukonnais devront affronter un hiver froid et choisir entre garder leurs enfants au chaud et les nourrir.

La taxe sur le carbone fait doubler les coûts de transport et fait monter en flèche le prix des aliments. Au lieu d'améliorer la situation des Yukonnais en difficulté, le gouvernement néo-démocrate—libéral l'aggrave. Après huit ans, le premier ministre n'en vaut tout simplement pas le coût.

Questions orales

Les Yukonnais veulent savoir ceci: le gouvernement mettra-t-il fin à la taxe sur le carbone dans son intégralité? Si oui, quand?

L'hon. Randy Boissonnault (ministre de l'Emploi, du Développement de la main-d'œuvre et des Langues officielles, Lib.): Monsieur le Président, je respecte le député d'en face, qui parle au nom des habitants du Yukon. Nous avons de ce côté-ci un député fantastique qui représente la circonscription de Yukon.

Je peux dire aux députés que, dans ce territoire, nous réalisons des investissements transformateurs dans le secteur du tourisme et nous veillons à renforcer la résilience face aux changements climatiques.

Ce que les conservateurs retiennent à propos des changements climatiques, c'est qu'ils n'y croient pas. Ils ont fait campagne en proposant une politique de lutte contre les changements climatiques. Or, maintenant qu'ils sont sous une nouvelle direction, ils ne s'en soucient plus.

Nous nous en préoccuons. Nous allons lutter contre les changements climatiques pour les Yukonnais et pour tous les Canadiens.

* * *

[Français]

LA PETITE ENTREPRISE

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné (Terrebonne, BQ): Monsieur le Président, encore une fois, ce gouvernement est seul contre tous. Cela menace la survie de 250 000 entreprises.

Tout le monde lui demande de reporter d'une autre année le remboursement des prêts du compte d'urgence sans perte de subventions. Tous les premiers ministres du Québec, des provinces et des territoires, ainsi que l'Assemblée nationale qui est unanime, la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante, l'Association Restauration Québec, tout le monde est dans le même camp, celui des entrepreneurs, à l'exception du fédéral.

Quand va-t-il finir de s'entêter seul contre tous et offrir le report que tout le monde lui demande?

[Traduction]

M. Bryan May (secrétaire parlementaire de la ministre de la Petite Entreprise et de la ministre responsable de l'Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario, Lib.): Monsieur le Président, je remercie la députée d'en face de toujours défendre les petites entreprises du Canada.

Le Compte d'urgence pour les entreprises canadiennes a fourni un soutien sans précédent à près de 900 000 petites entreprises pour les aider à rester ouvertes et à payer leurs factures. L'an dernier, le gouvernement a reporté d'un an, soit jusqu'à la fin de cette année, la date de remboursement au titre de la remise. Nous savons que la conjoncture est encore difficile pour les petites entreprises. C'est pourquoi nous avons récemment annoncé une prolongation d'un an du délai de remboursement des prêts à terme.

Nous continuerons d'être là pour les petites entreprises du Canada.

[Français]

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné (Terrebonne, BQ): Monsieur le Président, répéter ce que le gouvernement a fait dans le passé, cela n'empêchera aucune des 250 000 entreprises de fermer en 2024. On ne parle pas de ce que le fédéral a fait dans le passé. Par contre, tout le monde lui demande ce qu'il veut faire aujourd'hui.

La solution est entre ses mains. Il faut ouvrir un canal de communication direct avec les PME. Il faut leur offrir des solutions personnalisées et un report conséquent. C'est ce qu'il faut faire aujourd'hui pour éviter une vague de faillites.

Qu'est-ce que le gouvernement va faire aujourd'hui?

• (1140)

[Traduction]

M. Bryan May (secrétaire parlementaire de la ministre de la Petite Entreprise et de la ministre responsable de l'Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario, Lib.): Monsieur le Président, ce qu'il faut retenir, c'est que nous sommes à l'écoute des propriétaires d'entreprise de partout au pays. Si le propriétaire d'une petite entreprise n'a pas, en ce moment, les moyens de rembourser le prêt accordé dans le cadre du Compte d'urgence pour les entreprises canadiennes, il dispose maintenant de trois ans pour le rembourser en entier. La souplesse accrue que nous avons annoncée aidera considérablement les propriétaires de petites entreprises qui ont encore du mal à joindre les deux bouts. Le programme du Compte d'urgence pour les entreprises canadiennes a permis de verser plus de 49 milliards de dollars à près de 900 000 propriétaires de petites entreprises.

Nous allons soutenir les propriétaires de petites entreprises pendant cette période où nous nous remettons tous de la pandémie.

* * *

LA TARIFICATION DU CARBONE

M. Michael Kram (Regina—Wascana, PCC): Monsieur le Président, selon un rapport publié cette semaine par Banques alimentaires Canada, les Canadiens n'ont jamais été aussi nombreux à dépendre des banques alimentaires depuis 1989. Ce n'est pas surprenant. La taxe sur le carbone s'applique aux agriculteurs qui font pousser les aliments, aux camionneurs qui transportent ces aliments et aux épiciers qui les réfrigèrent. Manifestement, le premier ministre n'en vaut pas le coût.

Après huit longues années, le gouvernement néo-démocrate—libéral va-t-il enfin totalement supprimer sa taxe inflationniste sur le carbone?

M. Ryan Turnbull (secrétaire parlementaire du ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, grâce aux mesures qu'il a prises, le gouvernement a démontré qu'il se préoccupe vraiment des problèmes des Canadiens, mais il est difficile de prendre au sérieux les conservateurs, qui prennent du temps à s'intéresser à un dossier.

Lorsque le rapporteur spécial des Nations unies pour le droit à l'alimentation est venu au Canada en 2012, il a indiqué que 55 % des ménages vivant de l'aide sociale souffraient d'insécurité alimentaire. C'est plutôt l'insuffisance des mesures de protection sociale qui ont mené à ce fardeau sur les banques alimentaires.

Qu'ont fait les conservateurs de Harper? Ils n'ont donné que des miettes aux Canadiens pendant près d'une décennie. Leur imprudence et leur irresponsabilité...

Le Président: Le député de Chatham-Kent—Leamington a la parole.

Questions orales

M. Dave Epp (Chatham-Kent—Leamington, PCC): Monsieur le Président, il y a un an, les députés libéraux ont voté en faveur du maintien de la taxe sur le carbone pour le chauffage domestique. Hier, le premier ministre a fait volte-face. Pourquoi? À cause des résultats de sondages. La pause dans l'application de la taxe sur le carbone au chauffage domestique, annoncée hier, n'aidera pas 97 % des Canadiens. Les Canadiens peuvent voir les choses telles qu'elles sont. Après huit ans, l'actuel gouvernement néo-démocrate-libéral n'en vaut tout simplement pas le coût.

La promesse des conservateurs est pleine de bon sens et est simple: pas d'artifices et pas de mesures temporaires.

Le premier ministre, en panique et en chute libre, admettra-t-il qu'il se soucie davantage des sondages que des Canadiens, et supprimera-t-il entièrement la taxe sur le carbone?

L'hon. Randy Boissonnault (ministre de l'Emploi, du Développement de la main-d'œuvre et des Langues officielles, Lib.): Monsieur le Président, le député a fait campagne en prônant un plan de lutte contre le changement climatique, qu'il a ensuite écarté du revers de la main lorsque les conservateurs ont trouvé un nouveau directeur général pour leur parti. Tout ce que les conservateurs veulent faire, c'est nous ramener à l'époque où les pollueurs pouvaient polluer gratuitement.

Notre plan permettra aux Canadiens de l'Atlantique de passer d'un carburant très polluant à une solution qui réduira les gaz à effet de serre à perpétuité. Je signale aux conservateurs que cela signifie pour toujours. Nous allons continuer à lutter contre le changement climatique. Ils pourront continuer à se plaindre mais nous faisons ce qui s'impose au nom des Canadiens.

[Français]

M. Gérard Deltell (Louis-Saint-Laurent, PCC): Monsieur le Président, la taxe libérale sur le carbone a des répercussions au Québec. La deuxième taxe libérale sur le carbone va coûter jusqu'à 20 ¢ de plus le litre d'essence au Québec. Ce sont des répercussions réelles et les gens vont devoir payer pour cela. Il y aura plus d'argent à Ottawa et moins d'argent dans les poches des Québécois. Le Bloc québécois est favorable à cela. Vraiment, cela coûte cher de voter pour le Bloc québécois.

Après huit ans de gouvernement libéral, 1 Québécois sur 10 doit avoir recours aux banques alimentaires. Pourquoi les libéraux, avec l'appui du Bloc québécois, veulent-ils implanter une nouvelle taxe alors que les gens souffrent au Québec?

L'hon. Steven Guilbeault (ministre de l'Environnement et du Changement climatique, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais remercier mon honorable collègue de sa question.

J'aimerais également lui rappeler que ce dont il parle, cela s'appelle une norme sur les carburants propres. C'est un élément qui était dans la plateforme électorale du Parti conservateur du Canada aux élections de 2021. Le député et les autres députés ont fait campagne lors des dernières élections pour la mise en place d'une telle mesure. Pourquoi? C'est parce qu'elle permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre des distributeurs de pétrole et de gaz au pays. Cela génère déjà au Canada 2 milliards de dollars d'investissements partout au pays, que ce soit en Alberta, en Saskatchewan ou au Québec.

Que ferait le Parti conservateur s'il arrivait au pouvoir? Il annulerait tous ces investissements et toutes ces créations d'emplois.

M. Gérard Deltell (Louis-Saint-Laurent, PCC): Monsieur le Président, où était le ministre l'année passée?

Presque à pareille date, le 24 octobre 2022, nous avons voté une motion présentée par les conservateurs pour abolir la taxe sur le carbone en ce qui concerne le chauffage résidentiel.

Voilà qu'hier, les libéraux ont fait volte-face. Boum! Ils sont maintenant d'accord sur cela. Même le Bloc québécois avait voté contre cette motion, avec les libéraux.

La réalité est la suivante: si les gens en Atlantique ont eu un *break*, le député, qui est de la région de Montréal et qui est donc Québécois, peut-il dire aux Québécois qu'il va leur donner un *break*, à eux aussi, et qu'ils n'auront pas de deuxième taxe libérale sur le carbone?

• (1145)

L'hon. Steven Guilbeault (ministre de l'Environnement et du Changement climatique, Lib.): Monsieur le Président, c'est vrai que c'est dur de suivre tout ce que nous faisons en matière de lutte contre les changements climatiques. Je peux comprendre que le député d'en face est un peu mélangé. Je vais donc l'aider.

La norme sur les combustibles propres s'applique partout au Canada. Elle s'applique ailleurs et s'applique encore aujourd'hui, que ce soit dans les provinces de l'Atlantique, au Québec, en Alberta ou même en Colombie-Britannique. C'est complètement différent de la tarification sur le carbone et cela génère déjà des investissements importants. Des centaines d'emplois sont créés, notamment chez les fermiers, qui vont fournir du canola pour la création de carburant alternatif.

Si les conservateurs prennent le pouvoir, tout cela disparaît.

* * *

[Traduction]

LA SANTÉ

Mme Rachel Blaney (North Island—Powell River, NDP): Monsieur le Président, dans ma circonscription mercredi dernier, une jeune de 13 ans a fait une surdose à proximité d'un commerce local. Heureusement, un infirmier et des pompiers lui ont sauvé la vie. Je leur en suis extrêmement reconnaissante.

En Colombie-Britannique seulement, plus de 1 800 personnes sont mortes cette année à cause de la circulation de drogues toxiques. Les libéraux tardent à verser des fonds dédiés à la santé mentale pendant que des gens meurent, et les conservateurs entendent punir les gens qui sont en difficulté.

Quand les libéraux présenteront-ils un plan national axé sur la santé pour contrer la crise engendrée par les drogues toxiques?

M. Darren Fisher (secrétaire parlementaire de la ministre de la Santé mentale et des Dépendances et ministre associée de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, c'est une question très grave.

Depuis 2016, le gouvernement prône l'adoption d'une politique sur la toxicomanie qui soit complète, axée sur la collaboration et fondée sur des données probantes, en plus d'avoir pour piliers la réduction des méfaits et l'accès au traitement. Il s'agit d'une question de santé publique, non d'une question de nature pénale, et nous devons la traiter comme telle, avec l'aide d'agents des services de sécurité publique bien formés, encadrés et dotés de ressources suffisantes. Tous les intervenants et tous les députés doivent être réunis autour de la table pour aider les personnes en difficulté. Le gouvernement fédéral doit collaborer avec les provinces et les territoires pour mettre en place un système comprenant des services de santé physique et mentale.

* * *

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Mme Heather McPherson (Edmonton Strathcona, NDP): Monsieur le Président, une fuite de courriels du ministère des Affaires mondiales révèle que le gouvernement n'a pas de plan pour aider plus de 400 Canadiens qui tentent désespérément de fuir Gaza et pour secourir des centaines d'autres personnes en Cisjordanie.

À Gaza, les gens n'ont ni eau ni nourriture, et les hôpitaux sont en ruine. Le ministre et le premier ministre n'ont pas de réponses à donner aux Canadiens, et ils ne veulent pas exiger la fin du siège par Israël et l'instauration d'un cessez-le-feu complet.

Que compte-t-on faire pour évacuer les Canadiens de Gaza et de la Cisjordanie? Combien de Canadiens et de Palestiniens devront mourir avant que les libéraux réclament un cessez-le-feu?

L'hon. Ahmed Hussen (ministre du Développement international, Lib.): Monsieur le Président, la plus grande priorité du gouvernement a toujours été et sera toujours la sécurité des Canadiens. Nous continuons de réclamer la libération immédiate de tous les otages et d'exiger qu'ils soient traités conformément au droit international. Nous avons également envoyé une équipe de spécialistes dans la région afin de contribuer aux efforts pour les faire libérer.

Pour ce qui est du grand nombre de Canadiens qui tentent d'évacuer Gaza, je collabore avec la ministre des Affaires étrangères et avec le premier ministre pour que l'on prenne tous les moyens, en collaboration avec nos partenaires de la région et d'ailleurs, pour évacuer ces gens de Gaza de façon sécuritaire.

* * *

LA FAMILLE, LES ENFANTS ET LE DÉVELOPPEMENT SOCIAL

Mme Joanne Thompson (St. John's-Est, Lib.): Monsieur le Président, lorsque les Canadiens ont eu besoin d'aide pendant la pandémie, les organismes communautaires ou de bienfaisance sont intervenus pour fournir une aide essentielle. Beaucoup d'entre eux ont maintenant de la difficulté à générer des recettes, à gérer l'augmentation des coûts et de la demande de services ainsi qu'à attirer ou à garder des employés et des bénévoles.

La ministre de la Famille, des Enfants et du Développement social peut-elle dire aux Canadiens quels progrès ont été accomplis pour soutenir ces organismes?

L'hon. Jenna Sudds (ministre de la Famille, des Enfants et du Développement social, Lib.): Monsieur le Président, grâce au Fonds de relance des services communautaires, près de 5 500 organismes dans l'ensemble du pays ont reçu du financement. Dans la circonscription de la députée, St. John's-Est, cela signifie que des

Questions orales

organismes comme l'Association des nouveaux Canadiens sont maintenant mieux outillés pour soutenir les nouveaux arrivants. Le Food Producers Forum, la banque alimentaire communautaire de Bell Island et la Newfoundland and Labrador Food Umbrella peuvent continuer de nourrir leur collectivité. Ces organismes locaux améliorent réellement la situation dans St. John's-Est.

* * *

● (1150)

LES FINANCES

M. Scott Aitchison (Parry Sound—Muskoka, PCC): Monsieur le Président, les dépenses inflationnistes du gouvernement néo-démocrate—libéral rendent tout plus cher, ce qui prouve une fois de plus que le premier ministre n'en vaut tout simplement pas le coût. L'organisme Banques alimentaires Canada a indiqué qu'en mars dernier, près de 2 millions de Canadiens ont eu recours aux banques alimentaires. Il s'agit d'une augmentation de 78,5 % depuis mars 2019. Les loyers ont doublé, les paiements hypothécaires ont doublé et le nombre de Canadiens ayant recours aux banques alimentaires monte en flèche.

Quand le gouvernement de coalition mettra-t-il fin à ses dépenses inflationnistes inutiles afin que les Canadiens aient les moyens de se nourrir?

M. Ryan Turnbull (secrétaire parlementaire du ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, tous les jours, les conservateurs prennent la parole à la Chambre à propos des files d'attente devant les banques alimentaires, comme si l'insécurité alimentaire au pays venait tout juste de se manifester. Alors que le gouvernement actuel a créé la toute première politique alimentaire nationale du Canada, qu'il a investi dans le Fonds des infrastructures alimentaires locales, qu'il a investi plus de 100 millions de dollars dans des organismes de sécurité alimentaire pendant la pandémie de COVID-19 et qu'il a mis en place des mesures de protection sociale qui ont sorti 2,7 millions de Canadiens de la pauvreté, qu'ont fait les conservateurs de Stephen Harper? Ils n'ont rien fait.

Si les conservateurs se rendent enfin compte que la sécurité alimentaire est une priorité au pays, ils n'ont qu'à voter en faveur du projet de loi sur l'abordabilité.

M. Scott Aitchison (Parry Sound—Muskoka, PCC): Monsieur le Président, nous savons que l'insécurité alimentaire n'est pas un phénomène nouveau. Elle n'a fait qu'empirer sous la coalition libérale—néo-démocrate. En effet, 67 % des personnes qui ont eu recours aux banques alimentaires cette année vivaient dans des logements à loyer économique et payaient tellement cher qu'elles n'avaient pas les moyens de faire l'épicerie. Pire encore, les enfants représentent désormais 33 % des clients des banques alimentaires. Les discours et les séances de photos des néo-démocrates et des libéraux ne fonctionnent manifestement pas.

Quand les libéraux mettront-ils fin à leurs dépenses inflationnistes pour que nous puissions garder nos logements et tenir les enfants à l'écart des banques alimentaires?

Questions orales

M. Ryan Turnbull (secrétaire parlementaire du ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, selon le rapporteur spécial des Nations unies sur le droit à l'alimentation, 4,3 millions de Canadiens étaient en situation d'insécurité alimentaire en 2011 et un nombre croissant de personnes partout au Canada n'étaient pas en mesure de répondre à leurs besoins alimentaires de base. C'était pendant l'époque sombre des conservateurs qui a duré près d'une décennie, où l'insécurité alimentaire ne cessait de s'aggraver. Je ne sais pas quand les conservateurs ont finalement pris conscience de la situation et ont réalisé qu'il s'agissait d'un grave problème au pays, mais ils n'ont rien fait pendant plus d'une décennie. Aujourd'hui, nous nous attaquons au problème en sortant 2,7 millions de Canadiens de la pauvreté. J'aimerais qu'ils nous emboîtent le pas et qu'ils fassent enfin quelque chose pour aider réellement les Canadiens.

L'hon. Mike Lake (Edmonton—Wetaskiwin, PCC): Monsieur le Président, le legs économique désastreux du gouvernement Trudeau, avec 14 déficits en 15 ans dans les années 1970 et 1980, a eu des conséquences désastreuses pour les familles canadiennes et a entraîné des compressions massives dans les dépenses en santé et les programmes fédéraux essentiels pour les aînés et les familles. Après huit autres longues années, ce legs familial se compose maintenant de 20 budgets déficitaires consécutifs sous l'ancien premier ministre Pierre Trudeau et son fils. Le legs de cette famille n'en vaut certainement pas le coût.

Certains disent maintenant que la somme des intérêts à payer cette année sera supérieure au Transfert canadien en matière de santé. Est-ce vrai?

L'hon. Randy Boissonnault (ministre de l'Emploi, du Développement de la main-d'œuvre et des Langues officielles, Lib.): Monsieur le Président, le député du Sud d'Edmonton a peut-être oublié — par trouble amnésique ou non — les 10 années de noirceur sous le gouvernement Harper. Honnêtement, il est l'un des conservateurs qui prennent peu la parole. Il y a 30 députés conservateurs silencieux qui viennent tous de l'Alberta. Ils ne disent rien au sujet de la tentative irresponsable et imprudente de Danielle Smith de retirer les Albertains du Régime de pensions du Canada. Le député éprouve-t-il du plaisir à faire peur aux aînés de sa circonscription? Est-il heureux de déstabiliser le régime de pensions de notre pays? Le député et son parti devraient avoir honte de ne rien dire et de faire peur aux aînés de l'Alberta et du Canada.

L'hon. Mike Lake (Edmonton—Wetaskiwin, PCC): Monsieur le Président, ces gouvernements ont tous deux été appelés à faire face à une crise mondiale, mais ils ont réagi bien différemment. Le gouvernement conservateur a enregistré des déficits ciblés pour une période limitée et a établi un plan pour rétablir l'équilibre budgétaire au plus tard en 2015, plan qui a fonctionné. Pour sa part, le premier ministre libéral a annoncé que la crise était l'occasion de réinventer notre économie et a entrepris une dangereuse expérience qui pousse le pays au bord du précipice de la dévastation financière.

L'intérêt sur la dette coûtera-t-il plus cher au gouvernement que le Transfert canadien en matière de santé cette année, oui ou non?

• (1155)

L'hon. Randy Boissonnault (ministre de l'Emploi, du Développement de la main-d'œuvre et des Langues officielles, Lib.): Monsieur le Président, le député d'en face choisit les faits qui font son affaire et omet le reste. Je lui rappelle que pendant la pandémie, les députés conservateurs se sont opposés aux programmes de prêts et d'aide au loyer. Ils voulaient que nous laissions les forces du mar-

ché décider du sort des gens. Ils voulaient qu'on laisse les gens faire la file à la soupe populaire, qu'on les laisse vivre sous le seuil de la pauvreté et qu'on ne se préoccupe pas de la décimation dans les rues. Ils devraient avoir honte de faire peur aux gens au sujet du Régime de pensions du Canada et ils devraient avoir honte de leur révisionnisme historique. Le gouvernement soutient les Canadiens et a permis à plus d'un million d'entre eux de sortir de la pauvreté. Les conservateurs devraient avoir honte.

* * *

[Français]

LA FAMILLE, LES ENFANTS ET LE DÉVELOPPEMENT SOCIAL

Mme Sylvie Bérubé (Abitibi—Baie-James—Nunavik—Eeyou, BQ): Monsieur le Président, 872 000 Québécois ont dû recourir aux banques alimentaires cette année. C'est un chiffre bouleversant.

Il faut absolument que le gouvernement aide ces personnes qui n'arrivent plus à nourrir leur famille. Durant les élections, les libéraux ont promis d'investir 1 milliard de dollars sur 5 ans pour financer l'alimentation des enfants dans les écoles. J'ai écrit à la ministre des Finances pour lui rappeler sa promesse, mais je n'ai toujours pas eu de réponse.

Alors qu'un Québécois sur dix doit recourir aux banques alimentaires, est-ce que la ministre va tenir promesse et verser l'argent pour l'alimentation des enfants?

[Traduction]

L'hon. Jenna Sudds (ministre de la Famille, des Enfants et du Développement social, Lib.): Monsieur le Président, nous savons que, présentement, de nombreux Canadiens peinent à nourrir leur famille.

Nous travaillons avec les provinces, les territoires, les municipalités et nos partenaires autochtones, entre autres, à l'élaboration d'une politique nationale sur l'alimentation en milieu scolaire et à la création d'un programme national d'alimentation en milieu scolaire. Nous voulons que cette politique reflète les besoins régionaux et locaux, parce que nous savons que les programmes de repas actuels ne desservent pas la majorité des Canadiens.

Je suis heureuse d'annoncer à la Chambre que le rapport « comme nous l'avons entendu » sera publié la semaine prochaine. Je suis impatiente que nous travaillions ensemble à mettre en œuvre ses conclusions.

[Français]

Mme Sylvie Bérubé (Abitibi—Baie-James—Nunavik—Eeyou, BQ): Monsieur le Président, il n'y a pas de solution miracle à la hausse du coût de la vie.

Toutefois, ce n'est pas un miracle que nous demandons au gouvernement aujourd'hui. Nous attendons toujours et nous espérons que ce sera la semaine prochaine. Nous lui demandons de tenir promesse. Il a promis 1 milliard de dollars pour l'alimentation des enfants dans les écoles. Ce n'est pas miraculeux, mais cela changerait complètement la situation pour ceux, parmi les 872 000 Québécois qui ont recours aux banques alimentaires, qui ont des familles.

Quand le gouvernement va-t-il tenir sa promesse et verser sans condition les sommes au Québec?

Questions orales

[Traduction]

L'hon. Jenna Sudds (ministre de la Famille, des Enfants et du Développement social, Lib.): Monsieur le Président, nous savons que les enfants apprennent mieux lorsqu'ils ont le ventre plein et cela demeure notre objectif.

Le travail en cours pour l'établissement d'une politique nationale sur l'alimentation en milieu scolaire est essentiel à l'atteinte de cet objectif. Nous continuons de collaborer avec nos partenaires, avec les provinces et les territoires, avec nos partenaires autochtones et avec les intervenants et les enfants pour trouver les solutions adéquates.

Comme je l'ai mentionné, je suis impatiente d'avoir en main le rapport « comme nous l'avons entendu », qui présentera les résultats des consultations que nous avons menées. Je suis impatiente de travailler avec tous les députés à la mise en œuvre des conclusions du rapport.

* * *

LE LOGEMENT

M. Pat Kelly (Calgary Rocky Ridge, PCC): Monsieur le Président, après huit ans, les Canadiens sont de plus en plus convaincus que le premier ministre n'en vaut pas le coût.

L'appétit insatiable du gouvernement pour les dépenses a entraîné une crise de l'inflation et des hausses de taux d'intérêt. Des millions de Canadiens qui ont un prêt hypothécaire se demandent ce qu'ils feront quand leurs versements augmenteront de plus de 1 000 \$ par mois au moment de leur prochain renouvellement.

Quand le gouvernement néo-démocrate—libéral jugulera-t-il ses déficits inflationnistes afin que les gens aient les moyens de conserver leur maison?

M. Peter Fragiskatos (secrétaire parlementaire du ministre du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités, Lib.): Monsieur le Président, j'ai siégé avec le député au comité fédéral des finances pendant deux ans. Il ne lui est jamais arrivé de dénoncer le programme d'austérité du chef de son parti, une approche inacceptable.

De ce côté-ci, nous adoptons une approche qui fait avancer les choses. À Calgary, d'où vient le député, nous collaborons avec le conseil municipal dans plusieurs dossiers, y compris au sujet du Fonds pour accélérer la construction de logements. Ce fonds vise à accroître le nombre de logements construits et permet ainsi de réduire le coût des loyers et le coût d'achat d'une maison.

Nous allons poursuivre notre collaboration.

* * *

LA GENDARMERIE ROYALE DU CANADA

M. Michael Barrett (Leeds—Grenville—Thousand Islands et Rideau Lakes, PCC): Monsieur le président, 54 millions de dollars gaspillés, de l'extorsion, de la corruption et une enquête de la GRC, voilà ce qui résume l'application ArriveCAN. Nous avons entendu des témoignages choquants sur un groupe d'initiés du gouvernement qui se livre à un véritable racket dans le domaine de l'approvisionnement public dans le secteur de la technologie.

Après huit ans sous la direction du premier ministre et du gouvernement néo-démocrate—libéral, c'est ainsi que les choses se passent, et la GRC a ouvert une enquête. Le premier ministre n'en

vaut manifestement pas le coût. Va-t-il coopérer pleinement avec la GRC dans le cadre de cette enquête?

• (1200)

Mme Jennifer O'Connell (secrétaire parlementaire du ministre de la Sécurité publique, des Institutions démocratiques et des Affaires intergouvernementales (Cybersécurité), Lib.): Monsieur le Président, comme nous l'avons indiqué à maintes reprises, nous nous attendons à ce que tous les contrats d'approvisionnement soient conclus conformément aux lois et aux règlements adoptés par la Chambre.

L'Agence des services frontaliers du Canada a entrepris une vérification interne. Elle a renforcé la surveillance du processus de passation de marchés publics et impose de nouvelles formations sur la certification des fournisseurs. Nous sommes entièrement favorables à ce qu'une enquête soit menée sur ces allégations, et toute inconduite sera sanctionnée.

M. Michael Barrett (Leeds—Grenville—Thousand Islands et Rideau Lakes, PCC): Monsieur le Président, cette semaine, le premier ministre a empêché la tenue d'un si grand nombre d'enquêtes de la GRC qu'il n'arrive plus à les compter. Les initiés impliqués dans cette affaire sont également derrière l'application « Arnaque-CAN », qui a coûté 54 millions de dollars. Les dénonciateurs qui ont attiré l'attention du public sur ce gaspillage et cette corruption ont fait l'objet de menaces et ont vu leurs contrats résiliés par le gouvernement néo-démocrate—libéral. Après huit ans sous la direction du premier ministre, il n'en vaut pas le coût.

Quand le premier ministre va-t-il cesser de remplir les poches d'initiés bien branchés, et quand va-t-il coopérer pleinement avec la GRC?

Mme Jennifer O'Connell (secrétaire parlementaire du ministre de la Sécurité publique, des Institutions démocratiques et des Affaires intergouvernementales (Cybersécurité), Lib.): Monsieur le Président, une fois de plus, les conservateurs se livrent à de la politiccaillerie en attaquant le premier ministre au lieu de s'en tenir aux faits. Toute allégation d'inconduite fera l'objet d'une enquête en bonne et due forme. Ni le premier ministre ni le gouvernement n'empêchent quoi que ce soit.

Le gouvernement est favorable à la tenue d'une enquête sur ces allégations d'inconduite et il s'attend à ce que le processus de passation de marchés publics respecte la loi.

* * *

[Français]

L'ÉDUCATION POSTSECONDAIRE

Mme Lena Metlege Diab (Halifax-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, de nombreux Canadiens de partout au pays sont inquiets pour leur avenir. L'épicerie coûte plus cher, le logement et les commodités de base aussi.

Parmi eux se trouvent de nombreux étudiants et jeunes diplômés qui ne font que commencer dans la vie et qui doivent affronter ces temps d'incertitude et d'inflation sans pouvoir compter sur quelques économies.

Le ministre peut-il nous dire ce que notre gouvernement fait concrètement pour aider les étudiants et les nouveaux diplômés à mettre des sous de côté et les aider à bien commencer dans la vie?

Questions orales

L'hon. Randy Boissonnault (ministre de l'Emploi, du Développement de la main-d'œuvre et des Langues officielles, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais remercier ma collègue d'Halifax-Ouest pour son travail acharné.

Notre gouvernement comprend très bien que les étudiants et les nouveaux diplômés ont besoin d'être soutenus financièrement. C'est exactement ce que nous avons fait. Récemment, nous avons annoncé que les intérêts sur les prêts étudiants fédéraux allaient être annulés. Cela permet aux jeunes d'économiser près de 410 \$ par année. Notre gouvernement a toujours été là pour les Canadiens.

J'aimerais rappeler que les conservateurs ont voté contre ces mesures; quelle honte.

* * *

[Traduction]

LA GENDARMERIE ROYALE DU CANADA

Mme Tracy Gray (Kelowna—Lake Country, PCC): Monsieur le Président, nous venons d'apprendre que le Cabinet du premier ministre a refusé de remettre des documents à la GRC pendant l'enquête de cette dernière sur SNC-Lavalin. Au comité de l'éthique, les députés étaient dans la salle, et le commissaire de la GRC était prêt à témoigner à propos de l'enquête menée par la GRC sur les accusations d'entrave à la justice portées contre le premier ministre dans le scandale SNC-Lavalin. Puis, avant que le commissaire de la GRC puisse témoigner, le gouvernement néo-démocrate—libéral a abruptement mis fin aux travaux du comité de l'éthique. Après huit ans, le premier ministre n'en vaut pas le coût.

Que cache la coalition de dissimulation?

Mme Jennifer O'Connell (secrétaire parlementaire du ministre de la Sécurité publique, des Institutions démocratiques et des Affaires intergouvernementales (Cybersécurité), Lib.): Monsieur le Président, je dois admettre qu'après ce qui s'est passé hier, je suis surprise que les conservateurs osent s'engager dans cette voie. En effet, ils ont eu 26 occasions de présenter une motion visant à faire comparaître la GRC devant le comité. Or, ils ont choisi d'utiliser cet enjeu comme stratagème pour bloquer l'étude d'un voyage payé par des lobbyistes à cinq députés conservateurs, voyage qui incluait une addition de 1 800 \$ pour du champagne et une autre de 1 200 \$ à un bar à huîtres. Et les conservateurs osent parler de dissimulation.

Des voix: Oh, oh!

Le Président: Je suis convaincu que nous voulons tous entendre la question de la prochaine intervenante.

La députée de Kelowna—Lake Country a la parole.

• (1205)

Mme Tracy Gray (Kelowna—Lake Country, PCC): Monsieur le Président, le premier ministre est la seule personne qui a enfreint les lois en matière d'éthique à deux reprises.

À son arrivée au pouvoir, le premier ministre a dit que le gouvernement et les renseignements du gouvernement doivent être ouverts par défaut. Cependant, après huit ans, le premier ministre ne cherche plus qu'à dissimuler la vérité. Le commissaire de la GRC s'est rendu disponible pour répondre aux questions, mais le gouvernement néo-démocrate-libéral ne veut pas qu'il témoigne. Nous avons appris que c'est le Cabinet du premier ministre qui a empêché la GRC d'obtenir des documents clés pendant l'enquête sur l'affaire SNC-Lavalin. Le premier ministre n'en vaut pas le coût.

Que cache la coalition de camouflage?

Mme Jennifer O'Connell (secrétaire parlementaire du ministre de la Sécurité publique, des Institutions démocratiques et des Affaires intergouvernementales (Cybersécurité), Lib.): Monsieur le Président, je trouve intéressant que les conservateurs reviennent encore sur la coalition de camouflage, alors que ce sont eux qui utilisent des tactiques politiques pour bloquer l'étude sur le voyage qu'un lobbyiste a payé à cinq députés conservateurs. Ils me corrigent en criant qu'il s'agissait de deux voyages payés par un lobbyiste. Ils semblent croire que deux, c'est mieux.

Je serais curieuse de savoir si chateaubriand qu'ils ont pris était un bifteck ou une bouteille de vin à 600 euros? Ils pourraient peut-être venir témoigner devant le comité et répondre à ces questions.

[Français]

M. Bernard Généreux (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, PCC): Monsieur le Président, l'alliance entre le Bloc et le Parti libéral se poursuit.

Lundi dernier, au Comité permanent de l'accès à l'information, de la protection des renseignements personnels et de l'éthique, le commissaire de la GRC était présent et prêt à témoigner au sujet de l'ingérence du premier ministre dans l'affaire SNC-Lavalin.

Les libéraux ont voulu ajourner la rencontre. Qui les a appuyés? C'est le Bloc québécois. Le député de Trois-Rivières a voté avec les libéraux pour protéger le premier ministre. Cela coûte cher, voter pour le Bloc québécois.

Après huit ans de ce gouvernement et la peur de la vérité, est-ce que le premier ministre a promis quelque chose au Bloc québécois pour avoir son appui?

[Traduction]

Mme Jennifer O'Connell (secrétaire parlementaire du ministre de la Sécurité publique, des Institutions démocratiques et des Affaires intergouvernementales (Cybersécurité), Lib.): Monsieur le Président, en parlant de coûts, je suis curieuse de savoir à quoi ressemble un dîner trois services d'une valeur de 1 000 \$ au restaurant Savoy. Peut-être que les conservateurs qui ont fait un voyage payé par des lobbyistes pourraient venir l'expliquer au comité. Au lieu de cela, les conservateurs évoquent une affaire que la GRC considère comme close depuis des années pour empêcher le comité d'étudier les goûts exorbitants en matière de champagne qu'ils semblent avoir.

* * *

LE COMMERCE INTERNATIONAL

M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.): Monsieur le Président, le Canada a toujours été une nation commerçante. Le Service des délégués commerciaux du gouvernement est un réseau inégalé de plus de 1 000 experts en affaires répartis dans 160 villes, qui aide les entreprises de ma circonscription et de tout le pays à accéder à nouveaux marchés.

Le secrétaire parlementaire de la ministre de la Promotion des exportations, du Commerce international et du Développement économique peut-il informer les Canadiens de la manière dont nous aidons les entreprises à se lancer en affaires, à se développer et à s'internationaliser?

M. Maninder Sidhu (secrétaire parlementaire de la ministre de la Promotion des exportations, du Commerce international et du Développement économique, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à remercier le député de Lac-Saint-Louis pour son plaidoyer vigoureux en faveur des entreprises. J'ai visité deux entreprises innovatrices à Montréal et on m'a parlé de la croissance qu'elles connaissent grâce aux mesures de soutien du gouvernement. L'entreprise OPAL-RT a réalisé son potentiel à l'échelle mondiale et elle est maintenant présente dans plus de 50 pays. De plus, Exportation et développement Canada a aidé Equisoft à prendre de l'expansion sur de nouveaux marchés comme les États-Unis, l'Australie, le Royaume-Uni, le Chili et l'Afrique du Sud.

Nous continuerons à épauler les entreprises pour les aider à percer sur de nouveaux marchés et à créer des emplois bien rémunérés ici même, au Canada.

* * *

LA FISCALITÉ

Mme Niki Ashton (Churchill—Keewatinook Aski, NPD): Monsieur le Président, alors que les Canadiens en arrachent, un rapport sur l'évasion fiscale confirme que nous avons besoin d'une mesure que le NPD réclame depuis longtemps: un impôt mondial sur la fortune pour faire en sorte que les riches paient leur juste part. Pourtant, grâce aux gouvernements libéraux et conservateurs, les milliardaires ne paient actuellement pratiquement rien en impôts. L'évasion fiscale endémique n'est toutefois pas le fruit du hasard: c'est un choix politique.

Quand le gouvernement va-t-il défendre les travailleurs et les personnes à revenu fixe qui souffrent en ce moment, écouter les experts et mettre en place un impôt sur la fortune afin que les milliardaires paient enfin leur juste part?

M. Ryan Turnbull (secrétaire parlementaire du ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement est et restera déterminé à faire payer leur juste part à tous les Canadiens. C'est pourquoi il a augmenté de façon permanente l'impôt sur le revenu des sociétés de 1,5 % pour les plus grandes banques et compagnies d'assurance au Canada; il a mis en place un dividende pour la relance de 15 % dans le secteur financier afin de payer les coûts encourus par la pandémie de COVID-19; il a instauré une taxe de luxe sur les jets privés, les voitures de luxe et les yachts; et il a mis en place une taxe de 2 % sur les rachats d'actions.

Le gouvernement est résolu à mettre fin à la course au plus faible taux d'imposition des sociétés et à faire en sorte que les multinationales paient leur juste part d'impôt partout où elles font des affaires.

• (1210)

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, comme les politiques climatiques des libéraux ressemblent de plus en plus à du gruyère, les verts ont des solutions pratiques à proposer, et l'une d'entre elles est la motion M-92 du député de Kitchener-Centre, qui vise à imposer une taxe sur les profits excessifs des grandes pétrolières. Le directeur parlementaire du budget vient d'évaluer le coût de cette mesure et de confirmer que, si les libéraux décidaient de taxer les grands pollueurs, ils auraient 4,2 milliards de dollars à leur disposition.

Quand le gouvernement fera-t-il comme pour les secteurs des banques et des assurances en instaurant une taxe sur les profits excessifs du secteur des combustibles fossiles, où les cinq plus

Affaires courantes

grandes sociétés ont engrangé 38 milliards de dollars l'an dernier? Quand seront-elles taxées?

L'hon. Steven Guilbeault (ministre de l'Environnement et du Changement climatique, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement en a fait plus que tout autre gouvernement pour faire en sorte que les grandes pétrolières assument leur juste part du fardeau fiscal et de la lutte contre les changements climatiques.

Il existe déjà des règlements pour veiller à ce qu'elles réduisent leurs émissions de méthane, un gaz à effet de serre très puissant, d'au moins 40 % d'ici 2025, et d'au moins 75 % d'ici 2030. Le gouvernement a plafonné les émissions du secteur pétrolier et gazier. Comme mon collègue vient de le rappeler à la Chambre, le gouvernement a également imposé une surtaxe sur le rachat d'actions.

Aucun autre gouvernement n'en fait autant pour que les sociétés pétrolières paient leur juste part.

AFFAIRES COURANTES

[Français]

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Mme Marie-France Lalonde (secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, conformément à l'article 32(2) du Règlement et à la politique actuelle sur le dépôt des traités au Parlement, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, le traité intitulé « Accord-cadre entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République fédérative du Brésil concernant la coopération en matière de défense », signé à Brasilia le 27 juin 2023.

* * *

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

RESSOURCES HUMAINES, DÉVELOPPEMENT DES COMPÉTENCES,
DÉVELOPPEMENT SOCIAL ET CONDITION DES PERSONNES
HANDICAPÉES

M. Scott Aitchison (Parry Sound—Muskoka, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le 13^e rapport du Comité permanent des ressources humaines, du développement des compétences, du développement social et de la condition des personnes handicapées. Ce rapport porte sur la motion adoptée par le Comité le lundi 16 octobre 2023 au sujet de la crise du logement au Canada.

[Traduction]

PROCÉDURE ET AFFAIRES DE LA CHAMBRE

M. Blake Desjarlais (Edmonton Griesbach, NPD): Monsieur le Président, il y a eu des discussions entre les partis, et je pense que vous constaterez qu'il y a un consentement unanime à l'égard de la motion suivante.

Je propose:

Que la liste des membres du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre soit modifiée comme suit: M. Green (Hamilton-Centre) en remplacement de Mme Blaney (North Island—Powell River).

[Français]

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.

Affaires courantes

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.)

* * *

● (1215)

PETITIONS

LES ESPÈCES MIGRATRICES EN DANGER

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de prendre la parole aujourd'hui pour présenter une pétition.

[Traduction]

Les habitants de ma région demeurent très préoccupés par l'exploitation forestière dans les forêts anciennes. Les pétitionnaires demandent au gouvernement de respecter son obligation de protéger les oiseaux migrateurs en limitant l'exploitation forestière dans les habitats essentiels d'oiseaux migrateurs en voie de disparition, en particulier le guillemot marbré.

LES PENSIONS ALIMENTAIRES POUR ENFANTS

M. Tom Kmiec (Calgary Shepard, PCC): Monsieur le Président, je présente une pétition au nom de concitoyens de ma circonscription. Ils attirent l'attention de la Chambre sur le fait que le Canada a maintenant le taux le plus élevé d'unions de fait parmi les pays du G7, et que la proportion de conjoints de fait est passée de 6 % en 1981 à 23 % en 2021.

Les pétitionnaires attirent également l'attention de la Chambre sur le fait que près de 4 enfants sur 10 vivent avec un parent seul, des beaux-parents ou des parents en union de fait ou dans une autre union non traditionnelle.

Les pétitionnaires demandent à la ministre de la Justice d'entreprendre un examen législatif de la Loi sur le divorce, et particulièrement des Lignes directrices fédérales sur les pensions alimentaires pour enfants, afin qu'elles tiennent compte de l'évolution de la réalité des familles reconstituées et des fluctuations du revenu au fil du temps et qu'elles répondent mieux aux besoins des enfants en garde partagée.

LE TRANSPORT AÉRIEN

M. Scott Aitchison (Parry Sound—Muskoka, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux de présenter une pétition lancée par Tammy Lachapelle-Ward de Katrine, dans ma circonscription. Les pétitionnaires pressent le ministre des Transports de demander qu'on modifie le règlement actuel afin que les hydroaérodromes soient soumis aux mêmes exigences que les aérodromes terrestres. Il existe une échappatoire qui fait en sorte qu'on peut souvent contourner les règlements de zonage et les mesures de protection qui visent les berges des lacs un peu partout au pays. Les pétitionnaires croient qu'il est temps qu'on élimine cette échappatoire. Je suis fier de présenter cette pétition à la Chambre aujourd'hui et d'y apposer mon nom.

LES ARMES À FEU

Mme Cathay Wagantall (Yorkton—Melville, PCC): Monsieur le Président, la première des pétitions que je présente aujourd'hui vise à protéger la santé et la sécurité des propriétaires d'armes à feu du Canada.

Les pétitionnaires reconnaissent l'importance de posséder une arme à feu, mais ils s'inquiètent de la perte auditive découlant des

niveaux de bruit préjudiciables causés par les armes à feu et soulignent la nécessité de réduire ce bruit. Ils indiquent qu'un seul dispositif, le silencieux, est reconnu internationalement comme mesure de santé et sécurité. Toutefois, ce dispositif est interdit au Canada.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement d'autoriser les propriétaires d'armes à feu à se procurer et à utiliser le silencieux comme dispositif de réduction du bruit pour toutes les activités légales de chasse et de tir sportif.

LE CODE CRIMINEL

Mme Cathay Wagantall (Yorkton—Melville, PCC): Monsieur le Président, dans la deuxième pétition que je présente, les pétitionnaires demandent à la Chambre des communes d'adopter des mesures législatives pour inscrire dans le Code criminel, parmi les circonstances aggravantes aux fins de la détermination de la peine, la violence envers une femme enceinte ou l'infliction de blessures à un enfant à naître.

Les pétitionnaires savent que le risque de violence à l'endroit des femmes augmente quand elles sont enceintes, que le fait de blesser ou de tuer un enfant à naître n'est pas pris en compte en ce moment, et que le Canada n'a pas de loi sur l'avortement. Ce vide juridique est tellement extrême que nous ne reconnaissons même pas les enfants à naître en tant que victimes de crimes violents.

LA SANTÉ

Mme Cathay Wagantall (Yorkton—Melville, PCC): Monsieur le Président, dans la troisième et dernière pétition, les pétitionnaires demandent au Parlement de garantir à chaque Canadien le droit à la liberté de choix en santé en édictant la Charte de la liberté de choix en santé rédigée pour la Natural Health Products Protection Association le 4 septembre 2008.

La liberté de choix en matière de soins de santé devient de plus en plus restreinte et menacée par les lois et les règlements du gouvernement du Canada. Selon les pétitionnaires, les Canadiens sont aptes à prendre leurs propres décisions en matière de santé sans l'ingérence de l'État.

L'AIDE MÉDICALE À MOURIR

M. Martin Shields (Bow River, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole pour présenter une pétition au nom d'habitants de ma circonscription, Bow River.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement d'empêcher l'accès à l'aide médicale à mourir lorsque la maladie mentale est le seul problème de santé et de protéger les Canadiens souffrant de maladie mentale en facilitant leur traitement et leur guérison, et non leur mort.

Les conservateurs pensent aussi que les Canadiens souffrant de maladie mentale devraient être soignés avec dignité et recevoir les traitements dont ils ont besoin. Il est possible de se rétablir d'une maladie mentale, et nous ne devrions jamais laisser tomber des Canadiens.

• (1220)

LA SANTÉ

M. Ziad Aboultaif (Edmonton Manning, PCC): Monsieur le Président, j'ai reçu beaucoup de messages à propos de cette pétition présentée par des habitants de ma circonscription. Elle porte sur des mesures de Santé Canada visant les produits de santé naturels, qui obligeront de nombreuses PME à cesser leurs activités au Canada et qui réduiront le choix de ce type de produits au pays.

Par conséquent, les pétitionnaires demandent au ministre de la Santé de travailler avec l'industrie afin de moderniser l'étiquetage et de rajuster les taux de recouvrement des coûts proposés par Santé Canada pour tenir compte de la taille et de la portée de l'industrie. Ils font valoir que de nouvelles modifications à la réglementation ne devraient pas être envisagées avant que le cadre de réglementation des produits d'autosoins soit modifié, que les arriérés soient éliminés, que les activités se déroulent efficacement et que des politiques et procédures soient mises en place pour garantir la stabilité du processus de sélection pour les produits de santé naturels.

POSTES CANADA

Mme Tracy Gray (Kelowna—Lake Country, PCC): Monsieur le Président, j'ai une pétition à présenter au nom des résidents de ma circonscription de Kelowna—Lake Country et des environs.

Les pétitionnaires affirment que Big White Ski Resort est un moteur économique et un employeur important pour la région. Située sur la montagne Big White, la station est la deuxième destination hivernale de la Colombie-Britannique sur le plan de la fréquentation, car elle accueille plus de 650 000 skieurs et plus d'un million de clients chaque année.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement de créer un code postal à Big White Mountain, et cela importe pour un certain nombre de raisons. Les codes postaux facilitent la perception et le paiement juste et efficace de l'impôt foncier, ainsi que la navigation à l'aide des logiciels de cartographie. Ils seraient utiles aux organisations touristiques, car ils permettraient d'étiqueter et de géolocaliser avec précision le contenu généré par les utilisateurs, sans oublier les services essentiels tels que les assurances.

Les pétitionnaires prient le ministre des Services publics et de l'Approvisionnement de collaborer avec Postes Canada et de veiller à ce que la création d'un code postal pour Big White Ski Resort soit priorisée et traitée rapidement.

LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

M. Mark Gerretsen (Kingston et les Îles, Lib.): Monsieur le Président, je présente aujourd'hui une pétition au nom de Canadiens qui désirent attirer l'attention du gouvernement sur les effets du changement climatique que le Canada ressent maintenant, qui se traduisent par des inondations, des feux de forêt et des températures extrêmes.

Les pétitionnaires soulignent que pour faire face à la crise climatique, il faut réduire radicalement les émissions de gaz à effet de serre afin de limiter le réchauffement climatique. Ils rappellent l'engagement du gouvernement fédéral à plafonner et à réduire les émissions provenant du secteur pétrolier et gazier en vue d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement du Canada d'instaurer immédiatement, dans le secteur pétrolier et gazier, des plafonds d'émissions ambitieux, réalistes et de grande portée qui per-

Ordres émanant du gouvernement

mettront au Canada d'atteindre les objectifs nécessaires de réduction des émissions qu'il s'est fixés à l'horizon 2030.

* * *

QUESTIONS AU FEUILLETON

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

Le Président: D'accord?

Des voix: D'accord.

ORDRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT

[Français]

LOI SUR L'AMÉLIORATION DE LA TRANSPARENCE ET DE LA RESPONSABILITÉ DANS LE SYSTÈME DE TRANSPORT

La Chambre reprend l'étude de la motion portant que le projet de loi C-52, Loi édictant la Loi sur la responsabilité en matière de transport aérien et modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi maritime du Canada, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

M. Gabriel Ste-Marie (Joliette, BQ): Monsieur le Président, c'est avec un grand enthousiasme que je prends aujourd'hui la parole au sujet du projet de loi C-52.

D'emblée, j'annonce que le Bloc québécois appuiera ce projet de loi pour avoir la possibilité de l'étudier plus en profondeur en comité et de le bonifier.

On comprend que le projet de loi essaie de régler différents problèmes apparus dans nos aéroports depuis la reprise du trafic aérien. C'est évidemment une bonne chose parce que, des problèmes dans nos aéroports, ce n'est pas ce qui manque depuis la fin de la COVID-19.

Cela me mène au premier point de mon discours qui porte sur les normes de service dans les aéroports et pour les transporteurs aériens. Je crois que l'intention est ici la bonne. On se souvient tous, enfin pour celles et ceux qui ont réussi à obtenir un passeport du fédéral pour voyager, de la pagaille qui a eu lieu dans les aéroports du Canada à l'été 2022.

Le gouvernement, on s'en souvient, refusait de proposer un plan de levée des mesures sanitaires. Pourquoi? C'est parce que, plutôt que d'offrir de la prévisibilité à nos citoyennes, à nos citoyens, à nos industries et à nos entreprises, il avait préféré contribuer à polariser cet enjeu, comme le Parti conservateur. Chacun l'a fait à sa manière.

Le résultat est que, quand le gouvernement a levé les restrictions sanitaires pour voyager à l'international, les gens se sont précipités dans nos aéroports. Cela a donné lieu au chaos qu'on a connu: des vols ont été annulés et retardés par centaines, des passagers ont été pris à dormir sur le plancher des aéroports, du temps d'attente interminable aux douanes a été observé. En passant, le temps d'attente interminable aux douanes relève de la responsabilité du fédéral. C'est sans oublier qu'il y a eu des files d'attente épouvantables pour l'embarquement.

Ordres émanant du gouvernement

Avant de vivre tous ces problèmes, le Bloc québécois avait eu l'intuition juste. Nous avons prévenu le gouvernement que sa charte libérale des droits des voyageurs était loin d'être une panacée. Les tristes événements nous en ont malheureusement donné la preuve.

Il a été clairement démontré que certaines compagnies ont préféré faire plus d'argent en vendant plus de places que leurs vols ne pouvaient en contenir. Elles savaient qu'elles seraient incapables d'honorer leurs engagements. Cependant, elles savaient aussi que ce ne serait pas trop grave, parce que nombre des plaintes iraient mourir devant l'Office du transport du Canada en raison de ses délais interminables. Faute de mécanisme punitif sévère pour ces entreprises, certaines ont choisi la délinquance, et c'est à déplorer.

Dans cette saga, le deuxième moment clé est l'hiver dernier. On se rappelle qu'une tempête de neige avait forcé l'annulation de plusieurs vols. On s'entend pour dire qu'une tempête de neige, ce n'est de la faute de personne, même pas du ministre de l'Environnement et du Changement climatique. On n'ira pas accuser le gouvernement d'être responsable de la pluie et du beau temps — surtout pas du beau temps, évidemment. Il n'en demeure pas moins que, même si des événements extérieurs peuvent affecter le service de transport aérien, cela ne devrait pas être une excuse pour que les compagnies aériennes se dédouanent de leurs responsabilités envers leurs clients. Elles doivent offrir de la nourriture lorsque les gens sont pris à attendre pendant plusieurs heures, ou encore des chambres d'hôtel et un vol de retour quand leurs clients sont pris au Mexique, par exemple. Malheureusement, certains transporteurs aériens ont encore ici manqué à leurs devoirs durant cet épisode.

À ce sujet, je me réfère aux firmes Cirium et FlightAware, qui ont compilé les données pour le quotidien *La Presse* et qui nous rappellent qu'il y a eu plus de 2 400 retards et annulations durant la période des Fêtes, l'an dernier, c'est-à-dire entre le 19 décembre 2022 et le 4 janvier 2023. On y apprend notamment que plus de 55 % des 1 000 vols d'Air Canada ont connu des retards. Pour Sunwing, on parle des deux tiers. Aucune compagnie n'y a échappé. C'est à ce moment que Sunwing avait suspendu plusieurs vols de retour du Mexique, ce qui avait eu pour effet de bloquer des voyageurs là-bas pendant plusieurs jours. On avait dénoncé son incompétence et la compagnie avait été forcée de présenter des excuses à ses clients.

On parle beaucoup des compagnies aériennes, mais souvenons-nous aussi de VIA Rail. Cette entreprise ferroviaire avait aussi été pointée du doigt. Certains passagers avaient été pris à bord d'un train pendant plusieurs heures. Il y a même eu un cas où il s'agissait d'une journée entière. C'est inacceptable.

À la suite de ce deuxième événement inacceptable, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités s'était saisi du problème. On se rappelle que mon estimé collègue de Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, que je salue, avait alors proposé plusieurs améliorations à la charte des voyageurs.

• (1225)

Par exemple, faire porter le fardeau de la preuve aux compagnies aériennes; corriger les motifs pour lesquels un transporteur n'est pas obligé de fournir un dédommagement; améliorer le processus de traitement des plaintes pour réduire les délais - enfin; rendre publiques les décisions de l'Office des transports du Canada pour établir un genre de jurisprudence afin de savoir, quand vient notre tour de plaider plusieurs années après l'incident, sur quoi se base l'Of-

fice, exactement; et augmenter les amendes pour les transporteurs aériens.

Ces propositions ont été reprises dans le projet de loi du gouvernement C-32. Il restait alors un besoin, celui de faire en sorte que les compagnies aériennes traitent les gens avec respect et dignité. C'est, je crois, l'objectif que visent les normes de service: faire en sorte que les compagnies traitent les gens comme du monde, par exemple et comme dit précédemment, en leur offrant de la nourriture quand l'avion est pris au sol pendant plusieurs heures et une chambre d'hôtel au lieu du plancher pour dormir. C'est donc un pas dans la bonne direction, et nous saluons cela.

Le seul bémol que j'apporterais à cette mesure, c'est qu'elle ne force pas le gouvernement à se doter de normes pour les services qu'il offre lui-même. On le sait, certains retards dans les aéroports sont causés par le fédéral. J'en ai parlé il y a quelques instants. Les attentes interminables aux douanes et à la sécurité parce qu'Ottawa ne fournit pas assez d'agents, ce n'est pas la responsabilité ni des transporteurs aériens ni des administrations aéroportuaires. Il faudrait que le fédéral prêche par l'exemple et qu'il se donne des normes de service. C'est ce qu'on lui demande aujourd'hui. Encore une fois, ce qu'on voit dans ce projet de loi, c'est qu'on met des normes pour les aéroports et les compagnies aériennes. C'est bien, mais nous, en royauté qui ne négocie pas avec ses sujets, restons au-dessus de cela, et ce n'est pas réglé. Cela aura dû être fait ici en même temps afin de donner l'exemple.

Mon second point sur ce projet de loi concerne complètement autre chose: la gestion du bruit des aéroports par respect pour son voisinage. Le projet de loi force les exploitants d'aéroports à former un comité de gestion du bruit. Ce comité aurait pour mandat de traiter les plaintes du public et de l'informer des modifications concernant le bruit. Le comité est composé d'un représentant de l'exploitant de l'aéroport, de Nav Canada, d'un élu municipal local et d'un représentant des transporteurs aériens. Le projet de loi prévoit que le comité se réunit au moins quatre fois par année devant public.

Concrètement, il est difficile de dire si le comité créé va vraiment améliorer le bon voisinage entre les aéroports et les résidents, mais on peut tout de même croire que l'existence de ce comité va faciliter le processus et la communication sur cette question. On le sait, les problèmes de voisinage entre les aéroports et les résidents sont nombreux et ils sont souvent présentés aux bureaux des députés qui représentent ces citoyens. Comme je le disais, le comité ne va pas tout régler, mais il peut faciliter la communication. C'est pourquoi nous saluons l'intention de cette partie, mais nous sommes conscients que cela demeure un problème grave et profond. Il y a des citoyens qui nous interpellent, surtout nos collègues qui ont des circonscriptions avec des aéroports près de milieux densément habités. La population vient qu'elle n'en peut plus d'entendre des bruits d'avion toute la journée. Il faut continuer à en faire plus, mais c'est un bon pas ici.

Un autre élément que nous voyons d'un bon œil est l'établissement de cibles de réduction des gaz à effet de serre pour les aéroports et les ports. Elles n'y échappent pas.

Comme on le sait, le projet de loi force les municipalités à développer et à adopter un plan quinquennal sur les mesures d'adaptation aux changements climatiques. On parle des impacts actuels et anticipés des changements climatiques sur l'exploitation de l'aéroport pour les administrations aéroportuaires et de réduction de gaz à effet de serre. On notamment parle de cibles, de moyens de changement en lien avec le plan précédent. Les administrations rendent ensuite public leur plan.

Cette partie du projet de loi vise à forcer les administrations portuaires et aéroportuaires à faire un plan de réduction et d'adaptation aux changements climatiques. Étant donné l'importance que revêtent ces infrastructures, nous saluons la proposition ici aussi.

Toutefois, il y a un problème que l'on retrouve à plusieurs endroits dans ce projet de loi et dans plusieurs projets de loi proposés par le gouvernement. Quel est le problème?

• (1230)

C'est que les obligations des aéroports seront déterminées par règlement. Autrement dit, elles seront déterminées par le gouvernement, qui n'aura pas de comptes à rendre à la Chambre, à nous les législateurs. Aujourd'hui, alors que nous débattons du projet de loi C-52, il nous est impossible de déterminer l'effort qu'auront à faire les administrations aéroportuaires. Dit autrement, le projet de loi C-52 vient donner le pouvoir au gouvernement de dire qu'il va imposer des règles plus tard, qu'il va les déterminer tout seul et qu'il ne rendra de comptes à personne.

C'est probablement la précipitation qui explique cela. On veut probablement aller trop vite et on ne prend pas le temps de bien faire les choses. Je vais y revenir un peu plus tard dans mon discours.

Bref, cela paraît bien sur papier, mais puisque le diable est dans les détails et que ceux-ci seront décidés plus tard par règlement, nous nous permettons d'être sceptiques quant à la portée de cette mesure. Comme je le disais, ce n'est pas la première fois que le gouvernement annonce de belles intentions en matière d'environnement, alors que nous savons que sa vraie nature, c'est d'abord de continuer à donner des subventions aux sociétés pétrolières, d'autoriser Bay du Nord, de financer à grands frais l'agrandissement de Trans Mountain, et ainsi de suite. Ne soyons pas dupes.

Revenons au projet de loi C-52. Une autre de ses parties porte sur la récolte d'informations et le traitement des plaintes concernant l'accessibilité à nos aéroports pour les personnes en situation de handicap. C'est évidemment un élément très important. Ici encore, l'intention est plus que louable et elle correspond d'ailleurs à l'objectif de la Loi canadienne sur l'accessibilité, c'est-à-dire d'éliminer les obstacles pour les personnes en situation de handicap d'ici 2040. Nous avons tous vu dans l'actualité des témoignages de personnes en situation de handicap qui n'ont pas pu recevoir les services et l'accompagnement qui étaient pourtant nécessaires. En plus, très souvent, on ne leur accordait pas le respect que toute personne mérite. Chaque situation du genre en est une de trop et est inacceptable. Il est impératif que les choses changent, que les choses bougent. Souhaitons que le projet de loi C-52 contribue à améliorer la situation et que ces situations qui ont été vécues ne se reproduisent plus jamais.

Comme je le disais, le problème, c'est qu'on n'indique pas dans le projet de loi ce que compte faire le gouvernement pour améliorer la situation, mais on indique qu'il va pouvoir formuler des règlements sur la question. On cible un problème qu'on doit régler pour

se conformer aux autres lois. Or, on donne au gouvernement le pouvoir d'adopter des règlements, et il n'aura pas de comptes à rendre à la Chambre, ce qui n'est pas acceptable.

Encore une fois, je me permets de formuler une critique sur cette façon de faire. Créer des lois qui ne font que permettre au ministre de faire des règlements, cela contourne l'esprit de la fonction législative du Parlement. Cela ne nous permet pas à nous, les élus, de défendre adéquatement les intérêts des citoyens que nous représentons.

J'aimerais à un moment donné formuler officiellement cette demande à la présidence, qui est la défenseuse de nos droits et de nos privilèges à la Chambre. J'aimerais savoir s'il est acceptable que le gouvernement fonctionne aussi souvent de la sorte en faisant tout passer par règlement plutôt que par des lois qui peuvent être étudiées en profondeur par nous, les législateurs. À mon avis, le gouvernement s'arroge des droits qui sont ceux de la Chambre en procédant de la sorte. Évidemment, quand le vote est majoritaire, c'est la Chambre qui donne ces droits au gouvernement. Cela soulève une question assez profonde. On procède ainsi pour aller vite et pour cacher ce qui ne sera pas populaire, entre autres. C'est une question qui mérite beaucoup de réflexion.

Ce qui est prévu au projet de loi C-52 dans sa forme actuelle aurait pour effet de créer beaucoup d'incertitude pour l'industrie, à qui on annonce une intention sans rien dire sur les moyens qui seront employés. L'industrie va-t-elle recevoir l'information concrète sur ce qui va être mis en œuvre dans le règlement? Va-t-elle pouvoir discuter de façon constructive et positive dans des délais acceptables accordés par le gouvernement? On ne peut que se fier à la bonne foi du gouvernement. Cela mène à une concentration des pouvoirs. C'est inquiétant, parce que quand on concentre le pouvoir dans les mains du ministre, c'est aussi contraire à l'esprit de la séparation des pouvoirs nécessaire à notre santé démocratique.

J'ai pris le temps de faire ce petit rappel. Je pense que c'est nécessaire parce que nous préférons que le gouvernement fasse son travail et légifère par le truchement de lois plutôt que par le truchement de règlements. Nous croyons que c'est nécessaire, même quand on a une intention très noble comme celle de rendre nos aéroports plus accessibles et inclusifs.

À ce sujet, il y a une autre partie de ce projet de loi que je veux saluer. Le projet de loi prévoit que les administrations aéroportuaires devront dorénavant produire un rapport sur la diversité au sein des administrateurs et de la haute direction.

• (1235)

Encore une fois, les détails seront définis par règlement. Quand on se fie à ce qu'a écrit Statistique Canada dans son rapport sur la diversité au sein des postes d'administrateurs et de dirigeants, on voit que les inégalités persistent lorsqu'on compare les hommes, les femmes et les minorités visibles. Comme on le sait, ces deux derniers groupes sont sous-représentés et des écarts de salaires persistent, et ce, même lorsque les principales caractéristiques qui expliquent les écarts, à savoir la profession, la scolarité, le nombre de semaines et le nombre d'heures travaillées, sont considérées dans l'étude de Statistique Canada.

Nous avons le devoir de lutter contre ces iniquités et nous continuerons à le faire. Nous saluons le fait qu'il y ait une partie à ce sujet dans le projet de loi C-52. Toutefois, on ne dit pas ce qui va être fait. On annonce une intention sur le fait que cela sera défini par règlement, encore une fois.

Ordres émanant du gouvernement

Pour conclure, il y a plein d'aspects que j'aurais voulu aborder en ce qui concerne ce projet de loi, notamment des critiques sur la partie 3 du projet de loi et les modifications sur les droits émis par les ports. Dans la partie 3, le projet de loi vient modifier la Loi maritime du Canada et les dispositions concernant la fixation des droits. On parle de toutes formes de taxes, à savoir les péages, les contributions et les redevances, notamment pour l'accès, l'accostage et l'amarrage aux ports, à l'exclusion de toutes sommes versées au titre d'un bail ou d'un permis. On établit une liste de principes que doivent respecter les administrations portuaires lorsqu'elles fixent leurs droits. De plus, cette partie du projet de loi vient encadrer les plaintes sur ces mêmes droits.

Nous avons quelques réserves sur ces principes. Cela pourrait être débattu en comité, bonifié ou éclairci. Au point a), par exemple, on dit que « les droits sont fixés conformément à une méthode de calcul claire qui a été établie et publiée par l'administration et qui énonce les conditions applicables à ces droits ». Nous nous interrogeons sur la nécessité et les raisons justifiant un tel principe. Il y a aussi le point c), qui stipule que « le taux des droits ne peut être tel que les recettes anticipées, d'après des prévisions raisonnables et prudentes, dépassent les obligations financières actuelles et futures de l'administration ». Ce que nous craignons ici, c'est que cette formulation puisse nuire au développement et aux investissements dans les infrastructures portuaires.

Le projet de loi permet également à l'Office des transports du Canada de prendre des règlements pour établir des droits pour gérer les dispositions du projet de loi sur les droits. On ne précise pas à qui vont être facturés ces droits puisque le tout sera fixé par règlement, encore une fois. C'est la façon de gouverner de ce parti: on rédige un projet de loi, on nous demande de voter en faveur, on décide tout par règlement et on n'a plus de comptes à nous rendre. Est-ce parce que les gens de ce parti ont l'esprit mal tourné et ont des choses cachées à faire adopter ou est-ce parce qu'ils sont juste incompétents? La question se pose, mais, dans les deux cas, c'est déplorable.

Évidemment, en comité, nous allons nous assurer que les principes énoncés par le projet de loi ne viennent pas nuire à la compétitivité des ports québécois et canadiens. De plus, nous allons prendre le temps d'étudier les principes et leurs effets. Par exemple, toujours dans cette partie, nous ne sommes pas convaincus que la formule de traitement des plaintes soit la meilleure et nous nous questionnons sur les justificatifs derrière les principes qui vont déterminer l'émission des droits pour les ports. Je suis certain que mes collègues vont aborder ces aspects plus en détail dans les discours à venir.

Je veux terminer en soulignant que le Bloc québécois, fidèle à son habitude, prendra le temps d'étudier le projet de loi en comité afin de l'améliorer, en gardant toujours au cœur de ses préoccupations le fait que cette future loi devra améliorer la vie et le quotidien des Québécoises et des Québécois. C'est toujours dans ce sens que nous travaillons.

• (1240)

[Traduction]

M. Chandra Arya (Nepean, Lib.): Madame la Présidente, le député a mentionné à plusieurs reprises que le projet de loi donnerait au ministre un pouvoir de réglementation. N'en est-il pas généralement ainsi en vertu de la Constitution et de la structure de gouvernance? La loi fournit des principes directeurs, tandis que le fonctionnement et la mise en œuvre des procédures se font par l'in-

termédiaire de règlements. Si nous donnons au ministre le pouvoir de réglementer, cela lui permettra de faire des ajouts ou des changements en fonction des circonstances du jour. C'est ce que je veux vérifier.

[Français]

M. Gabriel Ste-Marie: Madame la Présidente, je remercie mon honorable collègue de sa question et de sa réflexion.

Le parlementarisme fonctionne grâce à la confiance qu'accordent les législateurs au gouvernement. La question est de savoir si le gouvernement a la confiance de la Chambre. De plus en plus, l'actuel gouvernement augmente son pouvoir de déterminer les détails d'un projet de loi par voie de règlement et c'est ce que je dénonce.

En effet, il y a toujours eu une certaine part de spécifications qui sont déterminées par voie de règlement plus tard. Toutefois, j'observe que cela augmente. Je vais donner l'exemple d'un règlement mal intentionné qui peut venir contredire l'esprit de la loi. Prenons l'exemple de l'accord entre le Canada et la Barbade. Il y a un article de loi qui dit qu'on n'a pas le droit d'utiliser la Barbade comme paradis fiscal, mais il y a un obscur règlement qui vient contourner l'esprit de cette loi.

C'est donc pour cela que je préfère que des comptes soient rendus à la Chambre. Quand cela passe par voie de règlement, ce n'est plus possible.

• (1245)

M. Bernard Généreux (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, PCC): Madame la Présidente, je suis heureux d'entendre mon collègue dire que le gouvernement fait adopter des lois pour ensuite les appliquer par voie de règlement. Nous avons une preuve absolument incroyable devant nous.

J'aimerais que mon collègue réponde à ceci: pourquoi le Bloc québécois appuie-t-il le gouvernement aussi souvent et, plus particulièrement, pourquoi a-t-il appuyé la deuxième taxe sur le carbone, c'est-à-dire le Règlement sur les combustibles propres?

Comment se fait-il que le Bloc québécois appuie le gouvernement dans l'application par voie de règlement de quelque chose comme cela qui fait mal aux Québécois actuellement? Les gens ont de la misère à arriver. D'ailleurs, ce matin, à la période des questions orales, des députés du Bloc québécois disaient que 872 000 Québécois se rendent tous les mois dans les banques alimentaires.

Mon collègue est-il d'accord avec moi pour dire que le Règlement sur les combustibles propres, lequel a été appuyé par le Bloc québécois, est un exemple qui entraîne des conséquences malheureuses?

M. Gabriel Ste-Marie: Madame la Présidente, je suis très heureux de la question. Cela va me permettre de rectifier certains faits. Par exemple, les conservateurs font des publicités à la télévision qui disent que ce règlement est une taxe bloquiste-libérale. Il n'y a rien de plus faux. C'est mensonger et, à la limite, diffamatoire.

Le Bloc québécois n'a jamais voté et ne votera jamais pour un règlement. Comme je le disais dans mon discours, c'est le gouvernement qui fait les règlements. Ce que nous avons fait, c'est voter contre deux motions épouvantables présentées par le Parti conservateur. Les conservateurs formulent toujours leurs motions de façon à ce que tous les autres partis votent contre. C'est exactement ce qui est arrivé.

Une voix: Oh, oh!

M. Gabriel Ste-Marie: Madame la Présidente, le député chahute et m'empêche de répondre convenablement à sa question.

Le Règlement sur les combustibles propres n'est pas une taxe parce qu'il demande à l'industrie des carburants de réduire ses émissions de gaz à effet de serre et non de prélever de l'argent pour le gouvernement.

Mon temps de parole est presque écoulé. En terminant, en ce qui concerne l'augmentation de 17 ¢ et de 20 ¢ par litre d'essence, c'est archifaux aussi. J'aurai le temps de répondre à cela une autre fois.

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): Je rappelle aux députés qu'une fois qu'ils ont posé une question, ils doivent attendre leur tour avant de faire des commentaires. Ils ne doivent pas parler pendant qu'un député a la parole.

L'honorable députée de Churchill—Keewatinook Aski a la parole.

Mme Niki Ashton (Churchill—Keewatinook Aski, NPD): Madame la Présidente, je remercie mon collègue d'avoir soulevé les préoccupations de son parti envers ce projet de loi.

J'aimerais mettre l'accent sur le secteur aérien et sur une question qui touche plusieurs Canadiens et Canadiennes, plusieurs Québécois et Québécoises. Ces derniers sont frustrés que le gouvernement fédéral adopte une charte des droits des passagers faible et qu'il ne saisisse pas l'occasion de se tenir debout face aux lignes aériennes qui exploitent les passagers et qui les mettent dans des positions très difficiles, sans les indemniser ou leur donner un traitement juste.

Qu'en pense mon collègue?

M. Gabriel Ste-Marie: Madame la Présidente, je remercie mon honorable collègue de son importante question et de son importante indignation. Nous sommes tous indignés que les grandes compagnies puissent se comporter de la sorte.

On est dans un système où, quand il y a une transaction marchande de service de vols aériens, on est en droit de recevoir un bon service. La législation fédérale actuelle est défailante lorsque ce n'est pas le cas. Je me réfère encore au travail de mon collègue de Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, qui siège notamment au Comité permanent des transports, et de ses collègues qui travaillent à faire changer cela.

Avec la législation actuelle, les grandes entreprises de transport aérien ont un incitatif économique à prendre plus de risques pour maximiser leurs profits. Lorsqu'elles ont un manque de service, par exemple s'il manque de places sur un vol parce qu'elles ont vendu trop de billets, les conséquences sont que la consommatrice ou le consommateur doit faire les démarches auprès de l'Office des transports du Canada et attendre plusieurs années pour peut-être avoir une réponse positive. Le coût des démarches, étant donné la législation défailante, fait que les compagnies aériennes prennent trop de risques. Cela doit être changé. Nous devons travailler en ce sens.

• (1250)

M. Martin Champoux (Drummond, BQ): Madame la Présidente, je félicite mon collègue de Joliette pour la clarté de son propos.

Tantôt, dans une réponse qu'il donnait à notre collègue de Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, il n'avait pas tout à fait terminé et je trouvais que sa réponse était intéressante.

Ordres émanant du gouvernement

Cela permettrait à nos collègues conservateurs de s'instruire enfin un peu sur ce que sont vraiment les faits sur la question du carbone. Il était rendu à expliquer en quoi il était faux et archifaux que cette réglementation faisait augmenter le coût à la pompe de 17 ou 20 ¢ le litre. Le chiffre change selon la vitesse du vent avec les conservateurs.

J'aimerais qu'il complète sa réponse à ce sujet. J'invite mon collègue de Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup à écouter attentivement.

M. Gabriel Ste-Marie: Madame la Présidente, selon la réglementation du gouvernement, pour laquelle le Bloc québécois n'a jamais voté et ne votera jamais pour ou contre puisque c'est un règlement, il faut que l'industrie diminue ses gaz à effet de serre. Les fonctionnaires du gouvernement ont calculé que cela représente un coût pour l'industrie qui peut représenter jusqu'à 17 ¢. Si cette réglementation n'était pas en vigueur, la situation s'appliquerait quand même au Québec, puisque le Québec a à peu près la même réglementation, voire un peu plus sévère. Pour justifier cette exigence, le gouvernement a donné des dizaines de milliards de dollars en subventions à l'industrie pétrolière en disant que c'était pour l'aider à réduire ses émissions. On peut donc penser que la grande partie du coût imputé va être couvert par les subventions.

Prenons par exemple l'extraction des pétrolières dans l'Ouest. Je rappelle que le prix est négocié à la Bourse de New York. Quel est le prix à la pompe pour la partie de l'extraction du pétrole? C'est la Bourse de New York qui en décide. Est-ce que le règlement du gouvernement serait suffisant pour faire augmenter le prix du pétrole à New York? Je n'en suis pas convaincu.

[Traduction]

M. Chandra Arya (Nepean, Lib.): Madame la Présidente, le député a mentionné l'exigence de divulguer de l'information sur la diversité au conseil d'administration et à la haute direction des administrations aéroportuaires. Il y a quelques années, nous avons adopté le projet de loi C-25 qui obligeait les sociétés publiques à divulguer leurs politiques en matière de diversité dans leurs communications annuelles à l'intention des actionnaires. Le projet de loi délèguait également au ministre la responsabilité de prendre des règlements définissant la diversité comme incluant les Autochtones, les femmes, les minorités visibles et les personnes handicapées. Le député ne croit-il pas que cette solution pourrait également s'appliquer dans ce cas-ci?

[Français]

M. Gabriel Ste-Marie: Madame la Présidente, je trouve cela tout à fait intéressant.

Le but, c'est la fin. À la fin, il faut avoir une représentation équivalente à ce qu'on retrouve dans l'ensemble de la population dans les divers postes de pouvoir. Ce que je propose, c'est qu'au comité cela puisse être défini pour qu'on arrive, à la fin, au moyen exigé. Encore une fois, quand cela passe par réglementation, cela échappe au contrôle du comité et des législateurs en faisant confiance seulement au gouvernement. J'essaie donc de minimiser ce genre d'intervention.

Ordres émanant du gouvernement

[Traduction]

Mme Bonita Zarrillo (Port Moody—Coquitlam, NPD): Madame la Présidente, ce projet de loi tombe à point. Je prends la parole aujourd'hui au nom des gens de ma circonscription, Port Moody—Coquitlam, qui englobe Anmore et Belcarra, de même que Port Coquitlam, qui ont récemment soumis une pétition au gouvernement concernant le projet de modernisation de l'espace aérien de Vancouver.

Les pétitionnaires ont demandé au ministre des Transports:

[...] de préparer une évaluation environnementale indépendante sur les impacts des trajectoires de vol proposées relativement au bruit et aux émissions, y compris des recommandations destinées à minimiser ces impacts, avant la mise en œuvre des changements proposés. Cette évaluation environnementale devrait s'appuyer sur les plus récentes recherches et recommandations mondiales en matière de limites applicables au bruit et aux émissions, se tenir de manière indépendante de NAV CANADA, et ses résultats devraient être rendus publics lorsque complétés.

Voici la réponse que le ministre a fournie aux résidents de ma circonscription:

Le bruit des aéronefs est un problème complexe et souvent difficile auquel sont confrontées les autorités aéroportuaires et les collectivités du monde entier, et il est essentiel que le public ait la possibilité de donner son avis sur les changements éventuels.

Je suis d'accord avec lui à cet égard.

Il poursuit en disant:

C'est pourquoi le gouvernement du Canada a présenté le projet de loi C-52, qui, s'il est adopté, établirait une procédure permettant aux aéroports d'informer et de consulter le public sur les changements apportés à la conception de l'aéroport qui pourraient avoir une incidence sur le bruit des aéronefs.

Le ministre dit ensuite:

Transports Canada a déjà travaillé avec les aéroports canadiens et NAV CANADA pour élaborer un protocole volontaire à l'intention de l'industrie de l'aviation intitulé Protocole de communications et de consultation sur les modifications à l'espace aérien qui a été publié en 2015. Ce protocole a renforcé l'engagement de l'industrie aéronautique à prendre en considération les questions environnementales, ainsi qu'à communiquer avec les communautés et à les consulter.

Je prends la parole afin de dire au gouvernement que le protocole volontaire n'a pas respecté les normes en matière de consultation dans ma région. J'étais sur place lors des consultations menées par NAV CANADA à Coquitlam plus tôt cette année au sujet du projet de modernisation de l'espace aérien de Vancouver. Je peux rapporter aux députés que la salle n'était pas adaptée aux personnes handicapées et qu'elle ne convenait pas aux aînés. Il était difficile de s'y retrouver avec tous les panneaux d'information et il manquait de personnel pour répondre aux questions importantes des résidents.

En outre, même la Ville de Coquitlam n'avait pas été informée de la tenue de la séance de consultation, pas plus que les maires des deux municipalités qui bordent la ville de Coquitlam et ces derniers ont envoyé des lettres à NAV CANADA pour obtenir des précisions sur les plans de vol et demander plus de temps afin que les résidents puissent donner leur avis.

J'ai moi aussi envoyé une lettre à NAV CANADA pour faire savoir à l'organisme que son processus de consultation était inadéquat et pour demander qu'il accepte de prolonger la période de consultation. L'organisme a refusé. C'est un exemple qui montre que le protocole volontaire ne sert pas les intérêts de la population.

Ce projet de loi vise à améliorer la transparence et la responsabilité. À en juger par l'expérience des gens de ma collectivité, c'est certainement nécessaire. C'est pourquoi le NPD appuie le renvoi du projet de loi au comité. Même si le projet de loi C-52 permettrait

d'améliorer la collecte de données, la production de rapports et le processus pour les comités, il ne fait pas grand-chose pour établir des normes ou forcer la reddition de comptes afin de protéger les gens et l'environnement. Cela se voit dans la façon dont le projet de loi prévoit régler le problème du bruit des avions. Le trafic aérien au Canada s'est accru considérablement au cours de la dernière décennie, et les observateurs de l'industrie prévoient que cette tendance se maintiendra à mesure que le nombre de passagers et le volume de marchandises dans les aéroports canadiens continueront d'augmenter.

L'utilisation de la navigation fondée sur les performances, qui est l'approche adoptée actuellement, ne sera pas suffisante pour régler le problème. D'ailleurs, elle a eu pour effet d'exposer des zones résidentielles auparavant non touchées à un nouveau trafic aérien. Cela a donné lieu à des plaintes de la part d'habitants de certains quartiers qui ne se trouvaient pas auparavant dans la trajectoire de vols et qui n'étaient pas habitués à vivre avec ce bruit ou à faire face à ses répercussions sur la santé publique.

Il y a maintenant davantage de vols directs et de procédures officielles d'arrivée et de départ. Dans le but d'améliorer l'efficacité et la sécurité de l'espace aérien et de réduire autant que possible les émissions de gaz à effet de serre, il faut également réduire l'exposition au bruit des avions dans les zones résidentielles. Le gouvernement doit s'employer sérieusement à réglementer ces enjeux en se fondant sur des données scientifiques, puis à faire respecter cette réglementation. C'est pourquoi le gouvernement doit élargir la représentation au sein de son comité de gestion du bruit afin d'inclure un responsable local de la santé publique, car la pollution par le bruit peut avoir une incidence sur la santé de la population.

● (1255)

Les Canadiens qui vivent à proximité d'aéroports très achalandés sont confrontés à des perturbations à toute heure du jour et de la nuit en raison du bruit des avions. Selon des recherches compilées par l'Organisation mondiale de la santé, un bruit excessif peut avoir des effets néfastes sur la santé, notamment un risque accru de maladies coronariennes et d'hypertension, de troubles du sommeil, de déficiences auditives, d'acouphènes et de déficiences cognitives. Il y a aussi de plus en plus de données probantes concernant d'autres effets sur la santé, comme des conséquences néfastes à la naissance et des problèmes de santé mentale.

Par conséquent, les Canadiens touchés par le bruit des aéroports méritent d'avoir accès aux données scientifiques motivant tout changement apporté au bruit des avions dans leur secteur. Le NPD irait plus loin que ce projet de loi en mettant en œuvre la norme de l'Organisation mondiale de la santé sur le bruit dans les grands aéroports canadiens, en rendant publiques les données existantes de Transports Canada sur le bruit dans les aéroports, ainsi qu'en améliorant la collecte de données sur le bruit au sol dans les aéroports. Ces recommandations ont toutes été formulées dans le rapport de 2019 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, intitulé « Évaluation de l'incidence du bruit des avions près des grands aéroports canadiens ».

Ordres émanant du gouvernement

Il faut appliquer les normes internationales pour réduire la pollution par le bruit, mais aussi pour améliorer l'accessibilité pour les personnes handicapées, qui continuent de devoir composer avec de nombreux obstacles dans le secteur des transports. La preuve la plus flagrante que nous devons agir est survenue la semaine dernière, quand le fauteuil roulant de la dirigeante principale de l'accessibilité du Canada n'a pas été placé dans l'avion qui la ramenait chez elle, après un séjour à Ottawa. Elle a été privée d'un outil indispensable pour sa mobilité. Il y a beaucoup trop d'histoires où des personnes handicapées n'ont pas été respectées ou ont été ignorées, méprisées ou placées dans une situation dangereuse parce que l'industrie n'est pas tenue responsable de ses lacunes.

Trop de personnes ont vécu des expériences semblables au Canada, ce qui montre à quel point le transport aérien est mal équipé pour régler les problèmes d'accessibilité. J'espère que l'incident très médiatisé de notre dirigeante principale de l'accessibilité changera enfin les choses et que les personnes handicapées souhaitant voyager obtiendront le respect et les accommodements qu'elles méritent.

En mars 2023, la vérificatrice générale a publié un rapport intitulé « Les transports accessibles aux personnes en situation de handicap ». Ce rapport examine l'accessibilité dans les modes de transport assujettis à la réglementation fédérale, comme l'avion et le train, pour les personnes handicapées. Il énonce un certain nombre de constatations clés que nous devrions examiner attentivement. Par exemple, parmi les 2,2 millions de personnes en situation de handicap ayant utilisé les transports assujettis à la réglementation fédérale en 2019 et en 2020, 63 % d'entre elles avaient rencontré un obstacle. Dans la réalité, quand aucun suivi n'est fait à propos de ces obstacles, aucune entité n'en prend la responsabilité et aucune mesure n'est prise pour apporter les corrections requises.

On a aussi découvert que l'Office des transports du Canada n'avait pas suffisamment d'outils et de personnel d'application de la loi pour éliminer ces obstacles. C'est ce que révèlent les statistiques, puisque 31 % des gestionnaires et des cadres supérieurs de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien n'ont pas pris le temps de suivre la formation obligatoire sur l'accessibilité pour les personnes handicapées. Cette formation est essentielle et doit être prise au sérieux par les dirigeants de l'industrie. Il faudra légiférer pour qu'ils le fassent, puisqu'ils ont montré qu'ils ne le font pas de façon volontaire.

À l'heure actuelle, l'Office des transports du Canada n'a pas le pouvoir d'exiger que les fournisseurs de services de transport soumettent régulièrement des données sur les plaintes liées à l'accessibilité. Il ne peut le faire que dans des circonstances précises. Le rapport de la vérificatrice générale a constaté que cela limitait sa capacité d'acquérir une compréhension globale du nombre total des plaintes et de leur nature et, du même coup, d'identifier et d'éliminer les obstacles possibles à l'accessibilité des transports.

Par exemple, lorsqu'un fauteuil roulant est endommagé, une plainte peut être déposée auprès du fournisseur de services de transport et, au besoin, à l'Office des transports du Canada. Or, si la plainte est présentée seulement au fournisseur de services de transports, l'Office n'en est pas informé. Il n'y a pas de règlement pour imposer cela. Par conséquent, l'Office ne connaît pas l'étendue complète des problèmes vécus par les personnes en situation de handicap. En revanche, les mêmes compagnies aériennes canadiennes ayant des vols à destination des États-Unis doivent présenter des rapports sur des indicateurs de rendement liés à l'accessibilité,

comme tout dommage aux aides à la mobilité, au département des Transports des États-Unis.

• (1300)

Les données relatives aux plaintes constituent l'une des principales sources d'information permettant de signaler la discrimination et les problèmes que rencontrent les voyageurs handicapés. Le fait de ne pas pouvoir accéder régulièrement à ces informations limite la capacité de l'office à sélectionner de manière plus stratégique sur quelles dispositions du Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées elle canaliserait son attention. Cela crée un risque supplémentaire que l'office ne concentre pas ses ressources limitées sur les domaines où le risque est le plus élevé et sur les obstacles discriminatoires.

Récemment, l'Office des transports du Canada a statué que les plus grandes compagnies aériennes du pays devaient en faire davantage pour accueillir les passagers équipés d'appareils de mobilité. Le processus de consultation avec la communauté des personnes handicapées concernant la proposition de règlement sur l'accessibilité contenue dans ce projet de loi doit être la norme à appliquer à tous les réseaux de transports. Cela devrait également inclure un nouveau processus de reddition de comptes pour les plaintes relatives à l'accessibilité, y compris les plaintes non résolues, afin qu'elles soient examinées et résolues, puis qu'un suivi soit fait pour s'assurer que l'on apporte des changements. Il faut que ces processus respectent les normes internationales.

Le dernier sujet que je souhaite aborder aujourd'hui est celui du transport aérien de l'après-pandémie. La pandémie a fait ressortir de graves problèmes sous-jacents dans le secteur du transport aérien au Canada, qui ont provoqué un véritable chaos pendant les saisons des voyages de l'été 2022 et des fêtes de fin d'année de 2022-2023. Les compagnies aériennes ont été montrées du doigt pour leur mauvaise planification et pour avoir tenté de redémarrer trop rapidement afin de maximiser leurs profits. Ainsi, des voyageurs ont dû dormir par terre dans des aéroports, d'autres se sont retrouvés coincés à l'étranger, et l'aéroport Pearson de Toronto a été classé comme l'un des pires aéroports au monde pour ce qui est des retards. Cette mesure législative prévoit la mise en place d'un pouvoir de réglementation destiné à améliorer les normes de service.

Au cours de la séance d'information organisée pour renseigner les parties prenantes sur ce projet de loi, le gouvernement a déclaré ce qui suit : « Bien que les règlements adoptés définiront quels services doivent faire l'objet d'une norme de service, l'objectif n'est pas d'établir des indicateurs cibles précis. » Pourquoi cela n'est-il pas l'objectif visé? Le NPD est favorable à une meilleure collaboration et à la mise en place de normes de service pour tous les aspects du transport aérien. Toutefois, ces normes de service devraient être élaborées et mises en œuvre par le gouvernement afin d'assurer leur cohérence dans l'ensemble du secteur et d'empêcher les compagnies aériennes et les aéroports de s'autoréglementer.

Ordres émanant du gouvernement

Nous avons pu constater que, lorsqu'on laisse les choses entre leurs mains, les entreprises vont couper les coins ronds, faire le minimum pour apporter des changements et feront passer les profits avant les gens. Les néo-démocrates aimeraient ajouter que si le gouvernement voulait vraiment remédier aux retards et corriger les incohérences dans le secteur du transport aérien, il devrait prendre des mesures pour améliorer les conditions de travail des agents de contrôle dans les aéroports en mettant fin aux pratiques de revente de contrats et en appuyant les programmes de formation. Le NPD convient qu'il est important d'établir des normes de service pour les fournisseurs de services du secteur aérien. Cependant, le gouvernement devrait veiller à ce que ces normes soient cohérentes dans l'ensemble du secteur et servent les intérêts des travailleurs et des voyageurs.

En résumé, les néo-démocrates souhaitent qu'on apporte des amendements à ce projet de loi, de manière à avoir des répercussions positives sur les personnes affectées par le bruit et la pollution des avions et sur les usagers du transport aérien, y compris les passagers handicapés. Nous voulons également que l'on établisse des lignes directrices concernant l'utilisation des nouvelles dispositions sur la communication de données pour apporter des changements positifs dans le secteur. Le gouvernement doit améliorer les plans de lutte contre les changements climatiques des aéroports afin de s'assurer que les cibles de réduction des émissions correspondent aux engagements internationaux du Canada au titre de la Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité.

Je terminerai en disant que le projet de loi exige que les administrations aéroportuaires préparent des plans de lutte contre les changements climatiques en se référant aux normes internationales. Cependant, il ne prévoit aucune exigence semblable en ce qui concerne le bruit et l'accessibilité. Cela semble discriminatoire, alors je demande à savoir pourquoi. Il faut corriger cela. Ce projet de loi doit parler davantage de la reddition de compte en précisant que les comités de gestion du bruit des aéroports devront évaluer les plaintes relatives au bruit d'une manière conforme aux normes internationales reconnues. Les plaintes en matière d'accessibilité doivent également être évaluées de cette façon. Nous ne pouvons pas nous en remettre au Cabinet pour régler cela lors d'une réunion privée.

• (1305)

M. Chandra Arya (Nepean, Lib.): Madame la Présidente, la députée a fait mention du bruit causé par les aéroports et du processus de plainte par rapport au bruit. Dans ma circonscription, Nepean, nous avons un problème de bruit causé par un club d'aviation et ses petits avions qui volent bas. Ce projet de loi ne prévoit rien pour le bruit causé par ce type d'aéronef. Les données sont gérées par NAV CANADA, et les gens de ma circonscription n'y ont pas accès.

La députée juge-t-elle que le projet de loi doit être amendé par le comité, si possible, pour inclure la pollution par le bruit causée par les petits avions des clubs d'aviation, et que le processus de règlement des plaintes devrait être grandement simplifié pour les résidents des endroits touchés?

Mme Bonita Zarrillo: Madame la Présidente, le gouvernement libéral doit prendre les données scientifiques en considération. Il faut que les personnes dont la santé peut être affectée par la pollution par le bruit — ou tout autre type de pollution — soient prises au sérieux. Le gouvernement a beaucoup de travail à faire pour pro-

téger la santé des Canadiens. Ce que le député propose fait partie de ce travail.

• (1310)

M. Marc Dalton (Pitt Meadows—Maple Ridge, PCC): Madame la Présidente, les voyageurs canadiens sont très frustrés par les temps d'attente, les bagages perdus, les annulations et les vacances gâchées, mais la solution des libéraux consiste apparemment à accroître la réglementation et les formalités administratives. Je songe entre autres à l'aéroport international Pearson de Toronto, qui est l'un des aéroports les plus fréquentés du Canada mais qui se classe à l'avant-dernier rang des aéroports nord-américains en termes d'efficacité et de retards.

Je me demande si la députée peut nous faire part de ses observations sur l'affirmation suivante: après huit ans sous la direction du premier ministre, rien ne va plus.

Mme Bonita Zarrillo: Madame la Présidente, il est clair que les sociétés rapaces font passer le profit avant les gens. C'est ce qui est à l'origine d'un certain nombre de ces problèmes. Nous savons et les entreprises savent que les personnes handicapées rencontrent des difficultés, mais elles n'ont rien fait pour y remédier. À mon avis, si nous voulons des changements, nous devons commencer à réglementer, car les entreprises ne vont pas s'autoréglementer. La réglementation doit être élaborée de manière réfléchie et en consultation avec les collectivités. C'est pourquoi le NPD souhaite que le projet de loi soit renvoyé au comité afin que nous puissions entendre le point de vue des gens.

[Français]

M. Gabriel Ste-Marie (Joliette, BQ): Madame la Présidente, je félicite mon honorable collègue pour son discours.

Je commencerai par faire un commentaire avant de poser ma question. Ma crainte quant à la possibilité de bonifier pleinement le projet de loi en comité, c'est que les greffiers législatifs ont une vision très réduite des modifications qui peuvent être apportées au projet de loi en comité. Cela permet très peu d'élargir la portée du projet de loi. C'était mon commentaire.

Ma question est la suivante. Ce projet de loi fait beaucoup appel au gouvernement pour tout déterminer par réglementation plus tard. Ma collègue y a fait référence dans son discours. J'aimerais encore une fois lui demander s'il est acceptable que le gouvernement travaille de la sorte. Est-il acceptable qu'il dise qu'on doit lui faire confiance, qu'il s'occupera de tout et qu'il ne rendra pas de comptes?

[Traduction]

Mme Bonita Zarrillo: Madame la Présidente, lorsque nous parlons des droits de la personne, nous devons parler des droits fondamentaux des personnes handicapées. Nous ne pouvons pas les exclure de la réglementation ou de la loi. Nous savons que des normes internationales encadrent la façon dont les personnes handicapées devraient être respectées et traitées et que les droits fondamentaux de ces personnes devraient être respectés dans le secteur des transports. Il est évident que le projet de loi ne doit pas être discriminatoire, et je suis surprise que les libéraux ne s'en soient pas rendu compte.

M. Daniel Blaikie (Elmwood—Transcona, NPD): Madame la Présidente, je remercie ma collègue de défendre vigoureusement à la Chambre les intérêts des personnes handicapées. Je sais que c'était un thème important de son discours et que, parfois, nous n'avons pas assez de temps à la Chambre pour soulever tous les points que nous aimerions faire valoir. Par conséquent, je me demande si la députée aimerait dire autre chose au sujet des personnes handicapées et de l'accès au transport qu'elle n'a pas eu l'occasion de dire dans son discours initial.

Mme Bonita Zarrillo: Madame la Présidente, je dirais quelques mots au sujet du transport terrestre parce que cet aspect n'est pas abordé dans le projet de loi. Quand les personnes handicapées voyagent, il n'y a pas que la planification de leurs déplacements en avion ou en train qui leur gruge une quantité phénoménale de temps: elles ont aussi besoin de transport terrestre. Au Canada, ce type de transport n'est pas toujours disponible. Il n'y a pas toujours du transport adapté à leur arrivée à destination, que ce soit dans un aéroport ou dans une gare. Il reste donc beaucoup à faire sur le plan de l'équité et des mesures d'adaptation en voyage, pas seulement dans les avions, mais aussi dans les bateaux et les trains.

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Madame la Présidente, je tiens à remercier tout particulièrement ma collègue de Port Moody—Coquitlam d'avoir ramené l'attention sur le traitement des voyageurs handicapés. C'est un point important. En ce qui concerne le point soulevé par le député de Nepean, je pense que nous assistons peut-être à la formation d'un caucus contre la pollution sonore, notamment le bruit des avions, qui pourrait proposer des amendements au projet de loi C-52. Nous devons faire beaucoup plus.

Comme le bruit des avions a de graves répercussions sur la santé, je vais ajouter la participation de Saanich—Gulf Islands. Je pense que presque tous les députés comptent dans leur circonscription des concitoyens dont la qualité de vie est pratiquement réduite à néant en raison des vols à basse altitude répétés au-dessus de leur domicile. Chose certaine, j'ai communiqué avec NAV CANADA, Transports Canada et diverses administrations aéroportuaires afin d'obtenir un peu d'aide pour les concitoyens de ma circonscription. Je suis impatiente de présenter des amendements, et je remercie la députée de Port Moody—Coquitlam d'avoir mis l'accent sur cet enjeu dans son discours.

• (1315)

Mme Bonita Zarrillo: Madame la Présidente, un caucus sur la pollution sonore est certainement une bonne idée. Je crois que nous obtiendrions de nombreux commentaires de la part de nos électeurs au sujet des compagnies aériennes.

J'aimerais simplement souligner l'augmentation du trafic de fret aérien. Nous vivons maintenant dans une société où les gens veulent qu'on leur livre en 24 heures des biens provenant de l'autre bout du monde. Cela signifie que davantage d'avions doivent circuler. En Colombie-Britannique seulement, nous expédions de plus en plus de crabes et de cerises à l'étranger parce que nous pouvons en obtenir un excellent prix. Ces denrées prennent la voie des airs. Nous pouvons nous attendre à de plus en plus de pollution sonore provenant du trafic aérien.

Comme la députée l'a dit, je crois que nous devrions former un caucus afin de promouvoir certaines de ces nouvelles règles.

M. Chandra Arya (Nepean, Lib.): Madame la Présidente, la députée a parlé de la disposition sur la diversité qui se trouve dans

Ordres émanant du gouvernement

le projet de loi. Est-elle satisfaite du libellé de cette disposition? Croit-elle qu'il faudrait le modifier?

Mme Bonita Zarrillo: Madame la Présidente, j'essaie de ne pas deviner à l'avance ce que les témoins diront lorsqu'ils comparaitront devant le comité. Je préfère entendre d'abord ce que les témoins et la collectivité ont à dire à ce sujet, alors je n'en dirais pas plus. Cependant, je réitère ma demande pour qu'au moins un responsable de la santé publique siège au comité consultatif. J'ajouterais également que, puisque les municipalités de la région n'étaient pas au courant des consultations sur le projet de Vancouver, il serait peut-être important d'ajouter des représentants des conseils municipaux ou même des membres du personnel des municipalités.

[Français]

M. Gabriel Ste-Marie: Madame la Présidente, on se souvient des tristes événements dans les aéroports à l'été 2022. Les gens dormaient par terre. Ils n'étaient pas nourris ni hébergés. Ils n'avaient pas de réponses. On se souvient aussi de comment les choses se sont passées dans le temps des Fêtes de l'an dernier: une tempête de neige, mais surtout tout ce qui s'est ensuivi.

Est-ce que ma collègue pense que ce qu'il y a dans le projet de loi C-32 et les projets de loi votés jusqu'à présent est suffisant pour assurer que de telles situations ne se reproduisent plus?

[Traduction]

Mme Bonita Zarrillo: Madame la Présidente, le député de Skeena—Bulkley Valley travaille très fort sur ce dossier en particulier. D'ailleurs, il préconise de meilleures règles et des responsabilités élargies pour les sociétés et les aéroports en ce qui concerne la sécurité des passagers et le service à la clientèle. Je pense qu'il y a beaucoup de travail à faire à cet égard. Je préfère vous recommander de consulter mon collègue de Skeena—Bulkley Valley, qui fait un travail incroyable dans ce dossier.

Mme Iqra Khalid (secrétaire parlementaire de la ministre du Revenu national, Lib.): Madame la Présidente, je tiens tout d'abord à préciser que je m'exprime aujourd'hui depuis le territoire traditionnel du peuple algonquin anishinabe.

Je suis heureuse de prendre la parole aujourd'hui au sujet du projet de loi C-52, qui vise à renforcer la transparence et la responsabilité dans le système de transports du Canada. L'un des éléments essentiels de ce projet de loi est la Loi sur la responsabilité en matière de transport aérien.

Depuis la pandémie, le secteur du transport aérien au Canada et dans le monde entier a dû surmonter de nombreuses difficultés pour se relever. Il est devenu évident que de nouvelles mesures sont nécessaires pour aider le secteur à répondre aux besoins de tous les Canadiens. J'ai entendu beaucoup de mes concitoyens et de nombreux intervenants de tous les horizons qui m'ont fait part de leurs réactions et des difficultés qu'ils éprouvent à voyager au Canada et dans le monde entier.

Ordres émanant du gouvernement

Même si la situation au Canada n'est pas unique, l'augmentation du nombre de retards et d'annulations de vols au cours des deux dernières années a eu des répercussions sur un trop grand nombre de Canadiens. Cette situation, conjuguée à d'autres problèmes d'encombrement tels que les longues files d'attente et la perte de bagages, a fait clairement ressortir la nécessité d'une supervision accrue de notre système de transports. En améliorant la responsabilité et la transparence dans le secteur aérien, nous pourrions réellement construire un système plus fort et plus résistant offrant de meilleurs services aux Canadiens qui voyagent par avion. Le projet de loi qui nous occupe comporte de nombreuses dispositions visant à améliorer notre système de transports. Toutefois, aujourd'hui, je souhaite me concentrer sur les cinq types de nouvelles exigences qu'il établirait en matière de transparence et de responsabilité dans le secteur aérien au Canada.

Le projet de loi autoriserait le ministre des Transports à prendre des règlements exigeant des aéroports et des fournisseurs de services aériens qu'ils établissent des normes de service concernant les vols et les services liés aux vols dans les aéroports et qu'ils fassent rapport à ce sujet. Les exploitants d'aéroports seraient tenus de se conformer à une procédure formalisée de consultation et de notification concernant le bruit des aéronefs. Les exploitants aériens, entre autres, seraient tenus de fournir des informations au ministre des Transports sur demande, et les exploitants d'aéroports seraient tenus d'élaborer des plans d'atténuation des changements climatiques et d'adaptation à ceux-ci et de rendre compte de la diversité au sein de leur haute direction. Chacune de ces nouvelles exigences, à sa manière, nous aiderait à accroître la responsabilité et la transparence dans le système de transport aérien du Canada, l'objectif ultime étant de veiller à ce que les Canadiens puissent voyager en toute sécurité et efficacement au pays et dans le monde entier.

Le projet de loi rendrait aussi possible l'élaboration d'un règlement selon lequel les transporteurs aériens seraient tenus d'établir des normes de service, de les mettre en œuvre et d'en faire rapport. Il améliorerait donc de bien des façons la transparence et la reddition de comptes dans le secteur canadien du transport aérien. Le règlement proposé préciserait quels services doivent faire l'objet d'une norme. Les entités du secteur du transport aérien seraient appelées à fixer des objectifs en lien avec ces normes, de manière à les adapter à leur contexte. Le règlement établirait aussi des critères pour déterminer quels aéroports devraient respecter ces exigences. Comme nous l'avons vu, il faut adopter une approche axée sur les défis: nous devons voir à ce que l'ensemble de nos services et des règlements visent à surmonter les défis liés à chacun des enjeux particuliers qui se présentent, et ce, d'un bout à l'autre du pays.

Les rapports concernant les normes de service permettraient aux Canadiens de savoir à quel niveau de service ils peuvent s'attendre de la part des divers fournisseurs de services œuvrant dans le système de transport aérien. Ils sauraient donc avec plus de certitude ce qui devrait se passer quand ils prennent l'avion. Les rapports auraient probablement pour effet d'encourager les transporteurs à améliorer leur service et à adapter leurs activités et leurs communications afin de mieux répondre aux besoins des voyageurs. Grâce aux rapports, les transporteurs seraient mieux outillés pour comprendre où se situent les défis et pour collaborer afin de les régler.

• (1320)

La gestion du bruit, comme l'a souligné la députée de Saanich—Gulf Islands, a toujours été un défi pour les aéroports et les habi-

tants qui vivent à proximité de ceux-ci. C'est pourquoi nous proposons d'établir un processus normalisé pour la gestion du bruit des aéroports achalandés, c'est-à-dire les aéroports qui comptent au moins 60 000 mouvements d'aéronefs par année. En ce moment, cette définition inclurait l'aéroport Pearson à Toronto, l'aéroport Montréal-Trudeau et les aéroports de Vancouver, de Calgary, d'Edmonton et de Winnipeg. Parfois, dans un vol entre Ottawa et l'aéroport Pearson, je peux apercevoir ma maison lorsque nous approchons de la destination.

Le projet de loi obligerait les exploitants d'aéroports à constituer un comité de gestion du bruit formé de représentants de l'aéroport, des services de navigation aérienne, des transporteurs aériens et de la municipalité. Les membres du public sauraient donc clairement à qui s'adresser pour exprimer leurs préoccupations au sujet du bruit des aéronefs.

Lorsqu'une partie propose de modifier temporairement les trajectoires de vol ou la conception de l'espace aérien, elle serait tenue d'en informer officiellement la collectivité locale. Pour les changements permanents, elle devrait également consulter les résidents touchés, en leur offrant une occasion de se faire entendre. Je sais que cette disposition plairait grandement aux habitants de ma circonscription.

En plus de fournir aux Canadiens des précisions sur les procédures entourant la gestion du bruit, cette modification améliorerait la communication et accroîtrait la transparence des grands aéroports pour garantir que la population locale est bien informée des changements proposés. L'information est un élément essentiel d'un système de transport efficace et efficient.

Le projet de loi C-52 permettrait au ministre des Transports d'obliger les exploitants de l'industrie aérienne à fournir, sur demande, des renseignements qui ne sont pas déjà inclus dans les exigences régulières visant l'enregistrement des données. Le ministère des Transports pourrait ainsi prendre des décisions plus éclairées pour apporter des améliorations au transport aérien. Par exemple, en période de crise, ce nouveau pouvoir aiderait le gouvernement fédéral à mieux composer avec les perturbations. Ces mesures seraient complémentaires à celles qui ont été adoptées récemment à l'égard de l'échange de renseignements, dans le cadre de la Loi n° 1 d'exécution du budget de 2023.

Pour renforcer et uniformiser les mesures de lutte contre les changements climatiques des aéroports, le projet de loi C-52 appuierait la stratégie environnementale du Canada en exigeant que certains aéroports élaborent et publient des plans quinquennaux sur les mesures de lutte contre les changements climatiques et d'adaptation aux changements climatiques. Cela comprendrait des cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Ces plans décriraient les effets actuels et anticipés des changements climatiques sur les aéroports, et ils comprendraient un plan d'action indiquant les mesures que les aéroports comptent prendre à cet égard. Cette exigence s'appliquerait aux aéroports dont l'achalandage a dépassé les 4 millions de passagers par année dans les trois dernières années, ce qui comprend actuellement l'aéroport Pearson de Toronto, l'aéroport de Vancouver, l'aéroport Pierre-Ellelliott-Trudeau de Montréal et l'aéroport de Calgary. Nous prévoyons que d'autres aéroports atteindront ce seuil dans les prochaines années, lorsque le trafic aérien reviendra au même niveau qu'avant la pandémie.

Aux termes du Plan d'action climatique de l'aviation du Canada, Transports Canada et d'autres ministères sont appelés à collaborer avec les administrations aéroportuaires afin de soutenir leurs efforts de décarbonation. Les impacts des changements climatiques sont plus évidents que jamais, et il faut faire plus. Nous savons que l'atténuation des changements climatiques est importante pour les Canadiens. Ces exigences feraient en sorte que les administrations des plus grands aéroports canadiens déclarent en toute transparence leur impact environnemental et rendent des comptes sur leurs émissions.

L'égalité, la diversité et l'inclusion constituent un autre enjeu que nous savons important pour les Canadiens. Accroître la transparence dans le secteur du transport aérien nous aidera à remédier à des problèmes de longue date en matière d'égalité, de diversité et d'inclusion.

Au titre des dispositions proposées, les administrations aéroportuaires constituées en vertu d'une loi fédérale seraient tenues de produire un rapport annuel sur la diversité au sein de leurs administrateurs et de leur haute direction. En plus d'inciter les administrations aéroportuaires à s'assurer que ces personnes reflètent bien la société canadienne, ces dispositions rendraient leur reddition de comptes conforme à celle d'autres sociétés.

• (1325)

Je suis fier d'appuyer ce projet de loi qui vise à encourager le secteur du transport aérien à mieux refléter la diversité de la société canadienne. Non seulement faut-il refléter la diversité de la société canadienne, mais il faut aussi tenir compte des expériences de diverses communautés et les utiliser pour fournir à tous les Canadiens des services efficaces, accessibles et précis dans le secteur du transport aérien.

En invitant les intervenants du secteur à être plus transparents et à rendre des comptes, le projet de loi C-52 fera en sorte que les Canadiens pourront compter sur notre système, maintenant et à l'avenir, peu importe les perturbations qui pourraient survenir. C'est pourquoi je demande aux députés d'appuyer le projet de loi C-52 et les mesures qu'il contient pour améliorer la reddition de comptes et la transparence dans le système de transport du Canada. Ces changements favoriseraient le développement d'un système de transport aérien responsable sur les plans social et environnemental, solide et...

• (1330)

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): Je suis désolée. Je croyais que la députée avait terminé sa phrase, mais je dois l'interrompre. La députée disposera de 8 minutes et 45 secondes la prochaine fois que la Chambre sera saisie de cette question.

AFFAIRES ÉMANANT DES DÉPUTÉS

[Français]

LE CODE CRIMINEL

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 21 septembre, de la motion portant 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.

M. Gabriel Ste-Marie (Joliette, BQ): Madame la Présidente, comme l'avait dit le 21 septembre dernier mon collègue et ami le

Affaires émanant des députés

député de Rivière-du-Nord, et comme le dira dans quelques minutes ma collègue et amie la députée de Saint-Jean, le Bloc québécois est favorable au principe du projet de loi S-205 et il recommande qu'il soit étudié en comité.

Notre position s'inscrit en cohérence avec les initiatives qui ont pour but de renforcer les mécanismes visant à mieux arrimer le système de justice et la sécurité publique, notamment pour assurer une meilleure protection des personnes victimes de violence conjugale.

Le projet de loi S-205 vise essentiellement à modifier le Code criminel pour obliger le juge qui doit rendre une décision sur la mise en liberté provisoire d'une personne inculpée à s'assurer que le poursuivant a consulté la personne victime quant à ses besoins en matière de sécurité.

Cela veut dire notamment qu'on permet au juge d'ordonner le port d'un dispositif de surveillance, communément appelé bracelet...

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): Il semble y avoir des discussions à la Chambre. Je demande aux gens de sortir s'ils veulent avoir des discussions. Ils peuvent aller dans l'antichambre pour ne pas nuire au bon déroulement des travaux.

L'honorable député de Joliette a la parole.

M. Gabriel Ste-Marie: Madame la Présidente, comme je le disais, le projet de loi S-205 vise essentiellement à modifier le Code criminel afin de: permettre aux juges d'ordonner le port d'un dispositif de surveillance communément appelé « bracelet antirapprochement » lorsque le poursuivant en fait la demande; faciliter l'obtention par la personne victime d'une copie de l'ordonnance visant l'accusé et obliger le juge à vérifier auprès du poursuivant qu'elle en a bel et bien été informée; permettre à la personne victime de dénoncer son agresseur si elle a des motifs raisonnables de craindre pour son intégrité physique ou pour celle de son enfant ou de ses enfants. Si la crainte est justifiée, le juge peut alors imposer un engagement que l'accusé ne peut refuser, sous peine d'emprisonnement.

Cela vise aussi à donner le pouvoir au juge de fixer les conditions de l'engagement de bonne conduite en imposant, par exemple, des suivis psychosociaux, de déménager dans une autre région que celle de la personne dénonciatrice, de s'abstenir de fréquenter un lieu précis, de s'abstenir de communiquer directement ou indirectement avec un enfant, avec la personne dénonciatrice ou son enfant, ou avec un parent ou un proche de celle-ci. Cela vise également à permettre au juge d'interdire à l'agresseur de consulter des médias sociaux ou de consommer des drogues, de l'alcool ou d'autres substances intoxicantes, et d'obliger celui-ci à fournir un échantillon pour s'assurer du respect de cette condition. Enfin, cela vise à permettre à la personne dénonciatrice de formuler des arguments écrits pour aider le juge à déterminer les conditions de l'engagement.

Le projet de loi S-205 comporte trois principaux volets: l'obligation de consulter la personne victime en amont d'une ordonnance de mise en liberté avec conditions; l'introduction de la notion de violence familiale sur laquelle une personne victime peut formuler une demande à ce que l'accusé souscrive à un engagement de ne pas troubler l'ordre public — on se réfère ici aux articles 810 et suivants du Code criminel; une prépondérance de la version de la personne victime, laquelle pourra influencer le choix des conditions auxquelles l'accusé sera assujéti selon l'engagement.

Affaires émanant des députés

Le projet de loi S-205 élargit donc la portée de l'article 810 du Code criminel qui confère au tribunal l'ordonnance d'un engagement de bonne conduite lorsque la victime craint que la personne accusée lui cause une atteinte à son intégrité physique ou à ses biens matériels, de même qu'à ceux de son enfant ou de son partenaire intime. On ajoute le parent, de même que ses proches, aux personnes qui peuvent être visées.

Rappelons que la mise en liberté, qu'elle soit avec ou sans condition, permet de libérer une personne accusée dans la collectivité en attendant son procès. Au Québec et au Canada, le droit criminel et pénal a le devoir de sanctionner des crimes et de veiller à la protection du public. Avec la hausse des féminicides et des incidents de violence conjugale, il importe de voir à renforcer les mécanismes pour assurer la protection des personnes victimes, de leurs enfants et de leurs proches. Cela passe notamment par une modernisation du Code criminel et le projet de loi S-205 milite en ce sens.

Plus précisément, le Code criminel prévoit les conditions dans lesquelles il serait justifié de détenir un accusé en attente de son procès. La décision de détenir ou non une personne en attente de son procès est tributaire de plusieurs facteurs propres à chaque situation. Lorsque l'intérêt public justifie de maintenir la personne accusée en détention, il faut savoir qu'on la prive de l'exercice de droits fondamentaux qui entrent en ligne de compte. Il s'agit notamment de la présomption d'innocence et du droit à la vie, à la liberté et à la sécurité de sa personne.

Permettre à la personne victime d'être davantage impliquée au centre du processus judiciaire qui la concerne s'avère une avancée louable que le Bloc québécois peut appuyer sans réserve. Les personnes victimes n'ont pas à mener un parcours du combattant pour que justice soit rendue. Le projet de loi participe à réduire les obstacles auxquels une personne victime pourrait être confrontée et qui peuvent la dissuader de poursuivre la courageuse démarche de porter plainte contre son agresseur.

Le Bloc québécois se tiendra toujours debout pour défendre les femmes et les victimes de violence conjugale. Chaque victime en est une de trop. Le Québec est l'une des nations les plus avant-gardistes dans la protection des personnes victimes de violence familiale et conjugale. En effet, le ministère de la Sécurité publique du Québec a déployé à la grandeur du Québec un projet de port de bracelet antirapprochement. En décembre 2022, plus de 650 contrevenants en liberté étaient munis d'un tel bracelet. Rappelons que ces personnes sont poursuivies pour des infractions les menant à purger leur peine dans une prison québécoise.

• (1335)

Celles qui se retrouvent en prison gérée par le fédéral, donc pour des peines plus longues et plus sévères, ne sont pas assujetties aux mêmes conditions. Il est donc temps de boucler la boucle et de permettre aux détenus libérés d'être soumis aux mêmes restrictions.

Si adoptées, ces modifications législatives représentent une valeur ajoutée pour les personnes victimes, notamment les femmes victimes de violence conjugale ou sexuelle. Le système de justice se doit d'être plus efficace et transparent, notamment pour faciliter le processus judiciaire et les effets à long terme sur les victimes ou leur famille, en particulier au moment d'une décision concernant la libération de l'agresseur. Elles renforcent aussi le lien de confiance de la population envers le système de justice pour qu'enfin aucune personne victime d'un acte criminel n'hésite à dénoncer ces gestes aux autorités policières.

Les données statistiques démontrent une montée des féminicides et de la violence commise dans un contexte conjugal. Entre 2009 et 2019, cette période a été marquée par une hausse de 7,5 %. L'idée, c'est de faire baisser ces taux. Maintenant, on les voit augmenter. Comme groupe parlementaire, nous avons la responsabilité de participer à renverser cette tendance préoccupante. La réalité sur le terrain met en évidence des lacunes dans le statu quo qui prévaut dans le système de justice. Bon nombre de victimes continuent à craindre leur agresseur, même pendant que celui-ci est détenu.

Nous ne pouvons que saluer une initiative qui vise à améliorer l'expérience du système de justice pour la personne victime tout au long du processus, et ce, à partir du moment où elle décide de porter plainte.

Le projet de loi S-205 comporte possiblement des brèches pouvant donner lieu à compromettre certains droits fondamentaux, tels que l'obligation de fournir des échantillons biologiques pour prouver le respect d'un engagement de bonne conduite. Tout cela sera à étudier en comité.

Toutefois, comme je l'ai dit et je le répète, comme ma collègue le dira tantôt et comme mon collègue de Rivière-du-Nord l'avait si bien dit, mieux que moi, le Bloc québécois appuie sans équivoque le principe du projet de loi. Il s'agit d'un principe louable qui vise à rendre nos collectivités plus sécuritaires, ce qui est gagnant pour tous les Québécois et toutes les Québécoises. Le sentiment de sécurité au sein d'une collectivité renforce le bien-être d'une nation. Enfin, en comité, comme je l'ai dit et comme nous le redisons, le Bloc québécois va s'assurer de travailler de manière constructive à bonifier ce projet de loi.

• (1340)

[Traduction]

Mme Rachel Blaney (North Island—Powell River, NPD): Madame la Présidente, je prends la parole aujourd'hui sur le projet de loi S-205. Ce projet de loi vise à modifier le Code criminel en ce qui concerne la mise en liberté provisoire et d'autres ordonnances relatives aux infractions de violence entre partenaires intimes. Ce projet de loi 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.

Au Canada, la violence entre partenaires intimes est un fléau qui ne date pas d'hier et auquel de nombreux membres de nos collectivités s'efforcent de mettre un terme. Un grand nombre de services existent, mais les organismes sans but lucratif qui font un travail titanique pour assurer la sécurité des femmes, des personnes de diverses identités de genre et des enfants, ont du mal à joindre les deux bouts. En tant que Canadiens, cela doit nous inciter à réfléchir aux conséquences de ce fléau sur nos collectivités. En effet, un grand nombre de femmes et de personnes de diverses identités de genre qui dénoncent les agressions de leurs partenaires n'ont que très peu de moyens de se faire entendre et de se défendre.

Affaires émanant des députés

J'ai parlé à beaucoup de femmes de ma circonscription et à beaucoup de personnes de diverses identités de genre qui disent qu'elles font ce qu'elles peuvent et, encore une fois, qu'elles doivent se battre encore et encore avec leur seule volonté. Nous avons vu, surtout pendant la pandémie, de plus en plus de femmes et de personnes de diverses identités de genre être coincées dans des situations incroyablement violentes. Lorsqu'elles étaient isolées et qu'elles ne pouvaient pas demander de l'aide, elles éprouvaient un grand sentiment d'insécurité. De plus, alors que, d'un bout à l'autre du pays, nous faisons face à une importante crise du logement, nous savons que cette crise a de graves conséquences sur la violence entre partenaires intimes. Par conséquent, même s'il suscite certaines préoccupations — que le comité examinera lors de son étude —, le projet de loi S-205 est un pas dans la bonne direction pour améliorer les choses.

Pour que les gens de North Island—Powell River comprennent bien, le projet de loi donnerait aux juges la possibilité d'exiger qu'un accusé porte un dispositif de surveillance à distance comme condition de sa mise en liberté provisoire, ce qui est important. Nous savons que 23 États américains ont commencé à utiliser cette méthode et qu'ils ont constaté une diminution de la violence. Les femmes et les personnes de diverses identités de genre essaient toujours d'expliquer à la police ou à la GRC ce qui se passe, ce qui est très difficile à prouver. C'est l'une des difficultés qu'elles rencontrent. La mise en place d'un tel système ferait donc une énorme différence, car il permettrait à ces personnes d'être entendues et comprises sans avoir l'impression de se battre contre un système qui ne souhaite pas les protéger en tant que survivantes de la violence entre partenaires intimes.

Le projet de loi obligerait également les juges à demander aux procureurs si la victime d'un partenaire intime accusé a été consultée au sujet de ses besoins en matière de sécurité. Cela peut sembler très élémentaire à bien des Canadiens, mais nous savons que ce n'est pas ce qui se passe. Nous savons que les personnes qui survivent à la violence infligée par un partenaire intime se retrouvent constamment dans une situation où elles doivent interagir avec la personne qui les a agressées à répétition. À l'heure actuelle, le système leur offre très peu de soutien, ce qui mène à beaucoup de violence et, parfois, à la mort. C'est pourquoi le projet de loi est si important.

Lorsque des situations semblables surviennent au Canada et qu'une personne est agressée, nous devons faire en sorte que, quand elle décide d'affronter la situation, il existe des processus qui tiennent compte de sa sécurité. Cependant, nous savons que ce n'est pas le cas. De nombreuses victimes ont courageusement raconté leur histoire, et nous savons que cela s'est souvent traduit par une perte fondamentale de leurs droits. Parfois, les victimes, les survivants, n'ont d'autre choix que de retourner auprès de la personne qui leur a fait du mal. Il faut que cela cesse, et le projet de loi est une étape importante en ce sens.

Le projet de loi permettrait aussi de rétablir un nouveau type d'ordonnance d'engagement pour protéger les survivants. Lorsqu'elle est accordée, cette ordonnance permet au juge d'imposer des conditions, comme porter un dispositif de surveillance à distance, suivre un traitement ou participer à un programme d'aide en matière de violence familiale. Encore une fois, nous devons mettre en place des processus dans notre pays qui n'imposent pas le fardeau de la preuve à la personne qui subit les conséquences de la violence perpétrée par une autre. Nous devons affirmer qu'un système est en

place et que nous ne laisserons pas les victimes assumer ce poids à elles seules. C'est un pas dans la bonne direction.

À l'échelle du pays, tous les six jours, une femme est tuée par son partenaire intime. C'est une crise que nous n'avons pas suffisamment prise au sérieux. Le projet de loi n'est qu'un petit pas, mais, espérons-le, nous y arriverons bientôt.

● (1345)

Un peu partout dans ma circonscription se trouvent de nombreux organismes qui ne ménagent aucun effort et font preuve de diligence pour soutenir les personnes victimes de violence de la part d'un partenaire intime. C'est extrêmement important. Je tiens à remercier la Powell River and Region Transition House Society, la Comox Valley Transition Society, la North Island Crisis and Counselling Centre Society et la Campbell River and North Island Transition Society. Ces organismes font un travail extraordinaire dans leurs régions. Ils font notamment beaucoup de sensibilisation. Ils ont, dans certains cas, des logements disponibles et des logements secondaires.

Bien sûr, il est très préoccupant de voir que des personnes fuient la violence et obtiennent l'aide dont elles ont besoin, sans toutefois pouvoir se loger par la suite dans une maison d'hébergement prolongé. Ce problème peut être encore plus aigu dans les collectivités rurales ou éloignées. Nous devons nous assurer que des ressources sont prévues et que des organismes reçoivent les ressources dont ils ont besoin afin qu'ils n'aient pas toujours à faire autant de collectes de fonds en plus du travail extraordinaire qu'ils accomplissent.

Je crois que c'est pour cette raison qu'il est important de mentionner les 150 millions de dollars que le gouvernement libéral a retranchés sur le financement accordé à 600 refuges pour femmes au peu partout au pays. Si nous tenons sérieusement à protéger les femmes, les personnes de diverses identités de genre et les enfants dans notre pays, nous devons réinjecter cette somme dans le système afin qu'on puisse prendre soin de tous ces gens. Espérons qu'il y aura un changement très rapidement.

Il m'est impossible d'aborder la violence faite aux femmes et aux personnes de diverses identités de genre dans ce pays sans parler des femmes, des filles et des personnes de diverses identités de genre autochtones disparues ou assassinées. Jusqu'à présent, parmi les 231 appels à la justice provenant de l'enquête nationale sur les femmes, les filles et les personnes de diverses identités de genre autochtones disparues ou assassinées, seulement deux recommandations ont été mises en œuvre. Je crois que nous devons faire beaucoup mieux.

Cela m'amène à citer Sarah Niman, conseillère juridique et directrice adjointe des services juridiques de l'Association des femmes autochtones du Canada. Voici ce qu'elle a dit au sujet de ce projet de loi:

Le projet de loi S-205 vise à donner une voix aux victimes de violence. Ce projet de loi impose au système de justice pénale la responsabilité de prendre contact avec les victimes, de tenir compte de leur sécurité tout au long des procédures et de produire des résultats qui tiennent compte de leur sécurité. Le projet de loi S-205 ne crée pas une réponse expressément adaptée aux femmes autochtones, mais il crée un cadre leur permettant d'être vues et entendues dans un système où elles ne le seraient pas autrement.

Affaires émanant des députés

Il ne fait aucun doute qu'il reste d'innombrables efforts à faire, surtout pour les femmes, les filles et les personnes bispirituelles autochtones. Je le répète, si notre pays est fondamentalement déterminé à défendre des valeurs comme les principes féministes, la non-violence et la réconciliation, nous devons veiller à ce que ces personnes soient honorées et respectées dans le cadre des processus suivis.

Bien entendu, l'une des principales demandes qui ont été formulées à maintes reprises, c'est l'alerte robe rouge. Il faut que les femmes, les filles et les personnes bispirituelles autochtones soient retrouvées lorsqu'elles sont portées disparues. Ces personnes doivent être traitées comme tous les autres Canadiens. Cela signifie qu'elles ont besoin d'un système d'alerte robe rouge, car actuellement, lorsque l'une d'entre elles disparaît, personne n'a de comptes à rendre.

Je tiens à remercier l'Indigenous Women's Sharing Society et le projet Lil' Red Dress, dans ma circonscription. Ces deux organismes travaillent avec diligence pour faire entendre ces voix, raconter les histoires et informer notre région sur les disparitions de femmes, de filles et de personnes bispirituelles autochtones. Ils travaillent avec diligence tous les jours, et je leur suis très reconnaissante de leur engagement. Si ce n'était des gens qui déploient ces efforts tous les jours et qui continuent de se battre, la voix de ces victimes ne serait pas entendue. Je suis très heureuse d'être ici, au Parlement, pour rappeler à tout le monde que, si nous sommes sérieux au sujet de la réconciliation, un système d'alerte robe rouge doit être mis en œuvre.

J'ai hâte que ce projet de loi soit renvoyé au comité. J'espère que des changements bénéfiques auront lieu pour répondre aux besoins à combler dans notre pays.

Mme Cathay Wagantall (Yorkton—Melville, PCC): Madame la Présidente, je suis heureuse d'avoir l'occasion de contribuer au débat d'une manière que j'espère constructive. Le travail que j'accomplis personnellement à la Chambre depuis huit ans porte notamment sur ce que nous pouvons faire, en tant que parlementaires, pour prévenir la violence entre partenaires intimes, un enjeu qui préoccupe tous les députés, je le sais.

Selon les données de Statistique Canada, 537 femmes par tranche de 100 000 habitants ont été victimes de violence familiale en 2021. La violence contre un partenaire intime représente près du tiers des crimes commis au Canada et elle a connu une hausse de 6 % au cours de la dernière année. Dans l'ensemble, les crimes violents ont augmenté de 39 %. Les agressions sexuelles ont augmenté de 71 %. Cela s'inscrit dans une tendance générale, celle de l'augmentation du taux de criminalité qui découle des politiques de capture et de remise en liberté sous caution que le premier ministre prône depuis huit ans.

Ces statistiques sont encore plus frappantes si on considère que 80 % des activités criminelles à l'endroit d'un partenaire intime ne sont jamais signalées. Il faut se demander pourquoi il en est ainsi. Pourquoi les gens font-ils si peu confiance au système de justice? Pourquoi les victimes trouvent-elles qu'il est préférable, pour elles, de ne pas porter plainte au criminel? Pourquoi ne se sentent-elles pas protégées alors qu'elles traversent une période traumatisante?

Nous pouvons observer des tendances plus importantes. Entre 2004 et 2014, les affaires dans lesquelles le défaut de se conformer à une ordonnance du tribunal figurait parmi les chefs d'accusation ont augmenté de 25 %, et les affaires dans lesquelles le manque-

ment aux conditions de probation figurait parmi les chefs d'accusation ont augmenté de 21 %. Lorsque l'on signale un cas de violence entre partenaires intimes, le système judiciaire ne prend pas suffisamment de mesures pour empêcher d'autres actes de violence. Pourtant, dans 60 % des cas d'homicide impliquant un partenaire intime, il y avait des antécédents de violence. La moitié de ces homicides impliquent un contrevenant qui avait déjà été condamné pour des délits similaires.

Le parrain de ce projet de loi au Sénat a évoqué un cas particulièrement flagrant dont je vais parler pour que ce soit noté dans le compte rendu des débats de la Chambre. Au Québec, un individu accusé de féminicide avait commis 50 infractions criminelles au cours de sa vie, dont 3 agressions sexuelles et 11 infractions de violence conjugale. Après avoir enfreint une troisième fois les conditions de sa mise en liberté sous caution, il a été arrêté, puis relâché. Un peu plus d'une semaine plus tard, il a assassiné son ancienne partenaire. Nous ne devons donc pas nous étonner que notre système n'inspire plus du tout confiance à la population.

Dans l'intérêt des victimes, nous devons mieux tenir compte de leurs préoccupations et agir en conséquence. Le projet de loi S-205 vise à fournir au système de justice tous les outils que nous pouvons mettre à sa disposition pour aider les victimes de violence entre partenaires intimes à dénoncer ces crimes lorsqu'ils se produisent et pour que les droits des victimes passent avant ceux de leur agresseur dès le début du processus judiciaire. Le projet de loi permettrait aux autorités de veiller à ce que la victime soit consultée au sujet de ses besoins en matière de sécurité avant que les conditions de libération soient imposées à l'accusé. Ces conditions doivent tenir compte de l'avis de la victime. Si la victime est un partenaire intime de l'accusé, elle a le droit d'être informée des conditions de libération sous caution.

Un juge pourrait exiger que l'accusé porte un bracelet électronique lors de sa libération, ce qui aurait pour effet d'ériger une barrière entre la victime et son agresseur et d'alerter les forces de l'ordre dès que le périmètre de sécurité n'est pas respecté. Le projet de loi permettrait aussi de prolonger la durée de l'engagement à ne pas troubler l'ordre public et d'alourdir les peines prévues en cas de violation des conditions. Encore une fois, les mesures proposées visent à ce que l'on tienne compte des victimes en premier et à ce qu'on leur donne plus de temps pour réagir à la suite de l'agression.

On peut toujours en faire plus pour renforcer la confiance dans la justice pénale et encourager les victimes à dénoncer leur agresseur sans crainte de représailles, mais, à l'heure actuelle, aucun mécanisme de surveillance ne permet de veiller au respect des conditions de libération d'un délinquant. Ce n'est pas juste pour les victimes ni pour le public en général, compte tenu de la compréhension que nous avons de la violence entre partenaires intimes. Ce que nous savons ne se reflète pas dans nos lois.

Voilà pourquoi ce projet de loi compte parmi les nombreuses initiatives qu'il faudrait adopter. C'est avec plaisir que j'ai appuyé le projet de loi C-320 sur l'adéquation de la peine et du crime, qui a récemment été adopté à la Chambre avec l'appui de tous les partis. Ce projet de loi est un autre outil sensé qui nous permettra d'accorder la priorité aux droits des victimes plutôt qu'à ceux des délinquants. Au cœur du projet de loi C-320 se trouve la transparence, qui ferait en sorte que les victimes soient informées des motifs des décisions prises concernant la date de libération conditionnelle d'un détenu ou concernant une permission de sortir ou de placement à l'extérieur. Les victimes devraient recevoir toute l'information relative à ces décisions avant qu'elles n'entrent en vigueur. Elles devraient avoir la possibilité d'apporter leur contribution.

● (1350)

Je suis également fière du travail que j'ai accompli cette année pour la protection des femmes enceintes contre les hommes violents au moyen du projet de loi C-311. Nous savons que les femmes enceintes risquent davantage d'être violentées. Nous savons que c'est une réalité qui existe au Canada plus que nous pourrions l'imaginer. Les tribunaux traitent ces cas d'une manière qui n'est pas de nature à attirer davantage l'attention des gens sur l'existence du problème.

Je suis confortée dans mon opinion lorsque je constate que la majorité des Canadiens ayant bien lu le projet de loi comprennent qu'il vise à ajouter de nouveaux facteurs aggravants que les juges pourraient invoquer et qui ne sont pas utilisés de façon uniforme à l'heure actuelle. Autrement dit, ces Canadiens comprennent tout à fait l'objectif et l'esprit de ce projet de loi bien simple. À l'heure actuelle, un juge peut décider de tenir compte de la grossesse de la femme et du préjudice subi par l'enfant, mais il n'est pas tenu de le faire. Cet exemple nous fait voir l'importance de ne ménager aucun effort pour protéger les femmes contre la violence entre partenaires intimes comme nous tâchons de le faire avec le projet de loi C-311.

Il y a un thème commun à ces projets de loi. Les victimes croient que le système de justice n'est pas là pour elles lorsqu'elles choisissent de dénoncer leur agresseur. Compte tenu du nombre de cas au Canada où une personne est arrêtée puis mise en liberté sous caution, il est évident que des crimes violents continuent d'être commis. Nous avons besoin de plus de mesures dissuasives et de plus de raisons pour inciter les gens à ne pas commettre de crimes en premier lieu, ainsi que pour veiller à ce que les personnes libérées en attendant leur procès ne continuent pas à commettre des actes criminels.

Selon les victimes de violence, les mesures prises par les tribunaux après qu'elles ont pris le risque de dénoncer leur agresseur ne permettent pas d'éliminer les risques de représailles. Le projet de loi S-205 améliorerait considérablement les choses pour ces personnes. Il prévoit une approche proactive. Autrement dit, nous n'attendons pas que d'autres situations horribles se produisent; nous y mettons un frein. C'est une simple question de bon sens.

D'ailleurs, ce projet de loi est plein de bon sens. Il vise à mettre la victime au cœur du processus judiciaire et à lui donner plus de pouvoir pour qu'elle y prenne part dès le commencement. Par conséquent, même quand un individu faisant face à des accusations est libéré, la protection de la victime passe en premier.

Je crois que la Chambre doit tout faire pour adopter les projets de loi visant à protéger les femmes de la violence. C'est certainement ce que ferait le projet de loi S-205. J'encourage la Chambre à étu-

Affaires émanant des députés

dier ce projet de loi rapidement et efficacement. Cela nous pousse à réfléchir aux occasions que nous procure cet endroit et que, parfois, nous ne saisissons pas pour des raisons politiques. Les députés peuvent me croire: les victimes d'actes criminels violents n'arrivent pas à comprendre pourquoi nous ne saisissons pas toutes les occasions qui nous sont données de faire plus pour protéger les victimes et veiller à leurs intérêts.

● (1355)

M. Darren Fisher (secrétaire parlementaire de la ministre de la Santé mentale et des Dépendances et ministre associée de la Santé, Lib.): Madame la Présidente, je suis heureux d'intervenir dans le 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. Je me réjouis de pouvoir réaffirmer l'appui du gouvernement envers le projet de loi S-205, qui a un objectif important, celui de mieux protéger les victimes de violence entre partenaires intimes.

Le cas tragique de violence entre partenaires intimes qui a eu lieu la semaine dernière à Sault Ste. Marie nous rappelle l'impact dévastateur de ces crimes sur les individus et les collectivités. J'ai le cœur brisé par les décès insensés survenus à Sault Ste. Marie et je pense aux proches des victimes. La violence entre partenaires intimes et la violence faite aux femmes en général n'ont pas leur place au Canada. Je sais que mes collègues de tous les partis partagent ce sentiment.

Le projet de loi S-205 apporterait des modifications aux dispositions du Code criminel portant sur la mise en liberté sous caution et le régime des engagements de ne pas troubler l'ordre public afin de lutter contre la violence entre partenaires intimes. Le projet de loi apporterait également des modifications corrélatives à la Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents. Il s'agit d'objectifs importants. Aujourd'hui, j'aborderai plus en détails de certaines de nos préoccupations concernant le projet de loi et des améliorations qui, à notre avis, peuvent y être apportées. Je parlerai également des efforts complémentaires les plus récents du gouvernement pour appuyer les victimes de violence entre partenaires intimes et d'actes criminels en général.

Comme mes collègues l'ont mentionné, le projet de loi S-205 obligerait les procureurs à demander aux tribunaux si la victime a été consultée au sujet de ses besoins en matière de sécurité avant de rendre une ordonnance de mise en liberté sous caution pour une personne accusée d'une infraction de violence contre un partenaire intime. De plus, le projet de loi S-205 obligerait les tribunaux à demander aux procureurs si les victimes ont été informées de leur droit de demander une copie de l'ordonnance de mise en liberté sous caution rendue par le tribunal.

Affaires émanant des députés

L'élément suivant du projet de loi S-205 que j'aimerais souligner est l'élargissement de l'inversion du fardeau de la preuve pour la mise en liberté sous caution dans les cas de crimes de violence contre un partenaire intime. Le renversement du fardeau de la preuve serait élargi afin de s'appliquer non seulement aux personnes accusées qui ont déjà été reconnues coupables, mais aussi à celles qui ont déjà été libérées, avec ou sans condition, pour une infraction de violence contre un partenaire intime. Cette mesure se trouve également dans le projet de loi du gouvernement, le projet de loi C-48, qui a déjà été adopté à la Chambre et qui en est à l'étape de la troisième lecture au Sénat. Nous avons certainement été préoccupés de voir que les sénateurs ont voté en faveur du retrait de cette disposition du projet de loi C-48, et j'espère que mes collègues sont d'accord pour que nous la rétablissions. Cette disposition s'appuie sur des mesures législatives précédentes du gouvernement qui renforcent la réponse fédérale à la violence entre partenaires intimes, y compris l'ancien projet de loi C-75. J'espère que la Chambre rejettera les amendements au projet de loi C-48.

Ensuite, le projet de loi S-205 exigerait qu'un juge de paix détermine, à la demande de la Couronne, si l'accusé devrait porter un dispositif de surveillance à distance comme condition de sa libération. Je tiens à souligner que cette disposition annulerait également un changement important apporté par le projet de loi C-233, la Loi modifiant le Code criminel et la Loi sur les juges en ce qui concerne la violence contre un partenaire intime, qui a reçu la sanction royale le 27 avril. Si le projet de loi S-205 est adopté, la surveillance à distance 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 cas de violence contre un partenaire intime, comme c'est le cas actuellement en raison des changements prévus dans le projet de loi C-233.

Enfin, le projet de loi créerait un nouvel engagement de ne pas troubler l'ordre public propre aux cas de violence contre un partenaire intime d'une durée 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.

Je tiens à répéter que j'appuie les objectifs de ce projet de loi, mais je crois que des changements devraient être envisagés afin de mieux harmoniser les modifications proposées avec les objectifs en question. Ces changements pourraient également réduire au minimum le risque de répercussions négatives imprévues sur des groupes qui sont déjà surreprésentés dans le système de justice pénale et assurer la cohérence avec le droit pénal existant.

Ensuite, j'aimerais parler du fait que le projet de loi S-205 s'inscrit dans le cadre de soutien élargi du gouvernement pour les victimes d'actes criminels. J'ai déjà mentionné le projet de loi C-48, que la Chambre a adopté avec le consentement unanime de tous les députés. Je remercie mes collègues d'en face de leur appui ainsi que d'avoir reconnu l'importance et l'urgence du projet de loi C-48. Il s'agit d'une réponse directe aux demandes formulées par les provinces et les territoires, de même que par les organismes d'application de la loi de partout au pays. Ce projet de loi renforcerait les dispositions législatives régissant la mise en liberté sous caution au Canada afin de remédier aux préoccupations du public concernant les récidivistes violents qui commettent des infractions au moyen d'une arme, à feu ou autre.

• (1400)

Le projet de loi C-48 vise à mettre en place une disposition sur l'inversion du fardeau de la preuve à l'étape de la mise en liberté

sous caution lorsqu'une arme dangereuse, comme une arme à feu, un couteau ou du répulsif à ours, a été employée. Le projet de loi C-48 prévoit également une inversion du fardeau de la preuve pour d'autres infractions liées aux armes à feu, comme la possession illégale d'une arme à feu prohibée ou à autorisation restreinte chargée ou prête à l'être, l'introduction par effraction pour voler une arme à feu, le vol qualifié visant une arme à feu et la fabrication d'une arme à feu automatique.

Grâce à ce projet de loi, nous envoyons le message fort que les crimes commis à l'aide d'une arme à feu sont inacceptables et représentent une grave menace pour la sécurité publique. Trop de vies ont été perdues en raison de crimes commis avec des armes à feu.

Comme je l'ai déjà indiqué, le projet de loi C-48 vise également à renforcer l'inversion du fardeau de la preuve dans le cas de personnes accusées d'une infraction impliquant de la violence entre partenaires intimes lorsqu'elles ont déjà été condamnées pour ce type d'infraction. Le projet de loi S-205 vise le même objectif, et je suis heureux de voir que les députés de tous les partis prennent la violence entre partenaires intimes au sérieux.

Le projet de loi C-48 porte également sur ce que le tribunal doit prendre en considération pour déterminer si une personne sera remise en liberté sous caution. Selon une modification apportée au Code criminel en 2019 dans le cadre de l'ancien projet de loi C-75, avant de rendre une ordonnance de mise en liberté sous caution, le tribunal doit tenir compte de tout facteur pertinent, notamment du casier judiciaire de l'accusé et du fait qu'il est accusé ou non d'une infraction où il y aurait eu de la violence envers un partenaire intime.

Le projet de loi C-48 vise à élargir cette disposition afin d'exiger que le tribunal tienne compte des condamnations antérieures de l'accusé pour des infractions avec de la violence. Ainsi, on demanderait aux tribunaux, avant d'accorder une mise en liberté sous caution, de tenir compte de toute condamnation pour une infraction avec de la violence figurant au dossier de l'accusé ainsi que des risques de récidive, et ce, même lorsque l'inversion du fardeau de la preuve proposée ne s'applique pas. Cette modification permettrait de renforcer la sécurité publique, et, comme je l'ai déjà dit, je suis heureux de voir mes collègues appuyer l'adoption du projet de loi C-48.

Je veux aussi parler du projet de loi S-12. Nous en avons débattu cette semaine même. Le projet de loi S-12 nous permettra de mieux prévenir les agressions sexuelles en renforçant le registre national des délinquants sexuels. Avec cette mesure législative, nous avons répondu aux préoccupations soulevées par la Cour suprême et les organismes d'application de la loi. Le projet de loi S-12 ajoutera de nouvelles infractions désignées pouvant donner lieu à une inscription au registre national des délinquants sexuels. Cette liste inclura la distribution non consensuelle d'images intimes et la sextorsion, deux crimes qui ont eu de terribles répercussions sur la vie de Canadiens, en particulier des femmes et des enfants. C'est une avancée très importante.

Le projet de loi S-12 découle directement de conversations avec des survivants et des victimes de crimes sexuels. Il réformera le régime des interdictions de publication pour tenir compte de la diversité des expériences des victimes et pour faire en sorte que les survivants aient la liberté de raconter leur histoire, s'ils le souhaitent. Il changera aussi la façon dont les victimes reçoivent de l'information sur leur dossier pour mieux refléter la Charte canadienne des droits des victimes. Ces deux changements portent sur un aspect primordial: le choix. Il n'existe pas de bonnes façons d'être une victime. Le projet de loi S-12 reflète cette réalité.

Je suis heureux d'appuyer le projet de loi S-205 et j'espère que les aspects possiblement problématiques que j'ai soulevés pourront être étudiés plus en profondeur au comité.

• (1405)

[Français]

Mme Christine Normandin (Saint-Jean, BQ): Madame la Présidente, à l'instar de mon collègue de Joliette qui a brillamment évoqué plusieurs points juste avant moi et à l'instar aussi de mon collègue de Rivière-du-Nord qui a pris la parole à ce sujet au cours de l'étude de ce projet de loi, je réitère l'appui du Bloc québécois au projet de loi S-205.

C'est un projet de loi qui vise un objectif absolument louable, celui d'assurer une meilleure protection des personnes victimes de violence conjugale. Comme on le sait, malheureusement, cela s'inscrit dans un contexte où les statistiques démontrent une montée en flèche des féminicides et de la violence commise dans un contexte conjugal. Entre 2009 et 2019, pour ne donner en exemple que cette période, il y a eu une hausse marquée de 7,5 % des infractions liées à la violence conjugale. Dans ce contexte, en tant que parlementaires, nous avons l'obligation d'agir, et le projet de loi S-205 est un pas dans la bonne direction, même si je suis déjà capable d'entrevoir certains écueils par rapport à ce que le projet de loi S-205 couvre.

Je ne vais parler que de certains aspects du projet de loi S-205 parce qu'il ratisse quand même assez large dans plusieurs catégories différentes. Je ne ferai pas la nomenclature de l'ensemble de ce qui est couvert par ce projet de loi, mais je vais m'attarder à certains éléments.

Le projet de loi S-205 prévoit ajouter au paragraphe 515(3) du Code criminel le nouveau paragraphe (3.1) qui est rédigé ainsi:

Avant de rendre une ordonnance en vertu du paragraphe (2) à l'égard d'un prévenu inculpé d'une infraction perpétrée avec usage, tentative ou menace de violence contre son partenaire intime, le juge de paix vérifie auprès du poursuivant que le partenaire intime du prévenu a été consulté au sujet de ses besoins en matière de sécurité.

On vient donc dans ce contexte-ci assurer une meilleure sécurité de la personne victime, parce que le poursuivant va devoir la consulter au sujet de ses besoins, ce qui lui permettra probablement par la suite de faire de meilleures recommandations, voire de meilleures demandes au juge quant aux diverses conditions de remise en liberté que l'accusé pourrait avoir.

Cela pourrait aussi augmenter le sentiment de sécurité de la victime. On sait que les victimes ne sont pas parties dans les auditions en criminel, elles sont témoins. Malheureusement, il arrive souvent que les victimes, par crainte, finissent par se désister. Elles ne veulent plus témoigner et, faute du seul témoin ou à tout le moins du témoin principal qui existe dans ces dossiers, ce sont des dossiers qui risquent de tomber à la cour. On vient donc aussi assurer

Affaires émanant des députés

une meilleure administration de la justice, d'une certaine façon, en faisant double effet, en protégeant également la victime.

Le projet de loi S-205 prévoit aussi un ajout au paragraphe 515(14) du Code criminel. On ajoute le paragraphe (14.1) qui est rédigé ainsi:

Dès qu'il rend une ordonnance en vertu du paragraphe (2), le juge de paix vérifie auprès du poursuivant que toute victime de l'infraction a été informée de son droit de demander une copie de l'ordonnance.

Le fait que la victime connaisse bien les conditions imposées à l'accusé pour sa libération peut permettre, d'une part, de la rassurer, mais également d'assurer une forme de respect de ces conditions. En effet, pour que les conditions soient respectées, encore faut-il qu'il y ait quelqu'un qui suive l'accusé. Or, il est impossible d'avoir un œil constant sur l'accusé, mais la victime, par exemple, pourrait voir que l'accusé s'est approché et n'a pas respecté telle ou telle obligation. Elle peut donc par la suite rapporter le non-respect des conditions. On inclut donc la victime, d'une certaine façon, dans la mise en œuvre du respect des conditions imposées à un accusé.

On ajoute également une condition qui, je pense, est le cœur du projet de loi S-205. Quand on entend le sénateur Boisvenu parler avec passion de son projet de loi, il le présente comme étant le projet de loi sur les bracelets antirapprochement. C'est essentiellement la mesure phare dans ce projet de loi, à tout le moins, pour lui.

On sait que plusieurs conditions peuvent déjà être greffées à une remise en liberté. Je vais en nommer quelques-unes: se présenter, aux moments indiqués, à l'agent de la paix ou à la personne nommée; demeurer dans le ressort de la juridiction précisée; aviser l'agent de la paix ou la personne nommée de tout changement d'adresse, d'emploi ou d'occupation; s'abstenir de communiquer, directement ou indirectement, avec toute personne victime; remettre tous ses passeports. Là, on ajoute un nouvel élément qui est celui de porter un dispositif de surveillance à distance si le procureur général en fait la demande.

Sur ce dernier élément, je pense qu'il y a quand même beaucoup de choses à dire. Lorsque le projet de loi sera renvoyé en comité, il serait intéressant d'avoir un compte rendu ou une analyse de la manière dont cela s'est fait au Québec, parce que Québec a déjà mis en place l'année dernière ce système pour les infractions qui relèvent de sa juridiction, parce que la prison à laquelle serait envoyé l'accusé est une prison québécoise.

• (1410)

Étant donné que c'est un système qui est déjà en place, ce serait bien de faire une sorte de bilan de la mise en œuvre de cette option. Ultiment, si le projet de loi se rend plus loin, cela va permettre d'arrimer les mesures fédérales et les mesures provinciales en la matière. Cependant, il serait bien de pouvoir apprendre des erreurs ou des écueils en ce qui concerne ce qui a été fait au Québec.

Au-delà de cela, je crains que le port du bracelet qui permet de géolocaliser le prévenu offre un faux sentiment de sécurité. Je vais donner un exemple qui est malheureusement très concret. On se souvient peut-être du policier qui a été tué en décembre 2022 par un individu qui était en liberté sous caution après avoir commis des crimes par arme à feu. L'individu était dans une voiture avec une partenaire et un policier a été tué.

Affaires émanant des députés

On peut se demander pourquoi cette personne a pu quitter son domicile malgré le fait qu'elle portait un moniteur GPS. Pour quelle raison cela n'a-t-il pas alerté les autorités? Pourquoi aucune mesure de précaution n'a-t-elle été prise et pourquoi les policiers qui l'ont interpellée ne savaient-ils pas qu'ils étaient en présence d'une personne qui portait un moniteur GPS? On peut s'interroger sur l'entreprise qui fabrique les moniteurs. Est-ce que le système d'avertissement est adéquat? À partir du moment où une alerte est déclenchée, est-ce qu'il y a des ressources suffisantes pour que la sécurité de la victime puisse être assurée? Il ne faudrait pas qu'on tombe dans un sentiment de fausse sécurité parce que l'accusé porte un bracelet s'il n'y a pas un ensemble d'autres mesures qui sont mises en œuvre. C'est une mise en garde que j'aimerais faire sur cet aspect.

Par ailleurs, parmi les conditions de remise en liberté énoncées dans le projet de loi, quelques-unes mériteraient que nous nous y attardions davantage, notamment pour voir s'il est réellement possible de les mettre en œuvre. C'est bien beau d'avoir un projet de loi plein de bonne volonté, mais si ce n'est pas applicable dans le concret et la réalité du terrain, le projet de loi peut finir par être un peu vide.

Je peux penser à tout ce qui concerne l'obligation de s'abstenir de consommer des drogues. C'est une condition qui existe déjà. Or, afin de faire la preuve de cette abstinence, on devra fournir à des fins d'analyse un échantillon d'une substance corporelle désignée par règlement. C'est un ajout aux conditions. Cela peut être fait à la demande d'un agent de la paix qui a des doutes ou à intervalles réguliers précis.

On peut se demander si cela passe le test de la Charte, notamment en ce qui a trait au caractère invasif de certains tests de dépistage. Pour l'alcool, c'est une chose, mais pour certaines drogues, cela peut nécessiter une prise de sang, un test d'urine, un test de salive ou un cheveu, et il y a un aspect qui peut être invasif. Ainsi, on peut tomber dans un déséquilibre entre le résultat souhaité et l'atteinte minimale aux droits de la personne. Il serait intéressant que des constitutionnalistes viennent nous parler de cet aspect.

Il y a une autre condition qui est créée relativement à l'ordonnance prévue à l'article 810. Il s'agit de s'abstenir d'utiliser les médias sociaux. Je peux comprendre la volonté qui est derrière cela, mais je me pose encore la question de l'équilibre entre le but et la protection du droit à la vie privée. On peut inclure cette condition dans l'ordonnance sans faire aucun suivi pour savoir si c'est respecté. Dans ce cas, cela deviendra un peu une ordonnance bidon.

Or, si on souhaite valider le respect de cette ordonnance, comment doit-on procéder? Est-ce qu'on surveille l'utilisation du téléphone et de l'ordinateur de la personne accusée? N'est-ce pas trop invasif et excessif? N'est-ce pas une atteinte à la vie privée qui n'est pas justifiée par l'objectif de la mise en œuvre de ce genre de condition? Est-ce qu'on devrait plutôt se baser sur ce que rapporte la vic-

time? Si la victime voit une publication sur les médias sociaux alors qu'elle sait qu'il y a une ordonnance qui interdit au prévenu de consulter les médias sociaux, elle pourrait par exemple en aviser les policiers. Je serais aussi curieuse de voir de quelle façon cela pourra être mis en œuvre.

Finalement, il y a un autre aspect sur lequel j'aimerais entendre les constitutionnalistes en comité. Il s'agit du renversement du fardeau de la preuve pour la remise en liberté. En vertu du projet de loi C-75 adopté il y a quatre ans, si une personne a déjà été accusée et reconnue coupable de crime violent envers un conjoint, elle doit faire la preuve que sa détention n'est pas justifiée. Avec le nouveau projet de loi, on ajouterait le cas où une personne a déjà fait l'objet d'une absolution pour un crime contre un partenaire intime. On peut se demander si cela passe le test de la Charte lorsque ce n'est pas à la suite d'une condamnation, mais d'une absolution, qu'on renverse le fardeau.

Il y a des éléments qui risquent d'être intéressants à analyser. À tout événement, le projet de loi vise de façon générale un objectif absolument noble. J'ai hâte de voir de quelle façon vont se dérouler les travaux en comité en ce qui a trait aux différents aspects que j'ai soulevés.

• (1415)

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote.

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): Le vote porte sur la motion.

Si un député participant en personne désire que la motion soit adoptée ou adoptée avec dissidence ou si un député d'un parti reconnu participant en personne désire demander un vote par appel nominal, je l'invite à se lever et à l'indiquer à la présidence.

[Traduction]

Mme Cathay Wagantall: Madame la Présidente, nous demandons respectueusement un vote par appel nominal.

[Français]

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): Conformément à l'article 93 du Règlement, le vote par appel nominal est différé jusqu'au mercredi 1^{er} novembre à la fin de la période prévue pour les questions orales.

[Traduction]

Comme il est 14 h 17, la Chambre s'ajourne à lundi prochain, à 11 heures, conformément à l'article 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 14 h 17.)

TABLE DES MATIÈRES

Le vendredi 27 octobre 2023

ORDRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT

Loi sur l'amélioration de la transparence et de la responsabilité dans le système de transport

Mme Tassi (au nom du ministre des Transports).....	18029
Projet de loi C-52. Deuxième lecture.....	18029
M. Badawey.....	18029
M. Webber.....	18032
M. Lemire.....	18032
Mme Zarrillo.....	18032
M. Arya.....	18032
Mme May (Saanich—Gulf Islands).....	18033
M. Lawrence.....	18033
M. Strahl.....	18033
M. Lamoureux.....	18035
Mme Normandin.....	18036
M. Blaikie.....	18036
Mme Wagantall.....	18036
M. Lamoureux.....	18037

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

Félicitations à l'occasion d'un départ à la retraite

M. Fisher.....	18037
----------------	-------

Les droits de la personne en Iran

M. Kmiec.....	18037
---------------	-------

La Fiducie nationale du Canada

M. Aldag.....	18038
---------------	-------

La discrimination au Canada

M. Desjarlais.....	18038
--------------------	-------

Le Mois du patrimoine libanais

Mme Diab.....	18038
---------------	-------

La sanction royale du projet de loi S-12

M. Maloney.....	18038
-----------------	-------

La tragédie à Lewiston, dans le Maine

M. Battiste.....	18039
------------------	-------

La lutte contre les feux de forêt

Mme Gray.....	18039
---------------	-------

La cybersécurité

Mme O'Connell.....	18039
--------------------	-------

La taxe sur le carbone

Mme Vien.....	18039
---------------	-------

La taxe sur le carbone

M. Majumdar.....	18039
------------------	-------

Les organismes à vocation sociale

Mme Vandenberg.....	18040
---------------------	-------

John Carroll

M. Perkins.....	18040
-----------------	-------

Les affaires étrangères

M. Julian.....	18040
----------------	-------

Ella-Rose Duval

Mme Normandin.....	18040
--------------------	-------

Le logement

M. Kelly.....	18041
---------------	-------

Les Prix du premier ministre pour l'excellence en éducation de la petite enfance

Mme Hepfner.....	18041
------------------	-------

QUESTIONS ORALES

La tarification du carbone

M. Barlow.....	18041
M. Guilbeault.....	18041
M. Barlow.....	18041
M. Drouin.....	18041
M. Barlow.....	18042
Mme Sudds.....	18042
M. Berthold.....	18042
M. Boissonnault.....	18042
M. Berthold.....	18042
Mme Sudds.....	18042

L'immigration, les réfugiés et la citoyenneté

Mme Normandin.....	18042
M. Lauzon.....	18042
Mme Normandin.....	18043
M. Lauzon.....	18043

Le logement

M. Julian.....	18043
M. Fragiskatos.....	18043

L'économie

M. Julian.....	18043
M. Turnbull.....	18043

La tarification du carbone

M. Perkins.....	18043
M. Battiste.....	18043
M. Perkins.....	18043
M. Fisher.....	18044
M. Kmiec.....	18044
M. Guilbeault.....	18044
M. Kmiec.....	18044
M. Turnbull.....	18044
M. Zimmer.....	18044
M. Guilbeault.....	18044
M. Zimmer.....	18044
M. Boissonnault.....	18045

La petite entreprise

Mme Sinclair-Desgagné.....	18045
M. May (Cambridge).....	18045
Mme Sinclair-Desgagné.....	18045
M. May (Cambridge).....	18045

La tarification du carbone

M. Kram.....	18045
--------------	-------

M. Turnbull	18045
M. Epp	18046
M. Boissonnault	18046
M. Deltell	18046
M. Guilbeault	18046
M. Deltell	18046
M. Guilbeault	18046
La santé	
Mme Blaney	18046
M. Fisher	18046
Les affaires étrangères	
Mme McPherson	18047
M. Hussen	18047
La famille, les enfants et le développement social	
Mme Thompson	18047
Mme Sudds	18047
Les finances	
M. Aitchison	18047
M. Turnbull	18047
M. Aitchison	18047
M. Turnbull	18048
M. Lake	18048
M. Boissonnault	18048
M. Lake	18048
M. Boissonnault	18048
La famille, les enfants et le développement social	
Mme Bérubé	18048
Mme Sudds	18048
Mme Bérubé	18048
Mme Sudds	18049
Le logement	
M. Kelly	18049
M. Fragiskatos	18049
La Gendarmerie royale du Canada	
M. Barrett	18049
Mme O'Connell	18049
M. Barrett	18049
Mme O'Connell	18049
L'éducation postsecondaire	
Mme Diab	18049
M. Boissonnault	18050
La Gendarmerie royale du Canada	
Mme Gray	18050
Mme O'Connell	18050
Mme Gray	18050
Mme O'Connell	18050
M. Généreux	18050
Mme O'Connell	18050
Le commerce international	
M. Scarpaleggia	18050
M. Sidhu (Brampton-Est)	18051
La fiscalité	
Mme Ashton	18051
M. Turnbull	18051
Mme May (Saanich—Gulf Islands)	18051

M. Guilbeault	18051
---------------	-------

AFFAIRES COURANTES

Les affaires étrangères	
Mme Lalonde	18051
Les comités de la Chambre	
Ressources humaines, développement des compétences, développement social et condition des personnes handicapées	
M. Aitchison	18051
Procédure et affaires de la Chambre	
M. Desjarlais	18051
Motion	18051
Adoption de la motion	18052
Petitions	
Les espèces migratrices en danger	
Mme May (Saanich—Gulf Islands)	18052
Les pensions alimentaires pour enfants	
M. Kmiec	18052
Le transport aérien	
M. Aitchison	18052
Les armes à feu	
Mme Wagantall	18052
Le Code criminel	
Mme Wagantall	18052
La santé	
Mme Wagantall	18052
L'aide médicale à mourir	
M. Shields	18052
La santé	
M. Aboultaif	18053
Postes Canada	
Mme Gray	18053
Le changement climatique	
M. Gerretsen	18053
Questions au Feuilleton	
M. Lamoureux	18053

ORDRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT

Loi sur l'amélioration de la transparence et de la responsabilité dans le système de transport	
Projet de loi C-52. Deuxième lecture	18053
M. Ste-Marie	18053
M. Arya	18056
M. Généreux	18056
Mme Ashton	18057
M. Champoux	18057
M. Arya	18057
Mme Zarrillo	18058
M. Arya	18060
M. Dalton	18060
M. Ste-Marie	18060

M. Blaikie	18061
Mme May (Saanich—Gulf Islands)	18061
M. Arya	18061
Mme Khalid	18061

M. Ste-Marie	18063
Mme Blaney	18064
Mme Wagantall	18066
M. Fisher	18067
Mme Normandin	18069
Report du vote sur la motion	18070

AFFAIRES ÉMANANT DES DÉPUTÉS

Le Code criminel

Projet de loi S-205. Deuxième lecture	18063
---	-------

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>