



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° 252
Le mardi 21 novembre 2023

Présidence de l'honorable Greg Fergus

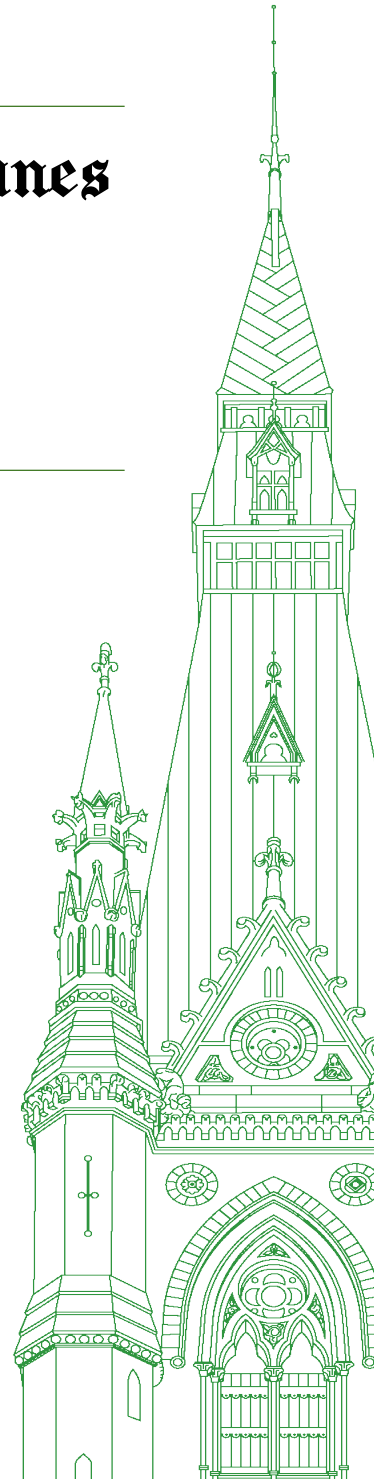


TABLE DES MATIÈRES

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Le mardi 21 novembre 2023

La séance est ouverte à 10 heures.

Prière

AFFAIRES COURANTES

● (1000)

[Traduction]

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

SCIENCE ET RECHERCHE

M. Lloyd Longfield (Guelph, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le septième rapport du Comité permanent de la science et de la recherche, intitulé « Soutien à la commercialisation de la propriété intellectuelle ».

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande que le gouvernement dépose une réponse globale à ce rapport.

* * *

LA LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES

M. Alistair MacGregor (Cowichan—Malahat—Langford, NPD) demande à présenter le projet de loi C-366, Loi modifiant la Loi sur les aliments et drogues (substances présentes dans les tampons menstruels).

— Monsieur le Président, aujourd'hui est une journée spéciale. C'est le point culminant du concours « Crée ton Canada » dans ma circonscription. Je tiens à féliciter Isha Courty-Stephens et Hana Reid, deux étudiantes qui sont ici aujourd'hui afin d'assister à la présentation de leur projet de loi.

Chaque année, des millions de Canadiennes utilisent des produits menstruels sans disposer de renseignements facilement accessibles sur les risques pour la santé humaine que posent les substances qu'ils contiennent. Il n'y a pas assez de recherches adéquates sur les effets secondaires et les dangers possibles de certains ingrédients que l'on retrouve couramment dans les tampons et de certains ingrédients non divulgués qui sont considérés comme potentiellement cancérigènes par l'Organisation mondiale de la santé. De nombreux fabricants de tampons incluent également des substances nocives comme des parfums, des agents de blanchiment, de l'aluminium, de l'alcool et des hydrocarbures.

Aujourd'hui, je suis très fier de prendre la parole pour présenter ce projet de loi, Loi modifiant la Loi sur les aliments et drogues concernant les substances présentes dans les tampons menstruels. Le texte modifierait la Loi sur les aliments et drogues afin de pré-

voir que les étiquettes apposées sur les tampons menstruels doivent inclure une liste des substances qu'ils contiennent. Le projet de loi vise à sensibiliser la population aux produits menstruels et aux ingrédients qui entrent dans la composition des tampons. Je pense qu'il y a une grande volonté au Parlement de renforcer les exigences en matière d'étiquetage pour ces produits afin d'accroître la transparence et de permettre aux Canadiennes de faire des choix éclairés au sujet des produits menstruels qu'elles achètent.

Je tiens à féliciter Hana et Isha et à les remercier de leur travail dans ce dossier et du rôle de premier plan qu'elles ont joué dans l'élaboration de ce projet de loi.

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

* * *

● (1005)

PÉTITIONS

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

M. George Chahal (Calgary Skyview, Lib.): Madame la Présidente, je suis fier de prendre la parole ce matin pour présenter une pétition signée par des Canadiens et destinée au gouvernement. Cette pétition souligne que les Palestiniens de Cisjordanie, de Gaza et de Jérusalem-Est subissent l'occupation israélienne et l'expansion des colonies israéliennes dans les territoires occupés.

Depuis 17 ans, la bande de Gaza est soumise à un blocus qui restreint les déplacements, les services de base et les droits de la personne. Près de 50 % des 2,5 millions d'habitants de Gaza sont des enfants. On estime que 13 000 Palestiniens ont été tués au cours du mois dernier et que 5 000 d'entre eux étaient des enfants.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement du Canada de collaborer avec la communauté internationale en vue d'obtenir un cessez-le-feu et de trouver une véritable voie vers la création de deux États, et de condamner les violations du droit international. Ils demandent au gouvernement du Canada de condamner l'antisémitisme, l'islamophobie et toutes les formes de sectarisme et d'exhorter le gouvernement d'Israël à respecter ses engagements au titre des Conventions de Genève et du droit humanitaire international.

Il y a 67 ans, le Canada a été l'un des premiers à plaider en faveur d'une action « non seulement pour mettre fin aux combats, mais aussi pour faire la paix », pour reprendre les mots de Lester B. Pearson.

Affaires courantes

LE PAKISTAN

M. Damien Kurek (Battle River—Crowfoot, PCC): Madame la Présidente, comme toujours, c'est un honneur de prendre la parole à la Chambre pour présenter des pétitions qui revêtent de l'importance pour les Canadiens et mes concitoyens. Plus précisément, je présente aujourd'hui une pétition qui a été lancée par un habitant de ma circonscription et signée par un certain nombre de Canadiens de partout au pays.

Les pétitionnaires affirment que la population du Pakistan et les Canadiens d'origine pakistanaise sont de plus en plus préoccupés par les informations concernant les bouleversements politiques et l'incertitude qui règnent dans ce pays. Les rapports sur la violence et les menaces utilisées pour réprimer les partis de l'opposition au Pakistan à l'approche des élections générales qui se tiendront plus tard dans l'année suscitent de vives inquiétudes. Par conséquent, les pétitionnaires demandent au gouvernement du Canada de condamner le plus vigoureusement possible l'utilisation de la violence à des fins politiques au Pakistan et partout dans le monde.

C'est un honneur de présenter la pétition aujourd'hui à la Chambre des communes.

LA SÉCURITÉ DE VIEILLESSE

Mme Rachel Blaney (North Island—Powell River, NPD): Madame la Présidente, c'est un honneur pour moi de prendre la parole à la Chambre au nom des résidents de North Island—Powell River, qui ont été nombreux à signer la présente pétition.

Ils nous font remarquer qu'en juillet 2022, les prestations de la Sécurité de la vieillesse ont été bonifiées de 10 % pour les personnes de 75 ans et plus, mais pas pour les personnes de 65 à 74 ans. Donc, plus de deux millions de personnes ont été laissées en plan à cause de la décision du gouvernement libéral de créer ce système à deux vitesses. Nous savons que, partout au pays, le coût de la vie augmente et qu'il a de très graves conséquences pour les aînés, qui ont souvent un revenu fixe et doivent se passer de choses de première nécessité.

Les aînés demandent au gouvernement de remédier à la situation et de faire en sorte qu'il y ait un seul régime en appliquant la hausse des prestations de la Sécurité de la vieillesse à tous les aînés, y compris à ceux âgés de 65 à 74 ans.

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Mme Jenny Kwan (Vancouver-Est, NPD): Madame la Présidente, je présente une pétition lancée par plusieurs groupes pro-démocratie et de défense des droits de la personne à l'échelle du Canada. En tout, 5 799 personnes ont signé la pétition.

Compte tenu des récentes révélations du SCRS concernant l'ingérence et l'influence de la Chine au Canada, les pétitionnaires craignent sérieusement que certains membres de la communauté ne se servent du centenaire de la Loi de l'immigration chinoise de 1923, également connue sous le nom de Loi d'exclusion des Chinois, pour contrecarrer l'engagement du gouvernement de mettre en place un registre visant la transparence en matière d'influence étrangère.

Les signataires soulignent également qu'il est impératif de ne pas confondre un tel registre avec cette loi raciste, qui discrimine l'ensemble des Chinois. Le registre ne s'appliquerait qu'aux personnes, canadiennes ou non, qui font du lobbying au nom de gouvernements étrangers. On ne peut invoquer le racisme anti-Chinois comme argument pour détourner l'attention des mesures urgentes

qui s'imposent pour protéger la démocratie canadienne. La mise en place d'un registre complet visant la transparence en matière d'influence étrangère constitue l'une des façons les plus efficaces de protéger le régime démocratique du Canada et de défendre les valeurs fondamentales universelles que sont la liberté, la démocratie et la justice. Le Canada doit emboîter le pas à ses alliés, notamment l'Australie, le Royaume-Uni et les États-Unis, qui ont tous établi leur propre registre. Le Canada ne peut pas se contenter de faire des manœuvres politiques lorsque sa sécurité nationale et son régime démocratique sont en jeu.

Ainsi, les pétitionnaires prient le gouvernement: premièrement, d'adopter pendant la session d'automne le projet de loi instaurant un registre visant la transparence en matière d'influence étrangère; deuxièmement, de mettre sur pied une stratégie globale d'éradication proactive du racisme systémique sous toutes ses formes au Canada; et troisièmement, d'élaborer une stratégie d'éducation proactive de la population sur l'engagement civique et la participation à la démocratie.

• (1010)

La vice-présidente adjointe (Mme Alexandra Mendès): Je rappelle aux députés qu'en présentant une pétition, ils doivent se limiter à un résumé de la pétition et non en faire la lecture intégrale.

Le secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre a la parole.

LES TRAVAILLEURS DE LA SANTÉ

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Madame la Présidente, je souhaite présenter une pétition signée par de nombreux Manitobains concernant le système de santé et les travailleurs de la santé.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement fédéral et aux gouvernements provinciaux de chercher des moyens de collaborer pour améliorer le maintien en poste des travailleurs de la santé, de reconnaître les compétences qu'ils apportent au Canada, souvent grâce à des titres de compétences obtenus à l'étranger, par exemple, et d'être là pour soutenir et épauler les professionnels de la santé.

* * *

QUESTIONS AU FEUILLETON

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

La vice-présidente adjointe (Mme Alexandra Mendès): D'accord?

Des voix: D'accord.

ORDRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

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

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 27 octobre, 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. Damien Kurek (Battle River—Crowfoot, PCC): Madame la Présidente, j'aimerais commencer par vous informer, vous et le Bureau, que je compte partager mon temps de parole avec le député de la belle circonscription de Kenora. Même si sa circonscription ne fait pas partie de l'Ouest du Canada, elle est quand même située du côté ouest du lac Supérieur, et c'est une bien belle région.

Je suis heureux d'avoir l'occasion, aujourd'hui, de donner le coup d'envoi au débat sur le projet de loi C-52.

J'aimerais d'abord prendre le temps de rendre hommage à l'une de mes collaboratrices à qui j'ai remis hier soir l'épinglette des cinq ans d'ancienneté au service de la Chambre des communes, même si je l'ai fait avec quatre ans de retard. J'aimerais donc aujourd'hui souligner la grande estime que j'ai pour Amy, qui est ma gestionnaire des dossiers. Je sais que nous travaillons tous ici avec ardeur, mais nous ne pourrions pas le faire sans l'aide de nos collaborateurs dans nos bureaux. Je tiens donc à féliciter publiquement Amy, même si ce n'est qu'hier soir que je lui ai remis l'épinglette des cinq ans d'ancienneté avec quatre ans de retard, à cause de la Covid. Je la lui ai remise à l'occasion d'une cérémonie au cours de laquelle un grand nombre de députés et de membres de leur personnel ont aussi reçu une épinglette.

Nous sommes ici pour débattre du projet de loi C-52. Même si je ne peux pas la montrer aux députés, j'ai fait circuler, peu après l'événement, une vidéo sur mon média social qui montre bien ce que je considère comme étant le fiasco des libéraux dans le secteur du transport aérien.

J'aimerais ramener les députés quelques mois en arrière, lorsque la présidente de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto a tenu une conférence de presse pour parler des nombreuses améliorations apportées à l'aéroport de Toronto. Le caméraman a brillamment réussi, et j'espère qu'il n'a pas été viré depuis, à montrer ce que, en politique, nous appelons souvent de la manipulation.

La présidente de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto donnait donc une conférence de presse à l'aéroport Pearson pour parler des nombreuses améliorations apportées au service depuis la fin de la pandémie, se félicitant abondamment du travail accompli, et c'est alors que le caméraman a tourné sa caméra vers le tableau des départs. J'invite les députés à imaginer la chose. Ceux qui suivent nos débats peuvent facilement trouver la vidéo sur Internet. S'il ne m'était pas interdit de la montrer dans cette enceinte, je le ferais, car c'était vraiment un cas d'école.

Pendant que cette présidente haut placée de l'administration aéroportuaire de Pearson vantait l'excellente qualité des services offerts à son aéroport, le caméraman a simplement dirigé sa caméra vers le tableau des départs. Nous passons tous beaucoup de temps dans les aéroports. Je sais que cela fait partie du quotidien de mes collègues. Quand un vol est retardé ou annulé, la ligne devient

Ordres émanant du gouvernement

orange ou rouge. Ce jour-là, la majorité des vols avaient été retardés ou annulés, ce qui contredisait carrément le message de cette dirigeante de l'aéroport.

Si je raconte cette anecdote aujourd'hui, c'est parce qu'elle illustre bien le bilan du gouvernement pour ce qui est de régler les problèmes qui affligent notre pays. Les libéraux sont prompts à faire des déclarations et des annonces, mais quand il s'agit de produire des résultats pour les Canadiens, ils échouent et les faits le prouvent. Comme nous l'avons vu dans cette vidéo, le caméraman a probablement mieux réussi que le ministre des Transports et son cabinet à transmettre les vraies données qui mettent en évidence les échecs de notre secteur des transports.

Il n'y a pas d'aéroport international dans ma circonscription rurale de l'Alberta, mais nous avons plusieurs aéroports régionaux. De nombreux résidents doivent emprunter notre réseau de transport. Ces dernières années, des centaines d'entre eux, probablement plus d'un millier en fait, m'ont dit qu'ils étaient très déçus de la qualité du service offert.

• (1015)

C'est le chef du Parti conservateur du Canada, le député de Carleton, qui, peu après avoir été élu chef du parti lors de la plus importante course à la direction d'un parti politique de l'histoire du Canada, a dit que tout semblait brisé au Canada. Il est intéressant de rappeler que le premier ministre et de nombreux libéraux d'en face se sont offusqués de cette remarque. Comment le chef de l'opposition ose-t-il dire cela? J'ai été rapidement mis au courant de cela, de même que plusieurs de mes collègues conservateurs, et je sais pertinemment que de nombreux députés libéraux en ont parlé aussi.

J'aimerais ouvrir une parenthèse. Je trouve très intéressant que des députés du Parti libéral se lèvent pour dire qu'ils n'ont jamais entendu un de leurs concitoyens se plaindre. Prenons, par exemple, la taxe sur le carbone, les frustrations à l'égard du transport aérien ou tout autre dossier. Mes collègues pourraient peut-être me dire si je suis le seul ici à recevoir, en copie conforme, les courriels que des électeurs adressent à des députés libéraux après avoir pris connaissance de mon contenu sur Facebook, Instagram ou Twitter. Je reçois des copies des messages qu'ils adressent aux députés libéraux pour exprimer leurs préoccupations.

Il est très intéressant de voir ces députés libéraux prendre la parole. Prenons l'exemple d'un message envoyé par un résident de la circonscription de la secrétaire parlementaire, la députée de Pickering—Uxbridge. La députée a affirmé qu'aucune plainte relative à la taxe sur le carbone n'avait été portée à son attention. Je reçois pourtant des copies conformes des courriels adressés à ces députés. Cela démontre à quel point les libéraux sont déconnectés de la réalité.

Nous sommes saisis du projet de loi C-52, qui comporte trois parties qui semblent excellentes. Cependant, à savoir si le fond du projet de loi nous permettra de relever les défis auxquels nous sommes confrontés, des intervenants nous ont dit que ce projet de loi ne traite pas de l'essentiel de certains des défis auxquels nos aéroports sont confrontés. Nous avons également entendu des préoccupations au sujet des répercussions que ce projet de loi aurait sur d'autres secteurs du transport sous réglementation fédérale, y compris les ports et notre système ferroviaire. On se demande si les mesures prévues dans ce projet de loi seraient applicables.

Ordres émanant du gouvernement

Sous la supervision de l'ancien ministre des Transports du Canada, notre secteur des transports a connu l'un des pires échecs de son histoire. Dans bien des cas, les Canadiens ont dû faire face à une frustration terrible parce qu'ils ont raté des mariages ou des funérailles en raison des lacunes du système. Le ministre a dû démissionner. Pourtant, nous sommes en train de débattre de ce projet de loi qui ne permet tout simplement pas de relever les principaux défis auxquels fait face le secteur des transports.

J'ai hâte de pouvoir répondre à certaines questions sur la raison pour laquelle nous devons nous assurer d'avoir un système de transport qui fonctionne pour les Canadiens. Malheureusement, sous les libéraux, la confiance que les Canadiens devraient avoir dans ce secteur s'est détériorée. Notre pays étant grand, nous devons savoir que nos infrastructures fonctionnent pour les Canadiens. Sous les libéraux, ce système ne fonctionne plus. Ce projet de loi ne prévoit pas les mesures nécessaires pour corriger la situation. Je serai heureux de répondre à vos questions à ce sujet.

● (1020)

Mme Jennifer O'Connell (secrétaire parlementaire du ministre de la Sécurité publique, des Institutions démocratiques et des Affaires intergouvernementales (Cybersécurité), Lib.): Madame la Présidente, je me demande pourquoi les députés d'en face s'opposent à la transparence du système de transport.

Est-ce parce que, lorsqu'ils étaient au pouvoir, leur plan d'infrastructure était composé de faux lacs et de pavillons? Laisserent-ils entendre que la transparence dans la construction des infrastructures n'est pas nécessaire pour qu'ils puissent continuer à aménager de faux lacs et à construire des pavillons de jardin et prétendre que cela aide vraiment les Canadiens?

M. Damien Kurek: Madame la Présidente, le gouvernement conservateur précédent nous a légué un héritage de patrimoine bâti dans ce pays. Des milliers de projets ont été réalisés partout au pays. Des mesures de relance économique ont permis de construire une infrastructure qui sert réellement les intérêts des Canadiens.

Par contre, le gouvernement de la députée a présidé à un gâchis de plusieurs milliards de dollars dans la Banque de l'infrastructure du Canada, qui n'a permis de réaliser aucun projet. Je trouve un peu fort que cette députée demande de la transparence.

Revenons plus précisément à ce projet de loi, qui montre à quel point la députée et les libéraux sont hypocrites et déconnectés de la réalité. Plus de 50 000 plaintes concernant l'Office des transports du Canada sont en attente de traitement. Il faut attendre plus de 18 mois pour que ces plaintes soient entendues.

En ce qui concerne la transparence et la reddition de comptes, les libéraux sont tellement loin du compte qu'ils ne savent plus où donner de la tête. Tout comme la Banque de l'infrastructure du Canada, ils accumulent les échecs.

Le Canada a besoin d'un véritable leadership pour rétablir la reddition de comptes dans le secteur des transports. En matière d'infrastructure, il est temps de se remettre à l'ouvrage.

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, j'ai toujours à l'esprit de rétablir le prix Homer Simpson.

Je crois vraiment que les conservateurs sont déconnectés de la réalité. C'est inouï qu'ils critiquent à ce point la Banque de l'infrastructure du Canada.

Le député ne sait-il pas que des dizaines de milliards de dollars, dont environ un tiers provient du soutien gouvernemental au niveau national, sont investis dans des projets qui vont aider des millions de Canadiens? Pourquoi le Parti conservateur est-il naïf au point de tenter d'induire les Canadiens en erreur en affirmant que la Banque de l'infrastructure est une mauvaise idée? Cela montre très clairement à quel point le Parti conservateur du Canada est irresponsable aujourd'hui.

M. Damien Kurek: Madame la Présidente, il est intéressant de constater qu'il ne semble y avoir aucun autre libéral capable de se lever et de défendre le bilan du gouvernement, à l'exception du député de Winnipeg-Nord, qui prend souvent la parole.

Cela dit, nous essayons de parler du secteur des transports. Je comprends pourquoi les libéraux ont si peur d'en parler. C'est parce que les Canadiens sont complètement dégoûtés par leur gestion d'un domaine qui relève directement du gouvernement fédéral.

Revenons à la question du député sur la Banque de l'infrastructure du Canada et examinons les faits. Il y a de l'infrastructure qui est censée être construite dans ce pays. Toutefois, les libéraux ont été incapables de le faire. Lorsque les conservateurs seront aux commandes, nous veillerons à ce que la construction reprenne pour que les Canadiens disposent de l'infrastructure de classe mondiale nécessaire pour servir au mieux leurs intérêts et favoriser la prospérité pour l'avenir de notre pays.

Les libéraux ont échoué. Les conservateurs reprendront le travail de construction.

● (1025)

M. Eric Melillo (Kenora, PCC): Madame la Présidente, nous avons entendu les députés libéraux parler du besoin de transparence. Or, une grande partie de ce qui est proposé dans le projet de loi sera détaillée dans un règlement qui émanera du ministre au lieu d'être intégrée directement dans le projet de loi et de devoir passer par le Parlement. Mon ami de Battle River-Crowfoot, qui a eu la gentillesse de partager son temps de parole avec moi, voudrait-il nous faire part de la frustration ou de l'inquiétude qu'il ressent, tout comme moi, j'en suis certain, sur le sujet?

M. Damien Kurek: Madame la Présidente, c'est une excellente question. Je suis heureux que le député en parle, car si j'avais eu l'occasion de parler pendant 20 minutes, j'aurais abordé certaines des difficultés liées à une manie du gouvernement, soit celle de fuir ses responsabilités.

Ce projet de loi, en particulier, donne au ministre une immense latitude pour établir le cadre réglementaire. Malheureusement, le bilan des libéraux se résume à un échec perpétuel. Les Canadiens veulent un projet de loi qui ait du mordant. Ce n'est pas le cas de ce projet de loi.

M. Eric Melillo (Kenora, PCC): Madame la Présidente, je suis ravi de prendre la parole à la Chambre. Les libéraux pourraient eux aussi applaudir. Je suis sensible à l'accueil chaleureux de mes collègues, même s'il est teinté de sarcasme. Je suis heureux de l'occasion qui m'est donnée aujourd'hui de m'exprimer et de formuler quelques commentaires au nom des résidents de la circonscription de Kenora et de tout le nord de l'Ontario. Je m'excuse d'avoir provoqué un tel chaos dans cette enceinte. Ce n'était certainement pas mon intention.

Ordres émanant du gouvernement

C'est un honneur pour moi de prendre la parole au sujet du projet de loi C-52, qui vise à accroître la transparence et la responsabilité dans le secteur du transport. Comme l'a mentionné mon ami de Battle River—Crowfoot avant moi, le projet de loi a été présenté à la fin d'une saison de voyage désastreuse pour les Canadiens.

Souvenons-nous qu'en 2022, des gens sont restés bloqués sur le tarmac et coincés dans des avions pendant des heures et toute la nuit dans des aéroports. J'ai entendu de nombreux récits bien sentis de situations survenues à l'aéroport Pearson de Toronto durant cette période. Des Canadiens, mais également des voyageurs du monde entier, ont exprimé leur mécontentement à l'égard du système de transport aérien du Canada. Au cours de toute cette période, nous avons fait la une des journaux internationaux pour une foule de mauvaises raisons.

Les libéraux ont déposé en juin ce projet de loi, le projet de loi C-52. Je pense qu'ils l'ont fait la veille de la pause estivale, une façon de faire qui traduit une tendance inquiétante du gouvernement libéral. Il traîne les pieds pendant des semaines et des mois, puis, à la onzième heure, il présente un projet de loi en disant qu'il est important et que nous devons l'étudier rapidement, juste avant le congé estival.

Dans certains cas, plus précisément dans le cas du projet de loi concernant les Autochtones, les libéraux l'ont déposé sans consultation appropriée en s'attendant à ce qu'il soit adopté à la hâte par la Chambre des communes. C'est une tendance inquiétante, et nous le constatons de nouveau avec le projet de loi C-52.

Pour parler plus directement du projet de loi, je noterais que, sur le fond, il vise à établir des normes de service pour les entreprises du secteur privé et les organismes gouvernementaux responsables du transport aérien dans les aéroports sur lesquelles ceux-ci devront faire publiquement rapport, et à le faire presque exclusivement dans le cadre de règlements créés par le ministre. Je reviendrai plus en détail sur ce point ultérieurement.

Le projet de loi établit des exigences sur la communication d'informations au ministre des Transports par les exploitants d'aéroports, les transporteurs aériens et toute entité fournissant des services liés au transport aérien. Le projet de loi prévoit que les exploitants d'aéroports sont tenus de prendre des mesures pour aider le Canada à respecter ses obligations internationales dans le secteur aéronautique, conformément aux directives émises par le ministre des Transports.

En outre, le projet de loi autorise le gouverneur en conseil à prendre des règlements concernant l'élaboration et la mise en œuvre de normes de service relatives aux vols et aux services liés aux vols. Il prévoit notamment un processus de règlement des différends se rattachant à l'élaboration de ces normes et des exigences applicables à la publication de renseignements liés au respect de ces normes.

En outre, le projet de loi propose que les autorités aéroportuaires officialisent les processus de consultation sur le bruit, publient des plans d'action sur le changement climatique et publient des renseignements sur la diversité parmi les administrateurs et la haute direction de ces autorités aéroportuaires.

Je voudrais revenir sur les problèmes auxquels le secteur des transports fait face. Nous en avons particulièrement parlé en 2022, avec tous les problèmes que nous avons constatés à la suite de la mauvaise gestion du gouvernement. Le gouvernement libéral s'est

concentré sur l'annonce du projet de loi et sur son dépôt, encore une fois, à la dernière minute, juste avant que nous ajournions nos travaux pour l'été.

Pendant tout ce temps, nous avons constaté que l'arriéré des plaintes auprès de l'Office des transports du Canada a augmenté en moyenne de 3 000 plaintes par mois. Plus de 60 000 plaintes sont actuellement en attente d'une décision. Ce projet de loi ne fait rien pour remédier à cet énorme arriéré.

● (1030)

Les passagers qui n'ont pas pu régler leurs demandes d'indemnisation avec les compagnies aériennes doivent attendre plus de 18 mois pour que leurs plaintes soient examinées par l'Office des transports du Canada. Il aurait été positif que le projet de loi inclue des normes pour l'Office afin de remédier au fait que, comme nous l'avons assez clairement constaté à la suite de la mauvaise gestion du gouvernement, un nombre incalculable de personnes attendent une réponse de ce côté. Les conservateurs défendent et défendront toujours le droit des passagers aériens à être indemnisés en cas de service inadéquat, voire d'absence de service dans bien des cas. Nous pensons que toute entité réglementée par le gouvernement fédéral qui joue un rôle dans le transport aérien doit être financièrement responsable des retards ou des annulations. Cela devrait inclure les compagnies aériennes, bien sûr, mais aussi les aéroports, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et l'Agence des services frontaliers du Canada.

Lorsqu'on examine le projet de loi C-52, on comprend que l'ASFC en serait exclue. On ne sait pas non plus quelles entités seraient visées par le projet de loi, étant donné que cette question serait largement laissée aux soins du futur règlement. On ignore également quelles seraient les normes de service et quelles seraient les conséquences pour ceux qui ne les respecteraient pas. Une fois de plus, le gouvernement et le ministre auraient le champ libre pour prendre directement bien des décisions par voie réglementaire. C'est un point sur lequel je voudrais insister un peu plus. Cela s'inscrit dans une tendance inquiétante de la part du gouvernement actuel, qui tente de donner plus de pouvoir à ses ministres, plutôt que de respecter la capacité du Parlement à débattre des mesures législatives et à les adopter.

Dans l'ensemble, le projet de loi est au mieux une mesure sans mordant qui ne contient aucune solution précise aux problèmes qui existent dans le secteur du transport aérien, mais le plus préoccupant, c'est le pouvoir accordé directement au ministre. Je dis que c'est inquiétant parce que ce n'est certes pas la première fois que le gouvernement libéral actuel adopte une approche autoritaire. Nous constatons régulièrement que le gouvernement souhaite avoir recours à l'attribution du temps et limiter le débat sur des projets de loi à la Chambre, ce qui prive les députés de la possibilité de s'exprimer sur des questions qui les préoccupent, ou de donner leur opinion sur différentes mesures législatives.

Ordres émanant du gouvernement

Nous ne pouvons pas non plus oublier que c'est le gouvernement actuel qui a présenté le projet de loi sur la censure en ligne, qui accorde au gouvernement trop de pouvoir pour réglementer ce que les gens peuvent voir sur Internet. En conséquence, comme nous le savons tous, il est presque impossible de partager certains articles de presse et certains renseignements sur les sites de réseautage social. Je rappelle aux députés que c'est le gouvernement actuel qui a présenté la Loi sur les mesures d'urgence, dont la portée était excessive, lors des manifestations du convoi pour la liberté. C'est ce gouvernement qui, à l'origine, a cherché à interdire un certain nombre d'armes à feu au moyen d'un décret au lieu de soumettre la question au Parlement pour qu'elle soit débattue. Si les députés se souviennent de ce qui s'est passé en 2020, au plus fort de la pandémie de COVID-19, lorsque le gouvernement libéral actuel a tenté, dans le cadre d'un premier programme d'aide, de s'octroyer des pouvoirs illimités en matière d'imposition et de dépenses jusqu'à la fin de 2021, ce qui aurait représenté, à l'époque, plus d'un an de dépenses effrénées et incontrôlées. Je mentionne tous ces exemples pour souligner la tendance inquiétante du gouvernement actuel à s'octroyer plus de pouvoir et à essayer, à bien des égards, de contourner la volonté du Parlement.

En ce qui concerne le projet de loi C-52, il est difficile de commenter bon nombre des normes de service et leur efficacité, car nous ne les connaissons pas. Le gouvernement demande au Parlement et aux Canadiens de se fier à lui, puisqu'il adoptera les règlements qui s'imposent. Cependant, après huit années de mauvaise gestion de la part du gouvernement, les Canadiens perdent confiance dans les libéraux, et je dirais que c'est aussi mon cas. Je n'ai jamais eu confiance en eux, mais je ne leur fais certainement pas confiance pour aller de l'avant avec ces mesures.

J'attends avec impatience les questions, et j'espère qu'il y en aura du député de Winnipeg-Nord.

● (1035)

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, ne voulant pas décevoir le député, j'ai une question concernant le volet maritime du projet de loi.

Je crois bien que les membres du Parti conservateur ont décidé de voter contre le projet de loi, mais des changements importants sont prévus dans le volet maritime. Un office s'occuperait des ports et établirait les amendes et les droits imposés, ce qui, je dirais au député, aurait un impact considérable sur les producteurs dans les Prairies, entre autres.

Les membres du Parti conservateur s'empresent de critiquer le projet de loi et déclarent publiquement qu'ils voteront contre, mais il me semble que cette mesure législative contient beaucoup de bonnes choses. Pourquoi le Parti conservateur ne lit-il pas le projet de loi et ne propose-t-il pas des changements qui les satisferaient?

M. Eric Melillo: Madame la Présidente, je suis très heureux de répondre à une question de mon ami de Winnipeg, de l'autre côté de la Chambre.

C'est une bonne question, car le député a souligné que nous sommes certainement en faveur de certains aspects du projet de loi. Nous ne sommes pas opposés à de nombreuses parties du projet de loi, mais encore une fois, comme je l'ai souligné, dans l'ensemble, nous voyons qu'il favorise l'adoption de nombre de règlements et de normes de service qui seraient décidés par le ministre et le gouvernement uniquement, ce qui est un signal d'alarme retentissant

pour nous. Je préférerais de loin que le gouvernement décrive les normes de service explicitement dans le projet de loi afin que nous puissions en débattre, en parler et faire venir des témoins en comité pour qu'ils apportent leurs points de vue et pour assurer une plus grande transparence. Par conséquent, même si nous voyons d'un bon œil certains aspects du projet de loi, il nous est très difficile de l'appuyer sans connaître bon nombre de ces éléments de premier plan.

[Français]

M. Maxime Blanchette-Joncas (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, BQ): Madame la Présidente, je salue mon collègue de Kenora pour son discours. Nous sommes devant un gouvernement qui tente de mettre au pas les transporteurs aériens. Je tiens à parler d'une situation bien précise chez nous, au Bas-Saint-Laurent. Le 4 décembre prochain, l'Aéroport régional de Mont-Joli n'offrira plus aucune liaison aérienne régionale vers le Bas-Saint-Laurent, vers Québec, vers Saint-Hubert, vers Montréal. Nous sommes isolés. Quand c'est le temps de donner des milliards de dollars en subventions à Air Canada, cela va bien, mais, quand c'est le temps de trouver des solutions et d'obliger les transporteurs à offrir des services dans les régions du Québec, il n'y a rien.

Dans le projet de loi C-52 dont nous débattons aujourd'hui, le gouvernement vise à accroître la transparence en exigeant une divulgation publique des administrateurs au conseil d'administration dans les régies aéroportuaires. Or ce n'est pas ce dont les gens en région ont besoin; ils ont besoin de transporteurs aériens. Ils sont isolés sur le plan du transport. Il est impossible pour eux de se déplacer vers les centres urbains. Nous n'avons pas de trains. Comme on le sait, VIA Rail est un fiasco: le train passe deux fois par semaine, à 2 heures du matin. C'est cela, le service qui est offert chez nous. Je dis bravo au gouvernement fédéral. Depuis juin 2020, Air Canada a fermé ses portes et vendu tous ses actifs dans l'Aéroport régional de Mont-Joli.

J'aimerais que mon collègue de Kenora nous dise ce qu'il compte faire si le gouvernement fédéral finance à coup de milliards de dollars des transporteurs aériens qui ne sont pas présents dans les régions du Québec.

● (1040)

[Traduction]

M. Eric Melillo: Madame la Présidente, le député a souligné le manque de transparence du projet de loi C-52, une préoccupation que je partage avec lui; je pense avoir été très clair à cet effet dans mes observations. Il a parlé des problèmes de transport dans sa région, et je me ferai l'écho de ses propos, car il existe de nombreux problèmes du genre dans le Nord de l'Ontario. Il a mentionné VIA Rail, et il y a une « gare » de VIA Rail dans notre circonscription, où les gens attendent le train dehors, souvent à 2 ou 3 heures du matin. Le service est très limité et difficile d'accès pour de nombreuses personnes, et je partage donc une grande partie des préoccupations soulevées par le député. J'espère que nous pourrions travailler ensemble ainsi qu'avec les autres partis pour apporter davantage de transparence au projet de loi.

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, je suis heureux de prendre la parole au sujet du projet de loi C-52.

Je pense que le Parti conservateur a vraiment besoin de mieux comprendre la substance du projet de loi. Il semble que les conservateurs vont voter contre le projet de loi, en donnant la fausse impression qu'il ne fait rien pour les Canadiens. Rien n'est plus faux. Le projet de loi comporte d'importants aspects qui amélioreraient des choses comme l'efficacité, la transparence, la responsabilité et l'accessibilité. Ce sont tous des aspects très importants du projet de loi. Deux membres du Parti conservateur se sont levés pour dire, en somme, que le projet de loi n'apporterait rien, ce qui laisse à tout le moins présager qu'ils vont voter contre, même si, lorsque j'ai posé la question au député d'en face, il a indiqué qu'il y avait peut-être de bonnes choses dans cette mesure législative.

J'invite ces députés à tenir compte de l'importance de choses comme nos aéroports et le rôle qu'ils jouent dans notre collectivité, tout comme celui des compagnies aériennes. Le premier intervenant sur le projet de loi a mentionné l'aéroport international de Toronto, l'un des meilleurs aéroports au monde, selon moi. Certes, l'aéroport international de Toronto n'est pas sans problèmes; j'ai moi-même eu à m'en plaindre et j'ai manifesté des préoccupations à son sujet. Je pense que le député et le Parti conservateur ont tort de rejeter toute la responsabilité de certains de ces problèmes sur l'autorité aéroportuaire. Un aéroport comporte de nombreux aspects. Le projet de loi tente de traiter un large éventail de questions importantes afin que nos aéroports, nos compagnies aériennes et les différentes parties prenantes soient tous sur la bonne voie, parce que nous reconnaissons leur véritable valeur.

Les députés qui ont parlé du projet de loi ont soulevé des questions intéressantes. J'ai pris rapidement note de certaines d'entre elles. Un député a mentionné la question de l'attribution de temps, en disant que le gouvernement essayait de forcer la Chambre à adopter des projets de loi. Jusqu'à présent, en écoutant ce qui s'est dit ce matin, je suis d'avis que le gouvernement aura du mal à ne pas utiliser l'attribution de temps pour le projet de loi, principalement parce qu'il semble que le Parti conservateur est prêt à continuer de parler longuement de ce projet de loi. Nous devons attendre de voir. Je pense que c'est un projet de loi important et j'espère que les conservateurs se rendront compte qu'il est dans l'intérêt des Canadiens. Nous savons tous que les députés d'en face pourraient très facilement empêcher l'adoption du projet de loi simplement en parlant. Il est assez facile d'écouler le temps lorsque 100 députés de l'opposition conservatrice sont déterminés à empêcher l'adoption d'un projet de loi.

Les députés d'en face ont également soulevé la question de la Banque de l'infrastructure du Canada, à propos de laquelle j'ai pu poser une question au député. Nos aéroports ont une grande importance pour nous. Ils constituent une partie très importante des infrastructures du Canada. Le gouvernement en est tout à fait conscient, et c'est la raison pour laquelle nous avons consacré des sommes bien tangibles aux aéroports. Nous croyons qu'en finançant les infrastructures, nous bâtissons l'économie. Je pense que les députés doivent pouvoir mesurer l'importance des aéroports dans la vigueur économique des collectivités. Notre pays est doté de grands aéroports internationaux, comme ceux de Toronto, Montréal et Vancouver. Celui de Calgary connaît une croissance exponentielle. Ma ville, Winnipeg, compte aussi un aéroport international.

• (1045)

Les aéroports canadiens jouent un rôle économique essentiel qui ne se limite pas aux grands aéroports. Dans la province du Manitoba se trouve l'aéroport international Richardson de Winnipeg et

Ordres émanant du gouvernement

l'aéroport de St. Andrews, où sont offerts des programmes de formation. L'aérospatiale a des retombées importantes pour la population de St. Andrews, une municipalité qui se trouve juste au nord de Winnipeg et tout près de ma circonscription. Les programmes de formation attirent des étudiants canadiens et étrangers qui assureront la relève, pour qu'il y ait encore des pilotes d'avion à l'avenir. La population locale dépend du secteur des transports.

Dans le passé, certaines industries, comme l'industrie aérospatiale, ont même investi pour aménager des aérodromes dans cette région. Des projets de construction de satellites ont été envisagés.

On trouve aussi des aéroports plus petits un peu partout dans toute la province, notamment à Brandon, ainsi que des pistes d'atterrissage gazonnées où des avions peuvent décoller pour répandre de l'engrais sur les terres agricoles. Les aéroports sont très importants.

Le député a mentionné les infrastructures, et je dirais que nous sous-estimerions nos aéroports si nous n'étions pas prêts à y consacrer l'argent nécessaire comme le gouvernement actuel l'a fait.

Les conservateurs parlent de l'inaction du gouvernement en essayant de donner l'impression que tout va mal. C'est un message constant que nous entendons de la part du Parti conservateur. Ses députés parcourent le pays en insistant sur le fait que rien ne va au Canada, sur tous les plans. C'est comme si, partout où un député conservateur marche ou voyage en avion, il y avait un nuage noir au-dessus de lui. Les conservateurs veulent faire pleuvoir des pensées négatives, comme si tout allait mal au Canada. C'est incroyablement de les voir frapper autant sur le même clou. Que ce soit à la Chambre ou sur les réseaux sociaux, ils veulent donner l'impression que le Canada est en train de s'effondrer et qu'il est dysfonctionnel.

Des députés conservateurs se sont déjà exprimés sur ce projet de loi. Ils ont dit qu'il s'agit d'un projet de loi terrible et qu'ils voteraient contre. Ce projet de loi changerait pourtant les choses en mieux. J'ai une nouvelle pour mes amis d'en face: la grande majorité des Canadiens reconnaissent que le Canada n'est pas dysfonctionnel. Ils le savent. Ils savent qu'il y a de bonnes raisons de croire que le Canada est sur la bonne voie et qu'il progresse, surtout quand on le compare à pratiquement n'importe quel autre pays, en particulier ceux du G7 et du G20, les pays industrialisés les plus puissants. Le Canada soutient exceptionnellement bien la comparaison.

Ce projet de loi met de l'avant l'idée et les principes du progrès. Le gouvernement a la responsabilité de présenter des mesures budgétaires et législatives qui auront un effet positif pour les Canadiens. C'est ce qu'il fait systématiquement depuis le premier jour.

Je suggère à mes collègues conservateurs de laisser entrer un peu de soleil en commençant à parler des bonnes choses qui se passent, même ici, à Ottawa. Je vais citer quelques exemples précis. Même si les conservateurs vont apparemment voter contre ce projet de loi, je me permets de parler de ce qu'il ferait.

Ordres émanant du gouvernement

● (1050)

Le projet de loi établirait des exigences concernant la communication de renseignements au ministre des Transports par les exploitants d'aéroports, les transporteurs et les entités fournissant des services liés aux vols. Il établirait des exigences. En quoi est-ce mauvais? Le projet de loi définit des attentes. Nous devrions tous avoir des attentes à l'égard des différentes parties prenantes. J'aurais cru que les députés de tous les partis y seraient favorables.

Le projet de loi établirait des règlements concernant l'élaboration et la mise en œuvre de normes de service relatives aux vols et aux services liés aux vols, y compris une procédure de règlement des différends. Je n'ai aucun doute que les voyageurs, surtout les voyageurs fréquents, auraient toutes sortes d'histoires à raconter. Je suis passé par l'aéroport d'Ottawa, comme chacun d'entre nous, et j'ai entendu les raisons et les justifications qui sont souvent données. On ne parle pas d'un seul secteur de l'aéroport.

J'ai déjà dû attendre l'arrivée du personnel navigant en raison de problèmes de circulation. Je me suis trouvé à bord d'un avion qui est resté sur le tarmac à attendre, comme les autres passagers, l'arrivée du personnel au sol. Des concitoyens m'ont parlé de problèmes liés aux bagages. Les problèmes sont nombreux et variés. J'ai éprouvé des frustrations avec Air Canada, en particulier, et tout récemment à cause de l'annulation de vols directs et des excuses données. Il y a tout un éventail de facteurs à prendre en considération, alors l'idée d'établir des règlements concernant l'élaboration et la mise en œuvre de normes de service relatives aux vols et aux services liés aux vols, y compris — et j'insiste — une procédure de règlement des différends, est une bonne idée.

Combien de fois entend-on des gens exprimer des préoccupations légitimes concernant la situation dans les aéroports, des choses qui causent toutes sortes de retards pour les voyageurs qui ont besoin d'arriver à leur destination en temps voulu pour s'éviter d'autres problèmes? C'est un aspect très positif du projet de loi, mais les conservateurs semblent n'en faire aucun cas, puisqu'ils voteront contre, comme d'habitude.

J'espère qu'au fur et à mesure que je passerai les bons côtés en revue, ils reconsidéreront leur position sur le projet de loi. Essentiellement, il est question d'un cadre et de principes. Si nous permettons le renvoi du projet de loi au comité, les députés pourront ajouter des idées supplémentaires. S'ils pensent pouvoir améliorer le projet de loi, ils pourraient le faire en proposant des amendements. Les conservateurs devraient au moins faire preuve d'ouverture d'esprit au lieu de dire qu'ils ne sont pas favorables au projet de loi et qu'ils ne le laisseront pas être renvoyé au comité parce qu'ils veulent vider la question. Comme les députés conservateurs qui sont intervenus avant moi l'ont dit, ils sont préoccupés par des choses telles que l'attribution de temps, alors ils exploitent ce dossier précis. Ils ne veulent pas que le projet de loi aille de l'avant.

Je passerai d'autres éléments en revue, mais sur la base de quelques-uns de ceux que j'ai déjà mentionnés, pourquoi ne pas permettre que les Canadiens aient les types de lois qui amélioreront les services dans les aéroports, notamment grâce au mécanisme de règlement des différends, que j'ai relevé, de manière à apaiser leurs frustrations?

● (1055)

Les gens ont besoin d'avoir l'assurance que quelqu'un va s'occuper de leurs problèmes, plutôt que de devoir, disons, communiquer avec une compagnie aérienne dans l'espoir de parler directement à

quelqu'un, qui leur dira ensuite de s'adresser à un autre département ou, pire encore, à l'aéroport lui-même.

Le projet de loi oblige les administrations aéroportuaires à publier des informations sur la diversité au sein des administrateurs et de la haute direction. Je connais des aéroports qui ont un conseil d'administration, et la diversité de ces conseils est importante pour le gouvernement. Nous avons un premier ministre féministe pour qui la composition du Cabinet doit refléter celle de la population canadienne. La diversité du Cabinet n'a jamais été aussi grande. Il n'est donc pas surprenant que nous demandions à certaines grandes entreprises de refléter elles aussi une certaine diversité. Que ce soit en donnant nous-mêmes l'exemple ou en demandant à des sociétés d'État de le faire, je pense qu'il est bon de faire comprendre que la diversité est un objectif positif.

J'ose croire que le Parti conservateur va appuyer ce genre de choses. Toutefois, si ce n'est pas le cas, il pourra essayer de présenter un amendement à l'étape de l'étude par le comité et d'obtenir l'appui d'une majorité de députés. Après tout, nous avons un gouvernement minoritaire, ce qui signifie que, même en comité, il faut l'appui de plus d'un parti politique pour faire adopter quelque chose. Le Parti conservateur réussira-t-il à rallier suffisamment de soutien? S'il ne veut pas que le projet de loi soit renvoyé au comité, c'est peut-être parce qu'il se doute bien qu'il ne réussira pas à rallier les soutiens nécessaires.

Le projet de loi prévoit un mécanisme d'exécution et de contrôle d'application qui comprend un régime de sanctions administratives et pécuniaires. Le texte n'a pas besoin d'être plus précis, comme l'ont déjà fait remarquer certains députés, même si d'autres estiment le contraire. Le projet de loi n'a pas à prévoir en détail toutes les situations qui peuvent se présenter — les députés le savent fort bien. Il s'agit donc ici d'un mécanisme d'exécution et de contrôle d'application qui comprend un régime de sanctions administratives et pécuniaires, lesquelles seront précisées par voie de règlement. Je trouve, encore une fois, que c'est quelque chose de positif. En effet, si les choses ne vont pas comme il faut dans nos aéroports, il est bon qu'il y ait des amendes et d'autres sanctions de prévues.

Mon temps est presque écoulé, et je voulais notamment parler des administrations aéroportuaires, ce que les députés en face n'ont pas fait. J'estime que les changements apportés ici à la Loi maritime du Canada servent les intérêts de tous les Canadiens. Je pense plus précisément aux agriculteurs et aux producteurs des Prairies. J'insiste tout particulièrement sur la nécessité d'examiner attentivement la façon dont les sanctions seront déterminées, et de s'assurer qu'un mécanisme de règlement des différends sera mis en place pour protéger les intérêts des agriculteurs des Prairies.

Il y a tant de choses dans ce projet de loi, mais j'ai malheureusement épuisé le temps qui m'était imparti. J'espère que les conservateurs feront volte-face et soutiendront ce projet de loi.

Ordres émanant du gouvernement

• (1100)

M. Tom Kmiec (Calgary Shepard, PCC): Voilà qui m'a paru bien long, madame la Présidente, au moins 20 minutes, je dirais. Je voudrais revenir sur le fait que le député réprimande les conservateurs pour avoir simplement fait part des préoccupations exprimées par leurs concitoyens et les parties prenantes à l'égard du projet de loi. Le député de Battle River—Crowfoot a mentionné que ce projet de loi ne permettrait pas de régler les quelque 60 000 plaintes reçues.

Je voudrais attirer l'attention de tous les députés sur le fait que le secrétaire parlementaire se plaint que des députés prennent la parole ici pour faire part de leurs préoccupations. Pourtant, il est lui-même intervenu plus de 3 000 fois dans cette enceinte depuis 2021. C'est plus que tous les autres membres du Parti libéral à l'heure actuelle. En fait, il a pris la parole 20 fois de plus que n'importe quel autre député à la Chambre.

Si nous prenons la parole ici, c'est simplement pour relayer la voix de nos concitoyens et des groupes concernés, qui ont signalé des lacunes dans un projet de loi. Leurs avis peuvent ensuite être utilisés en comité. Les députés effectuent un suivi et consultent les transcriptions, comme je le fais lorsque des questions sont soulevées. Les députés ne font que transmettre les préoccupations des organisations et des citoyens. C'est l'essence même du travail des parlementaires.

Le secrétaire parlementaire a déjà dit que, si la situation perdure, le gouvernement coupera court au débat, mais nous ne cesserons pas pour autant de représenter nos concitoyens et les Canadiens dans cette enceinte.

M. Kevin Lamoureux: Madame la Présidente, même le Parti conservateur doit reconnaître que, comme parti de l'opposition, il a la responsabilité de permettre que des décisions soient prises à la Chambre. Il n'y a qu'une seule façon pour les conservateurs de permettre que cela se produise: il doit être clairement démontré que ce que nous faisons est si terrible qu'ils sont littéralement contraints par la honte à permettre la tenue d'un vote, ou bien cela doit se faire au moyen d'une forme d'attribution de temps. Le véritable objectif des conservateurs est de débattre sans fin, sans jamais permettre la tenue d'un vote.

Le député a dit que les conservateurs aimeraient apporter certains changements à l'étape de l'étude en comité. Ce ne sera possible que si le projet de loi est renvoyé au comité. Les députés conservateurs ont déjà dit qu'ils n'appuyaient pas le projet de loi. Peut-être que le député et d'autres députés pourraient nous dire quels types d'amendements ils souhaiteraient. Ils pourraient nous montrer comment ils veulent aider les Canadiens.

[Français]

M. Denis Trudel (Longueuil—Saint-Hubert, BQ): Madame la Présidente, dans son discours, mon collègue a dit quelque chose qui m'a frappé; il a dit qu'il n'était pas nécessaire d'être si précis dans le projet de loi lui-même.

Il y a un aéroport dans ma circonscription, soit l'aéroport de Saint-Hubert. J'ai mené une consultation publique l'année passée à ce sujet, parce que le développement de cet aéroport est problématique depuis des années. Il y a notamment des problèmes liés au bruit, car c'est un aéroport en milieu urbain. C'est un peu nouveau, mais il y a aussi beaucoup de groupes qui s'opposent au développement de l'aéroport dans le cadre de la lutte contre les changements climatiques. On sait que l'industrie aéronautique produit beaucoup

de gaz à effet de serre. C'est un problème et les gens sont très mobilisés à cet égard.

Pourquoi n'a-t-on pas inclus des mesures à ce sujet dans ce projet de loi? Si on est sérieux en matière de lutte contre les changements climatiques, il faut commencer par légiférer et inclure dans des projets de loi des mesures qui vont vraiment permettre de diminuer les gaz à effet de serre. On aurait pu le faire. Pourquoi n'a-t-on pas été aussi précis dans le projet de loi?

• (1105)

[Traduction]

M. Kevin Lamoureux: Madame la Présidente, je remercie le député de sa question, mais en fait, c'est déjà fait. Le projet de loi obligerait les administrations aéroportuaires à élaborer des plans concernant les changements climatiques et la préparation à ces changements, et il autoriserait le gouverneur en conseil à prendre des règlements concernant l'obligation de faire rapport sur ces plans.

Le gouvernement libéral a reconnu que des collectivités éprouvent des problèmes et que les administrations aéroportuaires doivent se doter de comités consultatifs sur la réduction du bruit pour épauler les aéroports et protéger les personnes qui vivent à proximité des aéroports.

Mme Rachel Blaney (North Island—Powell River, NDP): Madame la Présidente, nous avons souvent l'occasion d'entendre ce député, et je suppose que nous faisons de notre mieux pour l'apprécier.

Ma question sur le projet de loi est extrêmement importante. Beaucoup de mes concitoyens représentent des organismes qui travaillent au nom de la communauté des personnes en situation de handicap. Ils évoquent les nombreux défis auxquels ces personnes sont confrontées lors de leurs déplacements.

La vérificatrice générale du Canada a publié en mars dernier un rapport intitulé « Les transports accessibles aux personnes en situation de handicap ». On y examine l'accessibilité des services de transport sous réglementation fédérale. Entre 2018 et 2020, 2,2 millions de personnes en situation de handicap ont voyagé. Ce sont celles qui étaient prêtes à prendre ce risque. Beaucoup de personnes choisissent de ne pas voyager simplement parce qu'elles ne sont pas traitées d'une manière encourageante et inclusive. Sur ces 2,2 millions de personnes qui ont utilisé des transports pendant cette période, 63 % ont été confrontées à des obstacles importants. Cela me préoccupe.

Le projet de loi contient des éléments positifs, par exemple le fait de rendre les données accessibles au public. Cela se traduira par une reddition de comptes accrue. Le projet de loi exigerait des fournisseurs de services assujettis à la réglementation fédérale qu'ils mettent en place un processus de traitement des plaintes relatives à l'accessibilité. Le rapport de la vérificatrice générale indique clairement que l'Office des transports du Canada disposait d'un nombre insuffisant d'outils et de responsables de l'application de la loi pour éliminer tous les obstacles.

Le député est-il d'accord avec les néo-démocrates pour dire que nous devrions inclure davantage ces organisations et les personnes qui vivent avec un handicap dans l'élaboration de la réglementation?

Ordres émanant du gouvernement

M. Kevin Lamoureux: Madame la Présidente, la partie 2 du projet de loi contient un article qui traite de la question dont la députée a parlé. Nous en sommes conscients et c'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons intégré cette disposition au cadre du projet de loi. Cela permettrait au gouverneur en conseil de prendre des règlements qui contribueront à tenir compte de l'importance de l'accessibilité pour les personnes handicapées. Il n'y a pas si longtemps, Air Canada a présenté des excuses officielles et publiques, qui étaient tout à fait justifiées, pour un incident au cours duquel une personne handicapée a dû se traîner littéralement jusqu'à la sortie d'un avion. J'espère qu'on accordera plus d'attention à cette question lors de l'examen en comité. Je pense que nous entendrons différents intervenants et j'espère que l'un d'entre eux représentera un organisme de défense des droits des personnes handicapées.

L'hon. John McKay (Scarborough—Guildwood, Lib.): Madame la Présidente, je suis toujours très heureux lorsque le député prend la parole à la Chambre. Certains jours sont plus joyeux que d'autres.

Je sais que je vais passer une mauvaise journée lorsque j'entends quelqu'un dans un avion me remercier pour ma patience. En général, cela veut dire que je passe ou que je suis sur le point de passer une mauvaise journée, et c'est une formule que nous tous à la Chambre, qui sommes tous de grands voyageurs, entendons hélas trop souvent. J'ai remarqué qu'une partie du projet de loi vise à autoriser le gouverneur en conseil à prendre des règlements concernant les normes de service.

Le député pourrait-il donner son avis sur certaines des normes de service qui, trop souvent, ne sont pas respectées pour ceux d'entre nous qui prennent l'avion fréquemment?

• (1110)

M. Kevin Lamoureux: Madame la Présidente, il y a un domaine dont je n'ai pas vraiment parlé et qui pourrait assurément améliorer les normes, et c'est la concurrence.

Je crois sincèrement que la concurrence est le meilleur moyen d'améliorer certains des services que nous recevons. Nous devons favoriser et promouvoir la concurrence. En l'absence d'une véritable concurrence, les organismes, comme le gouvernement, ont l'obligation de veiller à l'application de certaines normes de base en matière de services. Les Canadiens méritent des services de qualité.

L'obligation pour les compagnies aériennes et les aéroports de commencer à rendre publics les documents assurerait une meilleure reddition de comptes. L'enregistrement des plaintes et la manière dont les compagnies aériennes et les aéroports traitent les plaintes contribueraient grandement à l'amélioration des normes de service. Autrement dit, il faut commencer par rendre publique cette information pour assurer la reddition de comptes et la transparence.

M. Todd Doherty (Cariboo—Prince George, PCC): Madame la Présidente, je tiens à remercier mes collègues de me permettre de participer au débat sur le projet de loi C-52.

J'ai écouté attentivement le débat. J'ai même réécouté les délibérations du 27 octobre. Certains se demanderont peut-être pourquoi. J'ai passé environ 25 ans dans le secteur de l'aviation et je m'intéresse beaucoup au secteur des transports. Je pense que nous sommes très peu dans cette enceinte à avoir de l'expérience dans le domaine de l'aviation et des réseaux de transport du pays et à savoir réellement de quoi il est question ici. C'est pourquoi je vais aborder cette question sous différents angles.

J'ai entendu ce que nos collègues du Bloc, du NPD et du Parti libéral ont dit, et je me dois de réagir à certains points. Avec le projet de loi C-52, le gouvernement avait l'occasion, après huit ans, de régler certains problèmes liés aux saisons de voyage désastreuses des deux ou trois années qui ont suivi la pandémie.

Comment en sommes-nous arrivés là? La saison estivale a été horrible. C'est sans parler de l'hiver et de la période des Fêtes où des passagers dormaient sur le plancher de nos aéroports nationaux. Je ne vais probablement pas me faire d'amis parmi mes collègues des aéroports et je vais même probablement limiter mes possibilités d'emploi après ma carrière politique si je dis que nos aéroports nationaux ou nos portes d'entrée ne sont pas à la hauteur. Pourquoi en est-il ainsi? Parce que le gouvernement n'a pas pris les mesures nécessaires pour améliorer l'expérience des passagers, des Canadiens et des voyageurs, c'est-à-dire des personnes qui entrent dans notre pays et qui en sortent.

Il y a à peine 10 ans, le Canada avait un gouvernement qui était conscient que notre pays était une nation commerçante, que notre succès en tant que nation dépendait de notre capacité à transporter des personnes et des biens de façon harmonieuse et sûre. L'ancien gouvernement conservateur a investi dans les ports et les aéroports, les routes et les chemins de fer du pays. Nous étions en mesure de transporter les personnes et les marchandises de façon harmonieuse et sûre. Nous n'avons pas connu de blocages ou de barrages aussi nombreux qu'aujourd'hui. Nous sommes en train de perdre notre réputation de chef de file mondial en matière de commerce et de transport des personnes et des biens. Notre succès dépend de notre capacité à acheminer les biens et le talent que nous produisons ici dans d'autres pays.

Le député de Winnipeg-Nord a parlé du projet de loi C-52 et de ses objectifs visant à accroître l'efficacité, la reddition de comptes et la transparence de nos ports et de nos aéroports. Il a dit que les aéroports sont à blâmer, mais tout le monde l'est un peu. Le gouvernement n'a pas fait ce qu'il pouvait au cours des huit dernières années. Il a vraiment échoué.

Cela a été particulièrement évident pendant le dernier congé de Noël, lorsque des milliers de visiteurs et de Canadiens ont été forcés de camper sur les planchers de nos aéroports et de nos principales portes d'entrée pendant des heures et des jours. J'ai passé six heures et demie à bord d'un avion à attendre du liquide de dégivrage pour remplir les réservoirs. Cependant, c'est minime par rapport à ceux qui ont passé des jours dans cet aéroport. Je suis très fier de Vancouver, de l'aéroport international de Vancouver, l'une des principales portes d'entrée du pays, mais j'ai dit haut et fort à quel point il avait échoué.

La raison pour laquelle je dis cela, c'est que j'ai assisté à des séances d'information avant la saison hivernale avec des représentants de nos principaux aéroports en ma qualité de gestionnaire d'un petit aéroport. En tant qu'aéroport régional, nous devons faire passer nos passagers par nos principaux aéroports d'entrée pour qu'ils puissent se rendre à l'extérieur du Canada et y revenir.

• (1115)

Nous demandons à nos grands responsables des aéroports s'ils sont prêts pour Noël et pour la neige. Ils répondent qu'ils le sont. En fait, l'aéroport de Vancouver a publié une belle vidéo mettant en vedette tout son équipement de déneigement. Nous recevons deux ou trois pouces de neige, ce qui est normal pour ceux d'entre nous qui vivent dans des régions rurales, et nos aéroports restent ouverts, mais cela cause le chaos dans nos grands aéroports. Il faudra donc m'excuser si je suis un peu frustré lorsque nos grands aéroports continuent d'échouer.

J'ai été invité à participer à une conférence téléphonique sur la période hivernale. J'ai demandé à nos collègues des aéroports et des compagnies aériennes s'ils étaient prêts et quelles leçons avaient été apprises. Ils ont dit qu'ils avaient appris leur leçon. Combien de fois en 20 ans ai-je entendu cela? C'est tellement frustrant.

Si tout va bien, ma journée de déplacement est de 12 à 15 heures. La plupart du temps, il y a du retard, mais je comprends. J'ai accepté cette situation et je prends les choses comme elles viennent, mais qu'en est-il du passager canadien moyen qui subit un retard ou qui ne peut se rendre à des funérailles ou à un mariage?

Ce qui nous préoccupe, c'est que le projet de loi C-52 propose de rendre les aéroports plus responsables, mais il ne tient pas compte de l'écosystème de l'aviation dans son ensemble. Qu'en est-il de Nav Canada? Qu'en est-il de l'Agence des services frontaliers du Canada? Encore une fois, il y a le contrôle du débit. Combien de fois les Canadiens sont-ils obligés d'attendre dans leur avion à cause du contrôle de la circulation aérienne parce que Nav Canada n'a pas été en mesure de doter en personnel les tours de contrôle de la circulation aérienne?

J'ai entendu nos collègues du Bloc parler du développement des services aériens. Le projet de loi C-52 n'aidera pas le développement des services aériens. Voici un communiqué de presse qui dit que le projet de loi C-52 n'y changera rien. La seule chose qu'il est possible de faire, c'est travailler avec le transporteur régional. La réalité, c'est que nous sommes tous en concurrence. Toutes les collectivités du pays sont en concurrence pour le service aérien. Il y a 26 aéroports dans notre réseau national d'aéroports et quatre aéroports régionaux qui accueillent plus de 200 000 passagers. Il y a 71 aéroports régionaux et ils sont tous en concurrence.

Non seulement nous sommes en concurrence les uns avec les autres, mais nous le sommes aussi avec les collectivités frontalières aux États-Unis. Des milliards et des milliards de dollars sont perdus chaque jour parce que nous n'arrivons pas à concurrencer les aéroports et les ports situés juste de l'autre côté de la frontière. Il y a des gens dans ma province qui sortent du Canada et qui prennent l'avion à partir de Bellingham. Pourquoi? Parce qu'à Bellingham, un billet à 29 \$ coûte 29 \$. Au Canada, un billet à 29 \$ équivaldrait probablement à environ 174 \$, sinon plus, parce que nous avons un système fondé sur le principe de l'utilisateur-payeur. L'idée, c'est que ce sont les voyageurs aériens qui assument les coûts liés aux aéroports, à leur exploitation, aux compagnies aériennes et à tout le reste. Ces coûts sont imposés en tant que frais d'améliorations aéroportuaires. Cette mesure a été adoptée dans les années 1990. L'Aéroport international de Vancouver, je crois, a été l'un des premiers à imposer des frais aéroportuaires pour les rénovations. Nous le faisons parce que, en tant que pays, nous considérons nos aéroports comme des vaches à lait et pas forcément comme les moteurs économiques qu'ils sont en réalité. Les aéroports doivent donc récupé-

Ordres émanant du gouvernement

rer leurs coûts de l'une des façons suivantes: les redevances d'atterrissage, les taxes d'aérogare, les frais immobiliers et les frais commerciaux. C'est vraiment leur seul recours, car les possibilités de revenus pour les aéroports sont très limitées.

Je vais revenir au projet de loi C-52. Je me suis lancé dans un sermon et je m'en excuse.

Notre collègue d'en face allègue que nous, les députés de l'opposition, aimons parler sans cesse des projets de loi. N'est-ce pas la raison de notre présence ici? C'est l'hôpital qui se moque de la charité. Comme mon collègue vient de le mentionner, le député de Winnipeg-Nord s'est levé plus de 3 026 fois, je crois, depuis 2021.

M. Mark Gerretsen C'est insuffisant.

M. Todd Doherty Madame la Présidente, j'entends l'un de nos collègues dire que ce n'est pas suffisant.

• (1120)

Pour ma part, j'ai pris la parole 162 fois. Je devrais avoir honte. Je devrais le faire un peu plus souvent. Je devrais faire mon travail un peu plus souvent. On me chahute de l'autre côté.

J'ai écouté le débat du 27 octobre. En réponse à une question d'un député du Bloc qui demandait pourquoi il n'y avait pas de service aérien dans sa région, pourquoi il y avait un aéroport, mais pas de service aérien, et qui disait que le gouvernement devrait avoir honte, le secrétaire parlementaire du ministre des Transports s'est levé et a dit qu'il avait entendu la même chose de la part d'un de ses collègues du Yukon et des Territoires-du-Nord-Ouest et qu'il travaillait sur ce dossier.

On me dit que le gouvernement va choisir les gagnants et les perdants, une fois de plus, comme il l'a fait tout au long de ces huit années, qu'il va subventionner les services aériens au Yukon et dans les Territoires-du-Nord-Ouest, mais peut-être pas au Québec, ni en Colombie-Britannique ni dans certaines régions rurales ou éloignées représentées par certains de nos collègues de l'opposition. Une fois de plus, nous voyons les libéraux choisir les libéraux au détriment du reste des Canadiens. C'est une honte.

Notre collègue du Parti vert a parlé du fait que le projet de loi C-52 ne mentionne pas les possibilités de connexions intermodales. Elle a raison. Nous avons raté une belle occasion de poursuivre l'excellent travail entamé par l'ancien gouvernement conservateur, en investissant dans les possibilités de connexions intermodales, en veillant à ce que nous puissions faire circuler les personnes et les marchandises sans heurts dans nos aéroports, nos ports, nos chemins de fer et nos routes.

Nous avons le port maritime le plus rapide et le plus écologique d'Asie dans le port de Prince Rupert, juste à côté de ma circonscription. Nous avons le chemin de fer le plus rapide et le plus écologique vers le Midwest américain, qui relie le port de Prince Rupert à l'Asie et qui achemine des marchandises par voie ferrée vers le Midwest américain. Si le Canada parvenait à comprendre ce qu'il veut vraiment être dans ce monde, il pourrait éblouir celui-ci. Nous pourrions vraiment faire des choses incroyables.

Le projet de loi C-52 était une excellente occasion pour le gouvernement d'améliorer le réseau de transport, mais il ne l'a pas fait.

Ordres émanant du gouvernement

Ce gouvernement fait des choses très bien. Rendons à César ce qui appartient à César. Il réussit incroyablement bien à saisir les occasions de se faire photographier. Nous avons vu le ministre des Transports taper du poing sur le bureau, en disant qu'il avait bien dit aux compagnies aériennes et au secteur de l'aviation qu'ils allaient l'écouter.

Le projet de loi C-52 ne fait rien. Il manque cruellement de détails. Tout ce que nous avons demandé, c'est qu'on nous fournisse des détails. Qui va-t-on rendre plus responsable? Où sont les règlements pour l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien? Où sont les règlements pour l'Agence des services frontaliers du Canada?

Il exigerait « la publication par les administrations aéroportuaires » d'un rapport annuel sur la « diversité au sein [des] administrateurs » et des membres de la « haute direction » de l'administration aéroportuaire. Je pense que nos administrations aéroportuaires sont parmi les plus diversifiées et les plus compétentes au monde. Elles sont composées de personnes incroyables.

Le projet de loi obligerait les administrations aéroportuaires à créer et à publier des plans quinquennaux sur les mesures d'adaptation aux changements climatiques.

Un député du Bloc a expliqué qu'il n'y avait pas de service aérien dans sa région, puis un autre député du Bloc a dit que c'était à cause des émissions de gaz à effet de serre et des problèmes de bruit. On ne peut pas aspirer et souffler en même temps. On ne peut pas avoir le beurre et l'argent du beurre. Qu'en est-il? Veut-on un service aérien ou non? En ce qui concerne les problèmes de réduction du bruit, il existe des règlements pour les aéroports. Nos aéroports doivent rendre des comptes à Transports Canada. Ils sont fortement réglementés. En fait, notre secteur aérien est l'un des plus réglementés et des plus coûteux au monde.

Pourquoi ne pouvons-nous pas attirer des transporteurs au Canada? C'est parce que le transport aérien coûte cher dans notre pays. Le simple fait de survoler notre pays coûte cher. Il faut payer les frais de NAVCAN.

Je reviens maintenant aux débouchés intermodaux. Notre collègue du Parti vert a mentionné les services d'autobus. Ma collectivité, Prince George, se trouve sur la route des pleurs, et la question des femmes et des filles autochtones disparues ou assassinées a été largement médiatisée.

● (1125)

Bien trop souvent, les membres de nos collectivités autochtones, rurales et éloignées sont obligés de faire de l'autostop pour se rendre dans les grands centres de services ou dans d'autres collectivités parce qu'il n'y a plus de service d'autobus national. Greyhound, le service d'autobus national que nous avons eu pendant si longtemps et qui desservait certaines de nos petites collectivités, a cessé d'offrir ce service en 2021. Je crois que le dernier service se trouvait en Ontario et qu'il a été supprimé. Il n'y a pas de service coordonné entre les provinces. Nous avons de petites agences d'autobus qui essaient d'obtenir un autre service d'autobus, mais sans un plan coordonné, que ce soit à l'échelle fédérale ou provinciale, c'est tout ce que nous continuerons de voir.

J'ai fait partie des premiers employés de WestJet. Nous avons étudié comment sélectionner les marchés à cibler. Nous avons mené des enquêtes sur les réseaux d'autobus. L'idée était de faire en sorte que les gens descendent de l'autobus pour monter directement dans

l'avion. WestJet y est parvenue plutôt bien, mais l'effet d'entraînement causé par la disparition de notre service d'autobus national, Greyhound, rend les choses plus difficiles pour les habitants des collectivités rurales et isolées.

Notre collègue le député de Scarborough—Guildwood a parlé des normes de service. Il a interrogé notre collègue le député de Winnipeg-Nord au sujet des normes de service qui ne sont pas respectées. C'est curieux, car il n'a pas posé de question sur les normes de service énoncées dans le projet de loi C-52. Il n'y a pas de normes de service dans le projet de loi C-52.

Le projet de loi C-52 pêche par son manque de détails, et c'est ce qui nous préoccupe. Encore une fois, il confère au ministre le pouvoir d'annoncer les mesures que prendra le gouvernement, encore une fois sans même avoir à les soumettre à la Chambre ou aux Canadiens.

Un peu plus tôt, quelqu'un m'a dit que la confiance et le respect sont des choses qui se méritent. J'ose avancer que le gouvernement libéral avait gagné la confiance et le respect des Canadiens en 2015, sauf qu'au cours des huit dernières années, le premier ministre et le gouvernement qu'il dirige en ont abusé. Nous ne nous ferons pas passer deux fois le même sapin.

Au fil des ans, force est de constater que les Canadiens commencent seulement à se rendre compte que le gouvernement n'en vaut pas le coût. Le projet de loi C-52 est une énième mesure législative où le gouvernement dit: « Ne vous inquiétez pas. Nous allons le renvoyer au comité pour qu'il s'y penche. » Les libéraux répètent continuellement que ce sont les conservateurs qui font perdre du temps et qui retardent l'adoption des projets de loi. Ils sont pourtant majoritaires grâce à leur coalition avec les néo-démocrates, et maintenant à leur coalition avec les bloquistes. S'ils veulent vraiment forcer l'adoption de certaines mesures, ils peuvent le faire. Je siégerai à des comités et je vois cela tout le temps. C'est une question de volonté.

Nous avons dit publiquement ce que nous pensons.

Je vois qu'un collègue d'en face souhaite me poser une question. Je vais donc conclure en disant simplement que le projet de loi C-52 n'est qu'un exemple de plus d'un projet de loi où les libéraux nous demandent de leur faire confiance. Les Canadiens savent qu'ils ne peuvent plus faire confiance au gouvernement pour accomplir quoi que ce soit et que les conservateurs viendront réparer les pots cassés.

● (1130)

M. Mark Gerretsen (Kingston et les Îles, Lib.): Madame la Présidente, personne ne dit de nous faire confiance. Absolument personne ne dit rien de tel.

Nous disons simplement qu'il faut faire fonctionner le système parlementaire de Westminster de la façon dont il est censé fonctionner: présenter une idée à la Chambre, en débattre ici, puis la renvoyer au comité pour qu'il y apporte les améliorations que le député souhaite. Tous les conservateurs qui ont pris la parole jusqu'à maintenant ont essentiellement dit que le projet de loi ne va pas assez loin. Pourquoi diable ne pas à tout le moins le renvoyer au comité, comme le veut notre système, afin qu'on essaie d'y apporter des améliorations là où les conservateurs estiment qu'il ne va pas assez loin? Il pourrait ensuite revenir à la Chambre, en temps et lieu.

Ordres émanant du gouvernement

Le député dit que les libéraux sont majoritaires avec le NPD et le Bloc. C'est ainsi que le système fonctionne; c'est ainsi que le Parlement fonctionne. Nous débattons, nous votons et nous passons à autre chose. Ce n'est pas parce que les conservateurs sont mécontents d'être minoritaires et qu'ils s'opposent à un projet de loi en particulier qu'ils doivent jeter les hauts cris et refuser de coopérer.

M. Todd Doherty: Madame la Présidente, n'est-ce pas ce que fait le premier ministre lorsqu'il n'obtient pas ce qu'il veut? C'est exactement ce que fait le premier ministre. Quand il n'obtient pas ce qu'il veut, il pique une crise. Il repart avec ses jouets en se plaignant que nous lui tapons dessus.

Je vais reprendre la même image que tout à l'heure: on ne peut pas aspirer et souffler en même temps. On ne peut pas dire que l'on veut le style de Westminster et la démocratie, puis constamment imposer la clôture. Le gouvernement a vendu sa salade en promettant aux Canadiens des voies plus ensoleillées et une véritable transparence. Pourtant, je ne compte plus le nombre de fois où le gouvernement a imposé la clôture d'un débat.

J'attendrai la prochaine question, car celle-ci était tout simplement risible.

[Français]

M. Mario Simard (Jonquière, BQ): Madame la Présidente, je suis quelque peu étonné de l'intervention de mon collègue. Un député du Bloc québécois a dit qu'on était insuffisamment servi dans les régions par Air Canada et une autre personne a fait référence au bruit des avions qui peuvent être dérangeants. Pour cette raison, mon collègue dit que c'est antinomique, qu'il faut tout jeter à la poubelle et qu'il n'y a aucune possibilité d'apporter des améliorations.

Après, il a fini son discours en nous disant qu'il y avait une supposée alliance entre le Bloc québécois et le parti au pouvoir. Selon moi, c'est symptomatique de ce que je vois chez les conservateurs depuis un certain temps, c'est-à-dire un manque de rigueur épouvantable. Quand un chef de parti peut se lever à la Chambre et dire qu'il y a des gens qui demandent l'aide médicale à mourir parce qu'ils n'ont plus à manger et quand un ensemble de députés sont prêts à défendre bec et ongles l'idée qu'il y a une taxe sur le carbone qui s'applique au Québec même si ce n'est pas vrai, cela donne ce genre de discours.

[Traduction]

M. Todd Doherty: Madame la Présidente, c'était peut-être dans ma formulation ou dans la traduction de mes propos, mais ce que je disais à propos de l'atténuation du bruit et des services aériens en région, c'est qu'il y a des mécanismes en place pour remédier aux problèmes. Dans sa circonscription, l'aéroport régional doit respecter des règles d'atténuation du bruit. Les règles de l'aviation canadienne doivent être respectées. Il doit y avoir un comité sur l'atténuation du bruit ou un directeur responsable de l'atténuation du bruit.

Quelqu'un d'autre s'est questionné sur le développement des services aériens. Là encore, j'offre à mes collègues, gratuitement d'ailleurs, des moyens constructifs pour les collectivités d'éventuellement s'associer aux compagnies aériennes pour mettre en place des plans de développement des services aériens. Il existe des mécanismes permettant aux collectivités de le faire.

Le projet de loi C-52 est manifestement une autre occasion manquée. Il ne règle rien de tout cela. C'est tout ce que je disais. Nous

avons un collègue bloquiste qui dénonce les problèmes de bruit et les gaz à effet de serre, et un autre qui parle de l'impossibilité d'obtenir des services aériens en région. Ils devraient coordonner leurs questions.

Encore une fois, si l'un d'entre eux veut parler du développement des services aériens, c'est quelque chose que j'ai fait pendant longtemps, alors je pourrais sans doute leur donner quelques conseils sur la façon d'obtenir des services aériens directs.

● (1135)

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, les deux premiers intervenants conservateurs ont laissé entendre aujourd'hui qu'ils allaient voter contre le projet de loi. Compte tenu de l'expérience directe du député, ne pourrait-il pas à tout le moins reconnaître que ce projet de loi comporte de nombreux aspects positifs qui seraient très bénéfiques pour les Canadiens en général et les voyageurs aériens en particulier? Ne convient-il pas que le fait de renvoyer le projet de loi au comité offre à tout le moins à l'opposition la possibilité de l'améliorer?

Pourquoi le Parti conservateur ne voudrait-il pas appuyer ce projet de loi? Qu'est-ce qu'il y a de si épouvantable, dans le cadre proposé, pour que le Parti conservateur vote contre?

M. Todd Doherty: Madame la Présidente, le fait que les libéraux ne mentionnent pas l'Office des transports du Canada est l'un des aspects frustrants du projet de loi C-52 et de leur argumentation. Le nombre de plaintes déposées auprès de cet organisme a augmenté et s'élève à plus de 3 000 par mois. Plus de 60 000 Canadiens attendent le traitement de leurs plaintes. Pourtant, le projet de loi C-52 ne mentionne même pas l'Office des transports du Canada.

Les libéraux continuent de dire aux Canadiens et à tous ceux qui les écoutent, que ce soit dans le cadre de ce projet de loi ou d'autres mesures, que les conservateurs font de l'obstruction et ne veulent pas renvoyer le projet de loi au comité. Nous l'avons constaté à maintes reprises. Comme je l'ai déjà dit: « Nous ne nous ferons pas passer deux fois le même sapin. »

Les libéraux ne cessent de demander pourquoi nous ne laissons pas le projet de loi être renvoyé au comité, où toutes ces questions pourraient être résolues. Or, ce que nous avons vu à maintes reprises, c'est que lorsque nous renvoyons un projet de loi à un comité, les libéraux s'associent à leurs collègues du NPD pour l'imposer aux Canadiens, et nous obtenons ainsi des projets de loi boiteux.

Le gouvernement doit rendre des comptes. Il doit rendre des comptes aux Canadiens qui élisent les 338 députés. Toutefois, ce que nous avons vu à maintes reprises, c'est que les libéraux éludent les problèmes. Le projet de loi C-52 en est un autre exemple.

M. Dave Epp (Chatham-Kent—Leamington, PCC): Madame la Présidente, je veux revenir sur un commentaire d'un autre collègue d'en face, soit le député de Scarborough-Guildwood.

Je me permets de préciser que je n'apprécie pas autant que lui les interventions du député de Winnipeg-Nord, mais je voudrais revenir sur la question qu'il a posée au député, et que mon collègue de Cariboo-Prince George a également mentionnée, à savoir l'absence de normes de service. Quelles sont ces normes? C'est ce que les Canadiens veulent savoir. Ils n'ont rien à faire d'une autre promesse ou d'une autre séance de photos. Le député en convient-il?

Ordres émanant du gouvernement

M. Todd Doherty: Madame la Présidente, j'en conviens parfaitement. C'est ce que je voulais dire. Qui fixe ces normes de service? Va-t-on créer un autre comité d'experts de l'industrie qui se réunira et ne fera rien? Qui fixe ces normes? Qui accepte ces normes?

Ce que nous voyons dans le projet de loi C-52, c'est qu'une fois de plus, il donnerait tous les pouvoirs au ministre sans qu'il ait de comptes à rendre aux Canadiens. Qui fixe ces normes? Voilà la question que se posent les conservateurs.

L'hon. John McKay (Scarborough—Guildwood, Lib.): Madame la Présidente, il semble y avoir une certaine confusion entre ce qui relève de la loi et ce qui relève de la réglementation.

Il s'agit d'une loi qui pourrait créer un office chargé d'élaborer des règlements. Ce n'est pas l'endroit pour exiger des normes précises sur l'heure où les bagages doivent ou non arriver, voire sur les avions qui doivent ou non être à l'heure. Il serait probablement préférable de le faire en comité. Une fois le projet de loi adopté et le règlement publié, il y aurait un comité d'examen de la réglementation pour en établir la pertinence.

Le député peut-il nous dire ce qu'il comprend de l'interaction entre la création d'une loi et la création d'un règlement?

M. Todd Doherty: Madame la Présidente, le député, qui siège à la Chambre depuis bien plus longtemps que moi, a résumé la situation de façon très succincte.

Le projet de loi C-52 n'a pas la substance ni l'intention et l'orientation requises pour être renvoyé en comité, ce qui pose problème aux conservateurs. Quel est le mandat du comité? Quelle est l'orientation et où est la substance du projet de loi C-52, toutes les deux nécessaires à l'établissement des lignes directrices destinées au comité?

Ce n'est pas dans le projet de loi C-52. À l'instar de ce que le gouvernement a fait au cours des huit dernières années, il a laissé tomber les Canadiens dans le dossier des transports.

• (1140)

Mme Lindsay Mathyssen (London—Fanshawe, NPD): Madame la Présidente, j'aimerais vraiment comprendre la position du député.

Je comprends que nous parlons de normes de service et de réglementation, et je suis moi aussi préoccupée par une industrie qui s'autorégule. C'est un problème depuis toujours, surtout lorsqu'il s'agit de la sécurité des Canadiens.

Le député est-il en train de dire qu'il est impératif que cela fasse partie de ce projet de loi, qu'il devrait y avoir de la transparence au sein du gouvernement pour veiller à ce que les normes de transport ne puissent pas être le fruit de l'autorégulation et que ces changements importants doivent être apportés au projet de loi?

M. Todd Doherty: Madame la Présidente, si je comprends bien ma collègue, non. Notre secteur des transports est l'un des plus réglementés au pays. Y a-t-il des domaines sur lesquels nous devons nous concentrer? Absolument.

Nous n'avons qu'à regarder les reportages de ces dernières semaines sur les personnes handicapées qui voyagent. Un homme a été jeté au milieu de l'allée et a dû littéralement ramper jusqu'à l'avant de l'avion. C'est absolument inacceptable.

Le projet de loi C-52 contient des éléments que je trouve excellents et que je soutiens, mais il y a des points que nous devons

aborder. Le projet de loi C-52 ne va pas assez loin. C'est ce qui préoccupe les conservateurs.

M. Mark Gerretsen (Kingston et les Îles, Lib.): Madame la Présidente, c'est avec plaisir que je prends part au débat sur le projet de loi C-52.

Je tiens d'abord à dire qu'au moment où le secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre terminait son discours, j'ai trouvé bien amusant de voir un député conservateur arriver en courant à la Chambre pour se lever et critiquer le député de Winnipeg-Nord parce qu'il avait pris la parole plus de 3 000 fois. C'est comme si quelqu'un avait entré des données dans un ordinateur en coulisses pour arriver à ce résultat. En réalité, nous voilà maintenant dans une situation où les conservateurs critiquent les députés qui veulent se lever et défendre sans cesse les intérêts des membres de leur collectivité.

Le député de Winnipeg-Nord devrait être très fier de se lever aussi souvent pour défendre ses concitoyens. Depuis 2021, il l'a fait plus de 3 000 fois pour les gens de Winnipeg. À mon avis, il y a de quoi se réjouir. Seul un conservateur peut prétendre que le député de Winnipeg-Nord nuit en quelque sorte à la démocratie parce qu'il défend continuellement les intérêts de ses concitoyens. Il n'est pas étonnant que les habitants de Winnipeg continuent de l'élire et de le renvoyer dans cette enceinte lorsqu'ils constatent qu'il ne cesse de se lever pour les représenter. Si nous pouvions tous représenter nos concitoyens ainsi, nous, les 338 députés, serions des députés absolument incroyables. Je suis très fier d'être assis aux côtés d'un député aussi passionné qui représente sa collectivité.

Parlons du projet de loi C-52 pendant quelques minutes. Il s'agit d'un projet de loi très important.

Je trouve très intéressant que le dernier député conservateur à prendre la parole, en réponse à une question du NPD, ait essentiellement admis que le projet de loi fait beaucoup de ce qu'il devrait faire, selon lui, en particulier en ce qui concerne le scénario évoqué par ma collègue néo-démocrate. Il a dit qu'il pensait que le projet de loi ferait beaucoup de ces choses et qu'il serait bon à cet égard, mais qu'il ne va pas assez loin dans un autre domaine qui le préoccupe. Cependant, les conservateurs ont eu du mal à l'exprimer aujourd'hui. Aucun d'entre eux n'a vraiment mis le doigt sur le problème, si ce n'est pour dire que la réglementation est mauvaise et que la concurrence extrême est bonne.

Pourquoi ne renvoient-ils pas le projet de loi en comité? Pourquoi ne font-ils pas au moins cela? Le député ou ses collègues qui sont membres de ce comité pourraient alors en parler et tenter de résoudre les problèmes qui les préoccupent.

À mon avis, ce n'est pas parce que les conservateurs s'intéressent vraiment au projet de loi ou souhaitent sincèrement promouvoir des politiques ayant de l'importance pour les Canadiens. Je pense qu'ils font simplement ce qu'ils ont toujours fait, c'est-à-dire qu'ils retardent ou empêchent l'adoption de mesures législatives à tout prix, peu importe l'enjeu.

Je n'arrive vraiment pas à me souvenir de la dernière fois où les conservateurs ont voté pour une proposition du gouvernement. Je comprends qu'ils puissent ne pas être d'accord avec le gouvernement, mais quelle est la probabilité qu'ils puissent être systématiquement contre la totalité des mesures que nous proposons? Je pense que c'est vraiment...

• (1145)

M. Ron Liepert: Madame la Présidente, j'invoque le Règlement. Je ne pense pas que la Chambre ait actuellement le quorum.

[Après le compte:]

La vice-présidente adjointe (Mme Alexandra Mendès): Je crois que nous avons maintenant le quorum.

Le député de Kingston et les Îles peut continuer.

M. Mark Gerretsen: Madame la Présidente, s'il s'agissait de mon premier discours à la Chambre et que nous n'avions pas le quorum, je me serais offusqué de voir que tout le monde a quitté la salle lorsque j'ai commencé à parler. Je vais supposer que c'est parce que l'heure du dîner approche et que les députés ont faim. Je ne vais donc pas m'offusquer de la perte du quorum qui s'est apparemment produite pendant mon discours.

Mais peu importe. Parlons du projet de loi C-52, car je crois qu'il vise à régler bon nombre des problèmes que l'on constate dans les aéroports canadiens. Avant que je n'énumère quelques-uns de ces problèmes, j'aimerais parler de l'écosystème des transports du Canada.

En 2019, année au sujet de laquelle j'ai des données sous la main, 162 millions de personnes sont montées à bord d'un avion ou en sont sorties dans les aéroports du Canada. Il est vraiment important de noter que 69 % de ces personnes sont montées à bord d'un avion ou en sont sorties dans une de ces quatre villes: Vancouver, Calgary, Toronto et Montréal. C'est très important, car cela démontre pourquoi ce projet est nécessaire vu le grand nombre de passagers concentré dans seulement quatre aéroports.

Le système aéroportuaire national comptait 26 aéroports qui desservaient environ 90 000 voyageurs aériens depuis les années 1990. La plupart des grands aéroports étaient exploités par des entités privées à but non lucratif, que nous connaissons sous le nom d'autorités aéroportuaires, dans le cadre de baux à long terme avec le gouvernement fédéral. À cela s'ajoutaient plus de 150 aéroports détenus et exploités par des provinces, des territoires et des municipalités, dont la municipalité de Kingston. En 2019, parmi les transporteurs aériens, Air Canada et WestJet représentaient 86 % des parts de marché au pays. Pensons-y un peu. Deux exploitants détenaient 86 % des parts de marché. Il existait de nombreux petits et moyens transporteurs. Ces aéroports faisaient souvent appel à des fournisseurs de services externes pour les bagages, la manutention sur l'aire de trafic et le ravitaillement en carburant, par exemple.

Comme les députés peuvent l'imaginer, la géographie et la densité de population du Canada peuvent entraîner des défis particuliers. Nous avons ces quatre principaux emplacements où les gens embarquent et débarquent des avions et qui, s'ils se trouvaient en Europe, seraient littéralement à plusieurs pays de distance les uns des autres.

Il est également important de souligner que les services de navigation aérienne civile dans l'espace aérien canadien, qui couvre 18 millions de kilomètres carrés, sont assurés par des sociétés privées ou à but non lucratif et qu'elles supervisent plus de 3,3 millions de vols par an, par l'intermédiaire d'un réseau de centres de contrôle aérien. Comme nous le savons, c'est Nav Canada qui s'en occupe.

Il y a l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'Agence des services frontaliers du Canada et le Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis. Il a été in-

Ordres émanant du gouvernement

diqué que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien a contrôlé un peu moins de 68 millions de passagers entre 2018 et 2019. L'Agence des services frontaliers du Canada est responsable de la surveillance de notre frontière, de l'application des lois sur l'immigration et des services douaniers. Le Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis assure actuellement le prédédouanement dans huit aéroports. Voilà qui situe les défis à relever et, pour y parvenir, je crois qu'il est important de saisir à quoi ressemble l'écosystème.

Il existe des défis majeurs, et j'en identifierai cinq.

Le premier défi concerne l'amélioration du projet de loi fédéral sur la surveillance dans le secteur aérien. Les aéroports canadiens ne sont pas soumis à une loi régissant la surveillance, à l'exception, comme nous le savons, de ce qui touche la sécurité. Je pense qu'il s'agit là d'un besoin majeur, en particulier dans le secteur des transports, et que nous devons vraiment nous y attaquer pour fournir un cadre de surveillance.

Le deuxième défi est le déficit de responsabilité qui affecte le service aérien aux Canadiens. Il y a des problèmes de longue date, notamment en ce qui concerne les perturbations majeures telles les tempêtes, ainsi que la responsabilité et la transparence du système, car nous en entendons souvent parler.

• (1150)

Je n'oublierai jamais une fois où j'attendais l'embarquement d'un avion qui avait quatre ou cinq heures de retard. Ils nous ont dit que c'était hors de leur contrôle. En raison des conditions météorologiques, l'avion allait être en retard et personne ne serait dédommagé. J'ai regardé par la fenêtre, et c'était une belle journée ensoleillée. Je me suis demandé comment ils pouvaient bien mettre cela sur le dos de la météo. Après avoir questionné quelques personnes, il s'est avéré que l'équipage qui devait venir était en retard en raison de la météo dans une autre région du pays.

Il faut une reddition de comptes quand survient ce genre de situation, mais à l'heure actuelle, cela n'existe pas. Combien de fois laisserons-nous tomber ce domino? Un jour ou l'autre, un domino va tomber dans un endroit du monde où les mauvaises conditions météorologiques auront un impact sur le vol d'un passager. C'est là qu'il y a un manque de responsabilité.

Le troisième défi est que le système manque de normes de service et qu'il n'y a aucun cadre de production de rapports. Dans l'écosystème du transport aérien au Canada, les principaux exploitants ne sont pas assujettis à des normes claires visant à garantir l'efficacité du transport aérien. Pourquoi ces normes sont-elles si importantes? Elles sont particulièrement importantes pour compenser le manque de concurrence, surtout dans un secteur où il y a peu d'acteurs.

Nous devrions de toute façon avoir des normes dans le secteur de l'aviation. Plus précisément, lorsqu'un secteur ne compte que deux acteurs clés, Air Canada et WestJet, qui représentent 86 % du marché dans notre pays, il est extrêmement important d'avoir des normes en place. Dans certains cas, nous ne pouvons pas compter sur la concurrence du marché pour développer ces normes, surtout quand il y a si peu de concurrents.

Ordres émanant du gouvernement

Le quatrième défi est le manque de responsabilisation dans le secteur maritime. Nous savons que les autorités portuaires canadiennes n'ont pas suffisamment de comptes à rendre et qu'il n'y a pas de recours adéquat pour remettre en question certaines décisions, comme une augmentation des redevances. À l'heure actuelle, ces autorités portuaires peuvent modifier leurs redevances à leur guise, et il n'existe aucun mécanisme de contrôle.

C'est important, parce que ce n'est pas comme si ces redevances pouvaient être gérées par quelqu'un d'autre. D'un point de vue économique, la redevance n'est pas flexible. C'est une redevance que l'autorité portuaire maritime peut imposer à sa guise, et les utilisateurs n'ont aucun recours. Il s'agit là d'un problème de taille.

Le dernier défi dont j'aimerais parler concerne précisément les données sur le transport accessible, qui doivent être améliorées. La vérificatrice générale du Canada a demandé que les fournisseurs de services disposent de meilleures données sur la conformité afin de cerner et d'éliminer les obstacles au transport accessible. Celui-là se passe d'explication. Nous avons entendu une question à ce sujet. C'est pourquoi il est si important. Voilà les défis auxquels nous faisons face.

J'aimerais maintenant parler de la façon dont le projet de loi vise à relever ces défis. Premièrement, le projet de loi propose une loi, la Loi sur la responsabilité en matière de transport aérien, qui établirait un cadre de surveillance du bruit dans les aéroports, des exigences de communication de renseignements, de rapports environnementaux et de rapports sur l'équité, la diversité et l'inclusion, et qui permettrait de prendre un règlement visant la création de normes de service et des rapports publics connexes pour les exploitants de l'écosystème aéroportuaire.

Comme je l'ai dit, il y a certains pouvoirs en matière de sécurité, mais cela s'arrête là. Nous avons présenté une déclaration des droits en 2018 pour les passagers des avions, mais cela se limite à peu près à l'interaction réelle à bord de l'avion. Cela ne s'applique pas à tout ce qui se passe à partir du moment où on arrive à l'aéroport jusqu'au moment où on le quitte. Nous cherchons à élargir ce cadre et à permettre qu'il englobe tous les éléments de l'écosystème de l'aéroport, et non seulement ceux qui se trouvent dans l'avion, en plus des autres problèmes dont j'ai parlé concernant le bruit et la communication de renseignements sur les rapports environnementaux.

Deuxièmement, le projet de loi modifierait la Loi sur les transports au Canada afin de donner au gouverneur en conseil le pouvoir de prendre des règlements pour exiger que certaines personnes fournissent des données sur les mesures clés de l'accessibilité au ministre des Transports et à l'Office des transports du Canada afin d'appuyer un système de transport accessible, et en ce qui concerne le processus de traitement des plaintes liées à l'accessibilité.

• (1155)

Plus tôt, nous avons entendu des exemples de personnes qui se sont retrouvées dans une situation extrêmement difficile parce que ces renseignements n'étaient pas disponibles. Nous savons que nous devons en faire plus pour les personnes à mobilité réduite, et nous avons l'obligation d'apporter des changements significatifs pour garantir que ces personnes soient traitées avec équité et justice. Toutefois, nous avons besoin de données pour pouvoir élaborer les règlements adéquatement, et c'est ce que ferait la deuxième partie de la loi.

Enfin, ce projet de loi modifierait la Loi maritime du Canada afin d'améliorer la responsabilité et la transparence des administrations portuaires canadiennes en ce qui concerne la fixation des droits et la procédure de plainte connexe établie dans le règlement des mécanismes de règlement des différends. J'ai mentionné précédemment qu'une administration portuaire sur un site maritime peut modifier ses droits à sa guise, quand elle le souhaite et sans consultation. Nous mettrions en place un mécanisme garantissant la consultation des utilisateurs, ainsi qu'un mécanisme permettant de déposer une plainte si les utilisateurs estiment qu'ils n'ont pas été correctement informés et inclus dans l'établissement des redevances ou dans la modification du barème.

Encore une fois, il s'agit de s'assurer que le cadre est en place pour offrir une meilleure expérience aux usagers. C'est ce que prévoit le projet de loi dans son ensemble. Il s'agit d'améliorer l'expérience des utilisateurs de l'écosystème de nos administrations aéroportuaires et de nos ports et de les responsabiliser davantage. C'est extrêmement important.

Après avoir écouté le débat à la Chambre ce matin, j'ai l'impression que les libéraux, les néo-démocrates et les bloquistes seront probablement en faveur du renvoi de ce projet de loi au comité. Je reconnais que les conservateurs semblent craindre que le projet de loi n'aille pas assez loin, car c'est ce que nous les avons entendus dire. Je ne vois pas pourquoi cela empêcherait les conservateurs d'au moins voter en faveur du projet de loi à ce stade pour qu'il soit renvoyé au comité.

Je suis à la Chambre depuis huit ans et les temps se prêtent peut-être maintenant à un certain cynisme, mais je dirais que c'est un peu une diversion. Les conservateurs ne veulent pas soutenir le projet de loi, mais il est plus facile de dire qu'il ne va pas assez loin et qu'il devrait aller plus loin et qu'on refuse de l'appuyer pour cette raison. La vérité, c'est probablement plutôt qu'ils n'aiment pas le cadre et qu'ils ne pensent pas qu'il devrait être mis en place. Ils croient en une forme de concurrence extrême, même si elle ne concerne que deux acteurs majeurs dans l'industrie du transport aérien, par exemple, et ils ne pensent pas que nous devrions mettre en place des règlements concernant les normes. C'est peut-être mon côté cynique, mais c'est en tout cas ce qui ressort de mes nombreuses années passées à écouter les débats de la Chambre.

J'espère, à tout le moins, que les conservateurs ne feront pas obstruction au renvoi de ce projet de loi au comité, et que nous n'aurons pas à travailler avec le NPD ou le Bloc pour attribuer du temps à l'étude du projet de loi afin de le renvoyer au comité. Cela dit, je sais que c'est un autre jeu auquel les conservateurs aiment jouer, et nous pourrions donc finir par emprunter cette voie.

Quoi qu'il en soit, il s'agit d'un projet de loi très important. Il améliorerait l'expérience des usagers des ports et de l'écosystème aéroportuaire. J'encourage vivement tous les députés à l'appuyer pour nous permettre de le renvoyer au comité, d'y apporter les amendements nécessaires, de le présenter à nouveau à la Chambre et d'en faire une loi pour le bien de notre pays et de ses systèmes de transport.

• (1200)

[Français]

M. Alexandre Boulerice (Rosemont—La Petite-Patrie, NPD): Madame la Présidente, des gens qui vivent dans le nord de la ville de Montréal, que ce soit à Ahuntsic ou à Montréal-Nord, sont extrêmement préoccupés par le bruit que font les avions pour se rendre à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, à cause du corridor aérien situé à cet endroit. Depuis des années, ils demandent des mesures d'atténuation du bruit.

Malheureusement, même s'il y a des choses intéressantes dans le projet de loi C-52, nous, les néo-démocrates, irions plus loin. Nous mettrions en œuvre les normes de l'Organisation mondiale de la santé concernant le bruit autour des aéroports, nous rendrions publiques les données existantes de Transports Canada sur le bruit autour des aéroports et nous améliorerions la collecte de données sur le bruit des aéroports au niveau du sol. Tous ces éléments se retrouvaient dans le rapport du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités produit en 2019.

Pourquoi le gouvernement libéral n'a-t-il pas décidé d'aller plus loin, d'aller de l'avant, pour protéger nos citoyens et nos citoyennes qui souffrent d'un niveau de bruit un peu trop élevé autour des aéroports?

[Traduction]

M. Mark Gerretsen: Madame la Présidente, je remercie mon collègue du NPD pour son commentaire, mais je pense qu'il est important de reconnaître que, malgré la préoccupation qu'il soulève, il sait qu'il pourra l'aborder lorsque le projet de loi sera renvoyé au comité.

Le député a mentionné un rapport dans lequel la question du bruit a déjà été soulevée. Le député de Scarborough—Guildwood a fait un commentaire plus tôt sur la différence entre un projet de loi et un règlement. Je ne sais pas si ce qui préoccupe le député relève du projet de loi, ce qui nous occupe à l'heure actuelle, ou du règlement qui découle du cadre créé. Quoi qu'il en soit, ce que nous essayons d'accomplir, et ce que le projet de loi établirait, c'est un cadre de surveillance des aéroports.

Comme je l'ai indiqué, je pense que 69 % de tous les déplacements par voie aérienne au Canada se font dans quatre aéroports, celui de Montréal étant l'un des quatre aéroports les plus fréquentés du pays. Il est évident que les trois autres aéroports feront probablement l'objet de préoccupations semblables en ce qui concerne le bruit. Cependant, ce cadre établirait la manière dont les données dont parle le député seraient recueillies; on pourra ensuite se baser sur le cadre pour établir des règles, des décisions et des règlements en vue de rectifier les expériences négatives des gens à l'aéroport de Montréal.

M. Ted Falk (Provencher, PCC): Madame la Présidente, le projet de loi vise à améliorer l'expérience des voyageurs, mais il n'établit pas clairement les attentes ou les normes en matière de service. Une grande partie de cette responsabilité est laissée au gouverneur en conseil ou, en d'autres termes, au Cabinet. Même si le député se sent à l'aise avec le gouverneur en conseil aujourd'hui, il ne le sera peut-être plus à l'avenir — à tort, selon moi. Pourrait-il nous dire si le projet de loi ne devrait pas comporter davantage de normes et d'attentes en matière de services?

M. Mark Gerretsen: Madame la Présidente, je remercie le député de sa question, mais il ne devait pas être à la Chambre pour

Ordres émanant du gouvernement

entendre une question semblable qu'a posée le député de Scarborough—Guildwood, car il aurait obtenu sa réponse.

Toutefois, je pense que les conservateurs se servent de cette question comme d'un faux-fuyant. Le député devrait savoir que ces détails précis ne devraient pas être inclus à ce stade. Le projet de loi porte sur la mise en place d'un cadre permettant de recueillir les données et de prendre les décisions en matière de réglementation.

Le député demande pourquoi ces détails ne figurent pas dans le projet de loi, ce qui, à mon avis, est un faux-fuyant. Ce n'est que l'excuse des conservateurs pour voter contre le projet de loi. Le député devrait savoir qu'il ne devrait pas s'attendre à ce que ces renseignements soient inclus dans le projet de loi à ce stade. L'objectif est de mettre en place un cadre permettant d'obtenir ce qu'il cherche, puis de prendre des décisions concernant les règlements.

L'hon. John McKay (Scarborough—Guildwood, Lib.): Madame la Présidente, j'aimerais poursuivre sur la lancée des deux questions précédentes et des renseignements contenus dans le projet de loi. Le projet de loi créerait un processus officiel d'avis et de consultation du public sur les changements apportés aux conceptions d'engins aérospatiaux qui ont une incidence sur le bruit des avions près des aéroports et garantirait que les collectivités seraient consultées.

La question est simple: le député ou n'importe lequel parmi nous a-t-il des connaissances quelconques en matière de bruit des avions? J'ose dire que, dans mon cas, il n'en est certainement rien. J'aimerais connaître l'avis du député sur ses connaissances particulières dans le domaine du bruit des avions.

• (1205)

M. Mark Gerretsen: Madame la Présidente, je ne suis certainement pas un expert en la matière et je ne prétends pas l'être. Cependant, je sais qu'il y a des experts et que c'est probablement sur eux que nous devrions nous appuyer pour rassembler les preuves et formuler des recommandations.

C'est justement là que le bât blesse. De temps en temps, nous devons mettre en place un cadre comme celui-ci, avec différents projets de loi. Selon la critique qui, à mon avis, n'est qu'un faux-fuyant, nous ne prenons pas de règlement. Ne voudrions-nous pas d'abord consulter les gens, obtenir des renseignements, parler à des experts, puis prendre un règlement? Bien sûr que si, et c'est ce que fait ce projet de loi; il met en place le processus nécessaire pour que cela se produise.

M. Alex Ruff (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC): Madame la Présidente, j'ai quelques brèves observations à faire, puis une question à poser au député.

Au début de son intervention, le député a demandé quand les conservateurs ont appuyé la dernière fois un projet de loi libéral. Nous l'avons fait hier, il n'y a même pas 24 heures.

Deuxièmement, je tiens à remercier le député d'avoir déclaré que chaque député devrait avoir autant d'interventions à la Chambre que le député de Winnipeg-Nord, qui en a fait 3 000 au cours des deux dernières années. Il reste peut-être deux ans à cette législature. J'espère que tous les autres députés de la Chambre pourront faire 3 000 interventions au cours des deux prochaines années. Ce serait une excellente façon de représenter nos électeurs. Je tiens à remercier le député de l'avoir mentionné.

Ordres émanant du gouvernement

Une partie de ce projet de loi établirait un cadre pour traiter les défis de l'industrie aérienne, en particulier les plaintes. Le député représente une région qui dispose d'un aéroport local et régional. Ayant souvent décollé de cet aéroport par le passé, j'ai eu un certain nombre de problèmes en passant par Kingston.

Le député pourrait-il nous dire si, au cours des deux dernières années, il a entendu parler de préoccupations concernant l'aéroport de Kingston, qui se trouve dans sa circonscription?

M. Mark Gerretsen: Madame la Présidente, Kingston a un aéroport depuis la Seconde Guerre mondiale. D'ailleurs, il fonctionne encore aujourd'hui.

Bien sûr, il y a toujours des enjeux. L'un des défis de l'aéroport de Kingston, que d'autres considèrent comme un avantage, c'est qu'il est situé à deux heures d'Ottawa, deux heures de Toronto et deux heures de Montréal. Le député a dit qu'il est passé par Kingston, ce que je ne comprends pas; on part à destination de l'une des villes dont j'ai fait mention, ou on en arrive. Toutefois, si l'aéroport de Kingston peut être considéré comme un inconvénient, sa gare ferroviaire arrive au quatrième rang au Canada en termes de fréquentation. Les gens ne s'attendent peut-être pas à cela en ce qui concerne Kingston, mais c'est le cas en raison de la proximité avec les villes que je viens de mentionner.

À Kingston, il est plus logique pour le voyageur moyen de prendre le train, par exemple, de Kingston au centre-ville de Toronto, de sauter dans le train jusqu'à l'aéroport Pearson, puis de prendre l'avion à partir de là. Certaines personnes préfèrent encore prendre l'avion au départ de Kingston, mais les options ne sont pas aussi nombreuses que dans d'autres petits aéroports régionaux.

Nous avons des défis à relever, et je veux que ce cadre soit mis en place pour que certains de ces défis puissent être réglés. C'est l'objectif de ce cadre.

[Français]

M. Maxime Blanchette-Joncas (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, BQ): Madame la Présidente, je salue mon collègue de Kingston et les Îles pour son discours.

Le projet de loi part d'une bonne intention, mais certains de ses aspects engendrent beaucoup d'incertitude. J'aimerais que mon collègue puisse nous donner son avis à ce sujet.

Dans le projet de loi, on remarque que les règlements donnent beaucoup de latitude au ministre. La plupart des modifications réglementaires seront faites par règlements. Cela génère beaucoup d'inquiétude pour les différentes industries concernées et cela ne nous permet pas non plus, comme législateurs, d'avoir un contrôle ou une certitude sur la portée des mesures.

J'aimerais que mon collègue puisse nous éclairer à ce sujet.

• (1210)

[Traduction]

M. Mark Gerretsen: Madame la Présidente, c'est le thème de mes questions.

Le député de Scarborough—Guildwood l'a énoncé mieux que moi. Le cadre sera mis en place, le règlement sera mis en place, puis un comité pourra en superviser l'application. En cas de problème, un député devra s'adresser à ses représentants au sein de ce comité qui pourra examiner le règlement mis en place par le ministre.

Mme Stéphanie Kusie (Calgary Midnapore, PCC): Madame la Présidente, c'est toujours un plaisir de prendre la parole à la Chambre au nom des formidables électeurs de Calgary Midnapore.

Avant de commencer mon discours, je précise que je partagerai mon temps de parole avec le député de Provencher. J'ai hâte d'entendre ses observations à la suite des miennes.

Lorsque j'ai reçu la demande du ministre des transports de notre cabinet fantôme, le député de Chilliwack—Hope, j'ai été très honorée. L'une de mes plus grandes réussites depuis que je suis à la Chambre des communes a été d'agir comme ministre des transports au cabinet fantôme, pendant la pandémie. Je peux certainement dire à tout le monde que les choses n'ont pas fonctionné comme elles l'auraient dû pendant cette période. En fait, elles n'ont pas fonctionné du tout.

D'après l'expérience que j'ai acquise pendant cette période, je conclus qu'en ce qui concerne le gouvernement, il y a beaucoup de réglementation et aucune responsabilité. Cela résume également ma conclusion concernant le projet de loi C-52.

Je pense que c'est un thème récurrent avec ce gouvernement. Nous l'avons vu dans certaines décisions prises récemment par différents ordres de gouvernement, ainsi que par des tribunaux d'instance supérieure, notamment en ce qui concerne le projet de loi C-69, le projet de loi « anti-pipelines », comme nous l'avons baptisé ici. Ce projet de loi prévoit imposer une réglementation importante non seulement pour les pipelines, mais aussi pour de nombreux autres éléments d'infrastructure. Or, nous avons vu que ce projet de loi a été invalidé.

En outre, pas plus tard que la semaine dernière, de ce côté-ci de la Chambre, nous avons été très heureux de voir qu'on a invalidé les mesures législatives sur les plastiques à usage unique, qui avaient été adoptées par ce gouvernement. Une fois de plus, le gouvernement impose tous ces règlements à l'industrie, aux Canadiens et aux tierces parties sans assumer la responsabilité des règlements qu'il s'est lui-même imposés. Je pense que c'est ce que nous voyons encore une fois avec ce projet de loi.

Comme nous le savons, 2022 a été une saison désastreuse pour les voyages, aussi bien pendant la saison estivale que pour les Fêtes, tout au long du mois de décembre. Or, en rétrospection, comme je l'ai mentionné au début de mon discours, cette situation était attribuable à la mauvaise gestion du secteur des transports pendant la pandémie.

Il n'y avait franchement aucun plan pour le secteur aérien à l'époque. En tant que ministre du cabinet fantôme pour les transports, j'ai certainement essayé de leur faire produire un plan, mais ils n'ont rien fait. Cela a eu des conséquences importantes et généralisées non seulement pour les Canadiens, mais pour les travailleurs de tout le pays, ainsi que pour les différentes communautés et régions d'un océan à l'autre.

À l'époque, je les ai implorés de présenter un plan pour les transporteurs aériens régionaux. Les administrations aéroportuaires régionales étaient livrées à elles-mêmes. Avec mes collègues, j'ai fortement insisté pour qu'elles mettent en œuvre des processus de dépistage rapide et qu'elles le fassent plus tôt qu'elles ne l'ont fait, afin de faciliter les déplacements et le tourisme. J'ai également essayé très fort de les convaincre de ne pas piger dans les aides sectorielles pour rémunérer leurs cadres. Toutes les demandes que j'ai formulées durant cette période en tant que ministre du cabinet fantôme pour les transports sont tombées dans l'oreille d'un sourd.

De plus, bien sûr, je n'étais pas la seule à le faire. Il y avait aussi mes collègues, le député de Selkirk—Interlake—Eastman et le député de Charleswood—St. James—Assiniboia—Headingley.

Malheureusement, en septembre 2020, nous avons assisté au licenciement de 14 % des employés de Nav Canada dans les centres de Winnipeg et de Halifax. Il s'agit là d'un autre exemple de l'inaction du gouvernement pendant la pandémie. À l'époque, 750 travailleurs ont dû rentrer chez eux et annoncer à leurs familles qu'ils n'avaient plus d'emploi.

En septembre 2020, avant le discours du Trône, j'avais dit que notre économie ne pouvait tout simplement pas fonctionner, et encore moins prospérer, sans les grands transporteurs et les administrations aéroportuaires. Ironiquement, j'ai dit cela le jour du mini-budget, et l'histoire se répète aujourd'hui.

En 2020, l'administration aéroportuaire de Calgary s'attendait à voir une diminution de 64 % du trafic de passagers par rapport aux niveaux de 2019 et prévoyait une perte de revenus de 245 millions de dollars. D'autres administrations aéroportuaires au pays étaient aux prises avec des difficultés semblables à l'époque. Les parties prenantes ont également signalé que certaines chaînes d'approvisionnement avaient été mises à mal en raison de la pandémie, la demande de certains produits ayant augmenté jusqu'à 500 % et les vulnérabilités étant devenues évidentes.

À cette époque, j'ai demandé au gouvernement d'élaborer un plan avec des solutions pleines de gros bon sens. Nous continuons à demander de telles solutions aujourd'hui. Je le répète, elles ne figurent pas dans le projet de loi C-52. Je le répète, nous voyons un gouvernement qui multiplie les règlements, mais qui n'assume aucune responsabilité.

● (1215)

Je vais maintenant traiter de la question des plaintes. Au cours de la dernière année, le nombre de plaintes déposées auprès de l'Office des transports du Canada s'élevait en moyenne à 3 000 plaintes par mois. Plus de 60 000 Canadiens attendent le traitement de leurs plaintes. En fait, le projet de loi dont nous sommes saisis ne fixe aucune norme de service pour l'Office des transports du Canada et ne fait rien pour éliminer l'arriéré de 60 000 plaintes. J'ai un exemple dans ma circonscription où, en juillet 2023, un concitoyen attendait depuis deux ans une réponse de l'Office à la plainte qu'il avait déposée. Au cours des huit mois pendant lesquels l'Office a traité 4 085 plaintes, le nombre de plaintes a augmenté de 12 000, soit le double pendant cette période. Il n'est pas étonnant que les Canadiens ne soient pas satisfaits de la procédure actuelle, et le projet de loi ne contribuerait guère à améliorer la situation en l'absence desdites normes.

En outre, on ne sait pas très bien quelles entités seraient visées par le projet de loi, étant donné que cela dépendrait de règlements à venir. Un thème que nous avons soulevé aujourd'hui, de ce côté-ci,

Ordres émanant du gouvernement

en discutant du projet de loi, c'est qu'il y a beaucoup de règlements. En fait, nous avons vu que, de l'autre côté de la Chambre, les députés profitent des règlements. Ils profitent des Canadiens en utilisant les règlements. Peut-être que quelque chose est publié dans la *Gazette* puis, tout à coup, la mesure est mise en œuvre, ce qui contraint l'industrie et les Canadiens à réagir, en faisant les frais de la réglementation du gouvernement.

Fondamentalement, le projet de loi reste un projet de loi sans mordant qui ne contient aucune solution précise aux problèmes qui affectent le système depuis la pandémie. J'ajouterai qu'au sortir — difficile — de la pandémie, le ministre des Transports de l'époque avait reproché aux Canadiens d'avoir oublié comment voyager. J'ai parlé du gouvernement qui se défile devant ses responsabilités, et c'était encore là le cas, puisque le ministre des Transports, au lieu de dire que c'était de sa faute ou qu'il aurait dû mettre un plan au point pendant la pandémie, avait rejeté la faute sur les Canadiens. Il ne s'était même pas penché sur le traitement des plaintes et il n'était pas non plus disposé à corriger la procédure.

J'ai une citation d'un grand militant des droits des voyageurs aériens, Gabor Lukacs. Tous les membres du comité des transports ont certainement déjà communiqué avec lui. Il a dit qu'il « pourrait y avoir des pénalités, mais [que] même la création de ces pouvoirs est laissée à la discrétion du gouvernement ». Puisque je cite le nom de Gabor Lukacs, je voudrais également mentionner Roy Grinshpan, qui est lui aussi un incroyable militant des droits et des intérêts des passagers.

Même les pilotes avec lesquels j'ai collaboré de très près pendant la pandémie ne sont pas favorables au projet de loi. Le président de l'ALPA Canada, le capitaine Tim Perry, pour qui j'ai beaucoup de respect, a attiré mon attention sur le fait que la sécurité risque d'être compromise par la mise en œuvre du projet de loi visant à assurer la prise en charge des passagers. Il s'agit simplement d'une autre préoccupation, à savoir que les passagers ne sont pas pris en charge, et même les pilotes expriment leur inquiétude à ce sujet.

Pour conclure, j'ai parlé de la mise en œuvre de règlements, d'une multitude de règlements, mais encore une fois, il n'y a pas de responsabilisation. Le ministre des Transports de l'époque avait déclaré qu'il y aurait des conséquences pour les fournisseurs de services qui ne respectent pas les normes, mais sans préciser quelles conséquences. Encore une fois, il y a des règlements à profusion, mais aucune responsabilisation. Le gouvernement répète sans cesse aux Canadiens et à l'industrie qu'ils doivent faire telle ou telle chose, mais il n'assume jamais la responsabilité des dispositions législatives qu'il met en œuvre.

En conclusion, le projet de loi C-52 et le gouvernement, c'est beaucoup de règlements, mais aucune responsabilisation.

● (1220)

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, comme j'ai cru comprendre que les conservateurs en font le compte aujourd'hui, je crois que c'est la 3 260^e fois, ou à peu près, que je prends la parole à la Chambre. Je peux dire en toute honnêteté que c'est en grande partie parce que le Parti conservateur continue de vouloir induire les Canadiens en erreur et de les détourner du vrai sujet. Malheureusement, cela signifie que je dois intervenir périodiquement pour rétablir la vérité et énoncer quelques faits, alors que le Parti conservateur se répand constamment en propos malhonnêtes sur les réseaux sociaux.

Ordres émanant du gouvernement

Le projet de loi en est un très bon exemple. Le projet de loi C-52 est une excellente mesure législative qui apporterait des améliorations relativement aux conditions de transport aérien et aux droits portuaires, au bénéfice des Canadiens d'un océan à l'autre. C'est un bon projet de loi qui couvre beaucoup de terrain, mais le Parti conservateur va pourtant voter contre. Pourquoi le Parti conservateur voterait-il contre le projet de loi au lieu de l'appuyer pour permettre qu'il soit renvoyé au comité afin d'éventuellement y apporter des changements, comme le veut la députée elle-même? Cela semble relever du bon sens.

Mme Stephanie Kusie: Madame la Présidente, je n'ai absolument rien écouté de ce que le député a dit après avoir entendu qu'il avait pris la parole à la Chambre 3 000 fois, alors qu'il n'est pas membre du Cabinet. Plutôt que de répondre à cela, je vais présenter une pétition demandant d'intégrer le député au Cabinet. J'encourage le député à continuer de préconiser n'importe quoi. Je ne reçois pas beaucoup d'appuis pour cette idée de ce côté-ci de la Chambre. Je suppose qu'avec 3 000 interventions, on ne peut que se demander qui l'écoute. En tout cas, moi, je ne l'ai pas écouté.

M. Kevin Lamoureux: Madame la Présidente, voilà qui montre que les députés conservateurs, comme la députée l'a dit, n'écoutent pas. Cela fait partie du problème. Les députés conservateurs n'écoutent pas ce que disent les Canadiens. Ils sont davantage préoccupés par ce dont j'ai parlé hier, soit les slogans pour les autocollants.

Le projet de loi est une bonne mesure législative qui améliorerait le transport aérien au Canada. Pourtant, le Parti conservateur veut faire de l'obstruction et défaire le projet de loi au lieu de reconnaître ses éléments positifs. Auraient-ils des idées? C'est très rare, sauf lorsqu'il est question de cryptomonnaies ou d'autres stupidités de ce genre. Au bout du compte, le Parti conservateur ne veut pas contribuer à produire une bonne mesure législative, mais plutôt récriminer et faire de l'obstruction. Compte tenu de ce que nous entendons tous les jours de la part du Parti conservateur du Canada, comment la députée justifie-t-elle un comportement aussi irresponsable auprès de son électorat?

Mme Stephanie Kusie: Madame la Présidente, comme je crois l'avoir dit très clairement pendant mon discours, je suis à l'écoute. J'écoute des intervenants auxquels le gouvernement ne porte aucune attention depuis des années, y compris les pilotes, les passagers, les administrations aéroportuaires et les Canadiens. Dans les faits, qui n'écoute pas? C'est le député d'en face. Il parle, comme il l'a déjà fait plus de 3 000 fois.

M. Alex Ruff (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC): Madame la Présidente, la députée pourrait peut-être nous parler davantage des difficultés que rencontrent les passagers, notamment les gens de sa circonscription. Plus de 60 000 plaintes sont en attente de traitement à l'Office des transports du Canada. Je sais que des résidents de ma circonscription se sont plaints. Je souhaite donc donner à la députée l'occasion de nous parler davantage de ce que lui disent les gens de sa circonscription, à Calgary.

Mme Stephanie Kusie: Madame la Présidente, mon collègue de Bruce—Grey—Owen Sound a joué un rôle de premier plan au sein de l'équipe de direction pendant la pandémie, et je lui en suis reconnaissante.

En fait, je peux citer, par exemple, le cas d'une personne de ma circonscription: « Le 25 juin 2022, j'ai déposé une plainte auprès de l'Office des transports du Canada. Le 25 novembre 2022, j'étais 10 203^e dans la file d'attente de 40 000 plaintes. Aujourd'hui, je

suis 6 118^e dans la file d'attente de 52 000 plaintes ». Selon les députés, qui devrait écouter ce témoignage? Le gouvernement libéral.

• (1225)

M. Ted Falk (Provencher, PCC): Madame la Présidente, c'est toujours un privilège de prendre la parole au nom des Canadiens et, surtout, au nom des gens de ma circonscription, Provencher. Pour ceux qui ne savent pas où se trouve Provencher, c'est dans le Sud-Est du Manitoba.

Aujourd'hui, je parlerai du 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. Bien qu'à mon avis, certaines parties du projet de loi aillent dans la bonne direction, je dois dire que j'ai des inquiétudes. L'une de mes plus grandes inquiétudes est probablement que le projet de loi n'est pas à la hauteur de ce que laisse entendre le titre. C'est non seulement une occasion ratée, mais une mesure qui passe à côté de l'essentiel. Les députés se souviennent peut-être de l'histoire du client qui, dans un restaurant, demande au serveur: « Qu'est-ce que cette mouche fait dans ma soupe? » Le serveur reste d'abord silencieux, puis regarde la soupe et s'exclame: « Le dos crawlé ». Comme le serveur, le gouvernement rate une occasion avec son projet de loi et passe à côté de l'essentiel.

Au cours des huit dernières années, les conservateurs ont constaté que, si le gouvernement actuel est très doué pour les séances de photos et les annonces, il l'est beaucoup moins pour mettre en œuvre des mesures qui vont au cœur des véritables problèmes. Absorbé par les séances de photos et les annonces clinquantes, le gouvernement perd de vue l'importance d'évaluer la contribution de chaque décision, chaque effort et chaque mesure quand vient le temps de présenter un projet de loi ou de donner une directive. Je vais donc prendre le temps de dire à la Chambre ce que devrait être l'objet du projet de loi, à mon avis, si l'on se fie à son titre, parce que la responsabilité est un concept étranger au gouvernement néo-démocrate—libéral, qui a de la peine à en comprendre le sens.

Il ne fait aucun doute que mes collègues se souviendront de l'été 2022, plus précisément des mois de juillet et août, au cours desquels 9 500 vols ont été annulés. Ils se souviendront aussi de la période des Fêtes qui a suivi. Mes collègues se souviendront très bien de cette période, car leurs bureaux ont été inondés d'histoires de voyages qui ont mal tourné. Après avoir été enfermés, isolés, soumis à des obligations et à des restrictions, les Canadiens étaient enfin libres de voyager, de rendre visite à des proches qui leur avaient manqué à cause de la COVID, de rattraper le temps perdu et de vivre les événements familiaux marquants ayant dû être négligés, d'entreprendre de nouvelles aventures et de renouer avec le plaisir de voyager, mais ils étaient également libres de pleurer et de faire leur deuil avec ceux dont les proches étaient décédés.

Cependant, au fur et à mesure que ces mésaventures s'accumulaient, des rêves de longue date s'évanouissaient, les listes d'attente s'allongeaient, les salles de bagages débordaient, des passagers demeuraient coincés et des vols étaient annulés ou retardés. Selon la présidente-directrice générale de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, Deborah Flint, le taux de ponctualité était de 35 % à l'été 2022. Même selon les normes libérales, c'est un taux nettement inacceptable. Selon les médias, l'aéroport Pearson de Toronto figurait au deuxième rang des pires aéroports au monde pour ce qui est des retards. Certains voyageurs ont tout fait pour éviter de transiter par Toronto, mais leurs bagages ont été retardés encore davantage. Certains médias nous ont appris que les compagnies aériennes faisaient don à des organismes de bienfaisance des bagages non réclamés après 90 jours. Des voyageurs frustrés et en colère ont réussi à retracer leurs bagages, à l'aide des étiquettes, dans un entrepôt à l'extérieur de l'aéroport. En janvier dernier, nous avons su qu'une pénurie de pilotes avait aggravé le problème. Quoi qu'il en soit, des passagers dormaient par terre au milieu d'un chaos incessant.

Comme nous pouvons le constater, les problèmes étaient multiples et complexes. La bonne nouvelle, c'est que cela a forcé le gouvernement à agir, et le projet de loi C-52 est la solution qu'il propose. De toute évidence, il faudra examiner les divers niveaux de responsabilité et apporter des correctifs au projet de loi. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle les conservateurs croient que chaque entité sous réglementation fédérale ayant un rôle à jouer dans la prestation de services de transport aérien doit pouvoir être tenue responsable des retards ou des annulations, notamment les compagnies aériennes, les aéroports, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, Nav Canada et l'Agence des services frontaliers du Canada. Si les mesures de sécurité créent des bouchons au point que les voyageurs risquent de rater leur vol, si la manutention des bagages dans les aéroports ne se fait pas assez rapidement ou si l'Agence des services frontaliers du Canada n'a pas suffisamment de personnel, il faut régler ces problèmes. Chaque niveau de prestation des services doit rendre des comptes.

Ce qui me préoccupe au plus haut point dans ce projet de loi, c'est le pouvoir qu'il confère au ministre et au Cabinet d'élaborer de futurs règlements. Au lieu de proposer des améliorations concrètes, le projet de loi prévoit, à la dernière page et au dernier article, que les articles clés entreront en vigueur à une date ultérieure qui sera fixée par décret.

Permettez-moi de vous raconter une autre histoire. Un homme marche le long d'une route de campagne lorsqu'il rencontre un fermier travaillant au champ. Le promeneur appelle le fermier et lui demande combien de temps il lui faudra marcher pour se rendre au prochain village. Le fermier ne répond pas. Après avoir attendu en vain, le marcheur finit par poursuivre son chemin. Puis, au bout d'une centaine de mètres, il entend le fermier lui crier qu'il lui reste une vingtaine de minutes de marche pour arriver au village. Le voyageur remercie le fermier, mais lui demande pourquoi il ne lui a pas dit tout de suite, ce à quoi le fermier répond que c'est parce qu'il ignorait à quelle vitesse l'homme marchait.

• (1230)

Il est important de fournir les renseignements nécessaires dans le projet de loi et de considérer toute l'information, car les détails ont une incidence sur ce que seront les résultats, par rapport aux attentes. Comment pouvons-nous savoir maintenant si les mesures que prendraient hypothétiquement le Cabinet et le ministre nous seraient acceptables?

Ordres émanant du gouvernement

Ma réflexion de député conservateur m'amène à penser que la solution ne consiste pas à donner plus de pouvoir au gouvernement. Je pense plutôt que la responsabilisation aide les organisations à mieux réussir et à améliorer la prestation des services.

Dans son blogue, le cabinet d'avocat McCarthy Tétrault présente son évaluation du projet de loi. Comme celui-ci propose d'« autoriser le gouverneur en conseil à prendre des règlements concernant l'élaboration et la mise en œuvre de normes de service relatives aux vols et aux services liés aux vols », les auteurs du billet soulignent que l'on ignore ce que les futures normes de services pourraient impliquer. On ne connaît pas l'incidence qu'elles auraient sur les activités courantes. Le billet traite aussi d'un élément qui me préoccupe profondément. Je cite:

La Loi confère au ministre de larges pouvoirs pour demander des renseignements aux exploitants d'aéroports, aux transporteurs aériens et aux entités fournissant des services liés aux vols. Les demandes peuvent comprendre des renseignements concernant la capacité et le développement du système canadien de transport aérien, l'exploitation et le trafic aérien, des renseignements concernant la conformité d'un exploitant d'aéroport aux obligations internationales du Canada en matière d'aéronautique; et des renseignements qu'une administration aéroportuaire est tenue de conserver conformément au régime de sa loi constitutive.

Le problème, c'est qu'il s'agit d'un projet de loi qui manque de mordant et qui ne prévoit aucune solution précise aux problèmes minant le système. Il permet de recueillir beaucoup d'information, mais il n'a pas de mordant.

En l'absence de détails précis, on nous dit qu'il faut faire confiance au ministre et le croire sur parole pour régler tous les problèmes. Le ministre et le Cabinet régleraient tous ces problèmes au moyen de futurs règlements non définis. Toutefois, entretemps, le projet de loi permettrait la collecte et la communication de données, ce qui serait miraculeusement plus avantageux pour les voyageurs canadiens. On ne précise même pas quelles données seraient saisies et à quoi elles ressembleraient, alors que les normes de service ne sont pas respectées et qu'il n'en est même pas question.

Dans son discours à la Chambre, mon collègue de Chilliwack—Hope a parlé du chargé de cours en gestion de l'aviation de l'Université McGill, John Gradek, qui a dit ceci: « Il est beaucoup question de la communication des données, mais on parle peu des mesures qui seraient prises et des conditions dans lesquelles elles le seraient. » Le manque de précisions sur des questions aussi importantes est alarmant. Qu'en est-il de l'arriéré à l'Office des transports du Canada, qui a augmenté de 3 000 plaintes par mois et qui compte plus de 60 000 plaintes en attente d'une décision de l'Office?

Il y a quelques mois, je discutais avec un ami qui m'a dit qu'il s'attendait désormais à devoir tenir compte des retards dans la planification des déplacements. En toute justice, même si nous n'occupons plus le deuxième rang peu enviable dans le palmarès mondial du nombre de retards, les gens attendent toujours des réponses. Les passagers sont incapables d'obtenir le règlement de leurs demandes d'indemnisation et attendent plus de 18 mois que l'Office des transports du Canada traite leurs demandes. Malheureusement, il n'y a rien dans le projet de loi à ce sujet.

Ordres émanant du gouvernement

Ce projet de loi est vague et, encore une fois, comme c'est souvent le cas, l'attitude et le comportement du gouvernement libéral portent la marque du « gouvernement qui a toujours raison ». Apparemment, nous n'avons d'autre choix que de lui céder des pouvoirs très étendus pour que le nécessaire soit fait. Or, le gouvernement et la gouverneure en conseil n'ont pas à s'immiscer dans les affaires des conseils d'administration ou dans la gestion de sociétés ou d'entreprises canadiennes. Le gouvernement devrait se concentrer sur les résultats à obtenir.

Comme je l'ai indiqué au début, il est malheureux que ce projet de loi soit une occasion ratée. Cela dit, j'aimerais terminer en parlant des points que nous appuyons. Permettez-moi d'abord de dire que les dispositions du projet de loi relatives à l'accessibilité et aux personnes handicapées ne nous posent aucun problème. Nous voyons aussi que les auteurs du projet de loi pouvaient avoir de bonnes intentions, mais ils ont complètement raté la cible.

Heureusement, les conservateurs pleins de bon sens continueront de défendre les intérêts des Canadiens et de faire tout leur possible pour que le gouvernement réoriente ses efforts pour aider les Canadiens.

Mme Jennifer O'Connell (secrétaire parlementaire du ministre de la Sécurité publique, des Institutions démocratiques et des Affaires intergouvernementales (Cybersécurité), Lib.): Madame la Présidente, si ces conservateurs pleins de bon sens croient qu'ils feront tout leur possible pour aider les Canadiens, alors pourquoi ne veulent-ils pas appuyer le projet de loi qui aiderait les personnes handicapées à surmonter les problèmes d'accessibilité? Pourquoi ces conservateurs pleins de bon sens n'appuient-ils pas les mesures qui visent à accroître la reddition de comptes et à établir un cadre et des normes?

Il me semble que ce n'est pas du gros bon sens. Cela ressemble en fait à l'approche politique des conservateurs, qui est plutôt désavantageuse pour les Canadiens. Si le député d'en face est favorable aux mesures du projet de loi pour les personnes handicapées, pourquoi vote-t-il contre?

● (1235)

M. Ted Falk: Madame la Présidente, il est intéressant de constater que lorsqu'un député souscrit à un élément d'un projet de loi, les libéraux pensent tout de suite que le député approuve ou soutient l'ensemble du projet de loi. Ce n'est tout simplement pas le cas.

Je pense avoir exprimé assez clairement, dans mon intervention, que ce projet de loi présente de nombreuses lacunes. Il établit un régime réglementaire dans lequel nous confierions au Cabinet ou au gouverneur en conseil la responsabilité d'établir les règlements. Rien n'indique que les fournisseurs de services du secteur des transports devront rendre des comptes. C'est la lacune flagrante de ce projet de loi. Il n'y a pas de mécanisme de responsabilisation au sein du secteur des transports, ni de mécanisme permettant de le tenir responsable de ses engagements et de nos attentes.

Mme Rachel Blaney (North Island—Powell River, NDP): Madame la Présidente, en 2018-2019, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a entrepris une étude sur l'effet du bruit des avions à proximité des principaux aéroports canadiens.

L'une des recommandations était de former des comités consultatifs publics sur la gestion du bruit, ce que ce projet de loi mettrait en œuvre. Nous savons que des groupes communautaires se sont dits préoccupés du risque que ces comités ne soient que symbo-

liques. Rien ne garantit qu'ils pourront être entendus ou que l'avis du public sera pris en compte.

Le député pourrait-il expliquer pourquoi c'est important? Dans quelle mesure est-il important que nous modifions certains éléments de ce projet de loi en comité pour que la population puisse se faire entendre?

M. Ted Falk: Madame la Présidente, la question de la députée est excellente. L'expression « atténuation du bruit » est couramment employée dans le secteur de l'aviation. Étant moi-même pilote, je possède une expérience de première main dans ce secteur.

L'été dernier, j'ai obtenu ma qualification de vol aux instruments. Je peux vous parler un peu de NAV CANADA et de la gentillesse des gens du bureau de NAV CANADA à Winnipeg lors de mon test en vol. Ils étaient un peu à court de personnel et ils m'ont permis d'effectuer les approches nécessaires pour satisfaire aux exigences de mon permis. Je tiens à remercier l'excellent personnel de NAV CANADA à Winnipeg.

En réponse à la question de la députée, pour ceux qui ne sont pas nécessairement fascinés par l'aviation au-delà du fait que c'est un moyen de se déplacer d'un endroit à l'autre, on peut se demander pourquoi les pilotes font certaines manœuvres, notamment lorsqu'un avion à réaction décolle. Ils changent de cap, grimpent à une certaine altitude et réduisent les gaz. Je sais que certains s'imaginent que c'est en raison d'un problème de moteur, mais ce n'est pas le cas. C'est une mesure d'atténuation du bruit. L'avion survole une zone résidentielle ou occupée, et le pilote veut réduire le bruit pour les gens au sol.

Je pense que les acteurs de l'industrie aéronautique en sont très conscients. Ils devraient peut-être approfondir cette question. Je pense qu'ils s'en préoccupent, mais on peut toujours faire mieux.

[Français]

Mme Sylvie Bérubé (Abitibi—Baie-James—Nunavik—Eeyou, BQ): Madame la Présidente, on sait bien que ce projet de loi traite de normes pour les transporteurs aériens et les administrateurs aéroportuaires. Le projet de loi prévoit également la production de rapports au ministre ou au ministère. Il y a aussi un objectif de reddition de comptes. Le projet de loi donne beaucoup de latitude au ministre.

Ce projet de loi est peut-être intéressant, mais ce que je ne comprends pas, c'est qu'il faut maintenir nos aéroports. Je prends l'exemple de celui de Val-d'Or. Cela fait un an qu'on demande un resurfacement de la piste de 10 000 pieds et le remplacement des balises lumineuses. Qu'est-ce qui se passe?

Le gouvernement n'aide pas les aéroports, y compris celui de Val-d'Or.

J'aimerais entendre les commentaires de mon collègue à ce sujet.

[Traduction]

M. Ted Falk: Madame la Présidente, je pense qu'il faut une stratégie canadienne pour les aéroports. Il faut travailler, par l'intermédiaire du ministère de l'Infrastructure, à la mise en place d'un corridor commercial tout en prévoyant la modernisation de nos aéroports pour faciliter le commerce international.

Nous avons parlé hier d'un accord de libre-échange avec l'Ukraine. Environ 50 accords commerciaux avec d'autres pays sont en vigueur, et il faut en tirer parti. Nous pouvons le faire en investissant de l'argent dans nos aéroports pour répondre aux besoins.

Ordres émanant du gouvernement

● (1240)

L'hon. John McKay (Scarborough—Guildwood, Lib.): Madame la Présidente, je tiens à vous dire d'emblée que je compte partager mon temps avec le député de Vaughan—Woodbridge, qui connaît le dossier.

Je ne prétends pas être un expert en la matière. Je ne suis qu'un simple consommateur de services de transport, comme pratiquement tous les autres députés ici présents. Un grand nombre d'entre nous en sont de gros consommateurs, chaque semaine, étant donné les exigences de la fonction que nous occupons. C'est de ce point de vue que je vais aborder la question.

Avant d'entrer dans les détails, je voudrais simplement faire une distinction entre l'adoption d'un projet de loi et la formulation de règlements. Lorsque nous adoptons un projet de loi dans cette Chambre, nous élaborons en quelque sorte le dispositif juridique qui permettra de promulguer des règlements. En l'absence de ce dispositif juridique, nous ne pouvons pas promulguer de règlements. Pour autant que je sache, aucun député n'a une expertise quelconque en matière d'atténuation du bruit, dont il a été question tout à l'heure, du délai de livraison des bagages, des normes de ponctualité des vols ou des autres problèmes particulièrement frustrants qui peuvent se poser lorsqu'on se déplace au Canada.

Le projet de loi définit le cadre juridique, et les règlements fixent les détails. Après un certain temps, les députés pourront demander au comité d'examen de la réglementation — un comité mixte du Sénat et de la Chambre des communes — d'initier une enquête sur la qualité des règlements. Ce n'est pas un comité très populaire car on y traite de dossiers très ennuyeux, mais certains députés aiment ce genre de choses.

J'aimerais aborder trois points: les normes de service, la sécurité et la concurrence. Je change régulièrement de compagnie aérienne. J'ai la chance de vivre dans la région du Grand Toronto, si bien que je peux choisir parmi un certain nombre de compagnies, contrairement à d'autres députés qui n'ont pas de choix du tout. Voici les critères qui guident mon choix.

Mon premier critère est celui de la ponctualité. Je sais que c'est beaucoup demander, mais c'est probablement le critère qui me fera choisir une compagnie plutôt qu'une autre. Mon deuxième critère est la livraison ponctuelle de mon bagage. C'est la responsabilité du transporteur, et si j'en ai fait mon deuxième critère, c'est parce que beaucoup de bagages sont perdus. Mon troisième critère, c'est d'être bien traité par la compagnie. Voilà donc les trois critères que j'applique au moment de choisir une compagnie: le vol est à l'heure, ma valise ne sera pas perdue, et je serai bien traité. Je pense que ce n'est pas trop demander. Après tout, je paie — ou quelqu'un d'autre paie — une somme assez substantielle pour que la compagnie aérienne m'amène à destination.

Dans cet esprit, le projet de loi C-52 instaurerait un mécanisme de responsabilisation en autorisant la création de règlements exigeant des aéroports et d'autres opérateurs au sein des aéroports qu'ils établissent des normes de service liées à leur volet du voyage des passagers. Je ne vois pas ce qu'il y a de compliqué là-dedans. Au cours du débat, des députés ont fait part de leurs expériences, dont beaucoup sont plutôt négatives. Ce projet de loi arrive donc à point nommé. On pourrait dire qu'il aurait dû être présenté plus tôt, à l'instar de tant d'autres mesures.

● (1245)

Toutefois, il s'agit ici de créer un cadre juridique pour que les plaintes que je viens d'énumérer puissent être traitées de manière organisée. Voilà l'objet de ce projet de loi. Parmi les exemples, citons le temps qu'il faut normalement pour qu'une valise arrive sur le carrousel. Je n'ai pas d'expertise en la matière. Peut-être que d'autres députés le savent, mais j'ignore combien de temps il faut pour qu'une valise soit sortie de l'avion et qu'elle arrive sur le carrousel. Les règlements pris en application de ce projet de loi établiraient certaines normes. Lorsqu'un bagage est perdu — et nous avons tous fréquenté des aéroports où il y a des piles et des piles de bagages perdus —, la compagnie aérienne concernée devrait être tenue de se conformer à des normes.

La deuxième partie des normes créerait un mécanisme d'application. À l'heure actuelle, les mécanismes d'application laissent plutôt à désirer. Des membres de ma famille se rendaient en Europe avec une correspondance à Montréal. Comme leur vol était en retard, ils ont manqué le vol de correspondance et ils ont dû passer une journée à Montréal. Ce n'était pas vraiment un fardeau, mais la demande d'indemnisation a nécessité les services d'un avocat de Bay Street. Tout ce qui pourrait faciliter ce processus serait donc le bienvenu.

Le projet de loi devrait notamment permettre — c'est ce que j'espère voir lors de l'étude en comité — d'examiner les mesures de sécurité à l'entrée de l'aéroport. Il est illusoire, je dirais, de croire que la redondance apporte la sécurité. Tout ce que cela crée, c'est une perte de temps.

L'exemple qui me vient à l'esprit, c'est l'absence d'analyse des risques lorsque l'ancien ministre de la Sécurité publique, Ralph Goodale, a été écarté de la file d'attente pour un contrôle de sécurité spécial. Je ne sais pas quelle était la cote de sécurité de M. Goodale à l'époque, mais j'oserais dire qu'elle était du niveau le plus élevé possible au Canada. Pourquoi une personne qui contrôle le passeport d'un ministre ayant la cote de sécurité la plus élevée voudrait-il l'écarter de la file d'attente pour un contrôle spécial? C'est le comble de l'absurde, et disons-le, c'est le comble de l'absurde pour beaucoup d'entre nous. Pourquoi les voyageurs qui circulent avec des cartes NEXUS sont-ils soumis à des contrôles semblables à ceux qui n'en ont pas? Après tout, nous avons été contrôlés par la GRC et par la CIA. Ces situations donnent l'impression que sécurité et réflexion ne vont pas de pair.

Finalement, j'aimerais aborder la question de la concurrence. Mon collègue de Winnipeg-Nord, que les députés semblent aimer écouter, a déclaré que la concurrence permettrait d'en finir avec certaines de ces situations absurdes et d'améliorer les normes de service. Il est intéressant de noter que WestJet s'est retirée de l'Est du Canada, pour des raisons que j'ignore. Porter, en revanche, a étendu ses activités aux vols internationaux et à de nombreuses destinations en dehors de Toronto.

C'est un domaine intéressant. J'invite les députés à donner au comité une chance d'accomplir son travail et à adopter cette mesure législative pour qu'il soit possible d'éviter les situations frustrantes que moi-même et d'autres députés avons énumérées.

Ordres émanant du gouvernement

• (1250)

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, je suis gré à mon collègue de la manière dont il a expliqué en quoi le cadre du projet de loi permet au comité de présenter éventuellement d'autres amendements pour l'améliorer.

Ce qui me préoccupe, c'est la réaction des députés de l'opposition officielle. Ils semblent critiquer le projet de loi parce qu'il n'est pas assez précis et qu'il ne répond pas aux attentes, et même s'ils semblent en soutenir de nombreux aspects, ils vont tout de même voter contre, au lieu d'en permettre le renvoi au comité à un moment ou à un autre.

Compte tenu de la gravité du sujet abordé par le député, pourrait-il expliquer pourquoi il est si important d'adopter le projet de loi?

L'hon. John McKay: Madame la Présidente, je dirai simplement ceci: si nous n'adoptons pas cette mesure législative, les plaintes qui existent déjà — et elles abondent, ne serait-ce qu'à la Chambre — ne feront que se multiplier, et la frustration perdurera.

Bien honnêtement, je ne sais pas si l'analyse que font nos collègues conservateurs en particulier repose sur une incompréhension du processus ou si elle cache quelque chose d'autre. Je ne voudrais jamais prêter de mauvaises intentions à nos collègues d'en face qui pourraient avoir des objectifs politiques différents de ceux du gouvernement.

M. Kevin Lamoureux: Madame la Présidente, j'insiste sur un point important: nous ne parlons pas seulement de compagnies aériennes comme Air Canada, WestJet et Porter. La mesure législative porte aussi sur les aéroports et les administrations aéroportuaires, notamment en ce qui a trait à la diversité au sein des conseils d'administration.

Je me demande ce que pense le député des modifications visant à imposer davantage de diversité au sein des administrations aéroportuaires et des avantages qu'elles représentent pour le consommateur.

L'hon. John McKay: Madame la Présidente, le conseil d'administration doit refléter le public voyageur. Ce devrait être un principe de fonctionnement. Toutefois, je ne suis pas certain de la manière d'y parvenir. Je préférerais m'y prendre de manière moins imposante. Cela dit, il ne fait aucun doute que, en principe, le conseil d'administration devrait représenter fidèlement le public voyageur de sorte que tous les points de vue puissent être pris en compte dans les décisions.

M. Frank Caputo (Kamloops—Thompson—Cariboo, PCC): Madame la Présidente, comme toujours, je suis ravi de prendre la parole au nom des gens de Kamloops—Thompson—Cariboo.

Avant de poser ma question, je tiens à saluer Antonio et Seraphina Spada, des membres importants de la communauté d'origine italienne de Kamloops—Thompson—Cariboo qui célébreront leur 70^e anniversaire. Je leur souhaite mes meilleurs vœux. J'aimerais qu'ils soient ici pour nous dire leur secret pour atteindre ce jalon. Joyeux anniversaire à Antonio et Seraphina.

Ma question à l'intention de mon collègue est la suivante. Les libéraux cafouillent depuis leur arrivée au pouvoir dans le dossier des transports. Du moins, c'est le sentiment qu'on a quand on constate tous les retards, que ce soit à l'aéroport Pearson ou dans le domaine des transports en général. Pourquoi leur ferions-nous confiance pour enfin faire quelque chose de bien alors qu'ils gèrent ce dossier de façon épouvantable depuis qu'ils sont au pouvoir?

L'hon. John McKay: Madame la Présidente, tout d'abord, je félicite les personnes qui célèbrent ou ont célébré 70 ans de mariage. C'est assez impressionnant.

La question du député est contradictoire. Nous avons un projet de loi qui s'attaquerait au prétendu cafouillage — un terme que je n'approuve nullement —, et il va voter contre. Il préfère apparemment que la situation actuelle dans les aéroports du Canada perdure. Je suppose que, comme moi, il voyage beaucoup et qu'il sait que l'état des aéroports canadiens n'est pas des meilleurs. Il a une occasion de faire quelque chose à ce sujet et il la torpille.

M. Francesco Sorbara (Vaughan—Woodbridge, Lib.): Madame la Présidente, c'est toujours un honneur et un plaisir de prendre la parole dans cette enceinte.

Comme l'a dit mon collègue, le député de Scarborough—Guildwood, j'ai le privilège de présider le caucus libéral qui s'occupe de nos relations avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto. Nous l'appelons le caucus des compagnies aériennes ou le caucus des aéroports. Je suis très heureux de parler du 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.

Comme le savent beaucoup d'entre nous qui vivons dans la région du Grand Toronto, que ce soit à Mississauga, à Vaughan, dans le Nord-Ouest de Toronto, dans la région d'Etobicoke ou à High Park, le trafic aérien est très important. Il en va de même pour Brampton, Caledon, Kleinburg et d'autres secteurs. Nos concitoyens nous parlent beaucoup du bruit des avions, des itinéraires des avions, des changements d'itinéraires des avions imposés par Nav Canada et de la remise en état des pistes à l'aéroport Pearson de Toronto, ce qui a des répercussions sur la vie quotidienne des gens.

Il est très intéressant de constater que le projet de loi C-52 établit des « exigences à l'égard des comités de gestion du bruit » et prévoit des « exigences en matière d'avis et de consultation liées au bruit des aéronefs ». Nous prévoyons « un processus de dépôt de plaintes concernant les exigences en matière d'avis et de consultation liées au bruit des aéronefs ». Cela signifie que, pour les Canadiens qui se rendent à l'aéroport Pearson ou dans d'autres aéroports du Canada, nous disposerions d'un processus officiel pour les plaintes concernant les exigences en matière d'avis et de consultation relatives au bruit des aéronefs. Nous prévoyons également « un mécanisme d'exécution et de contrôle d'application qui comprend un régime de sanctions administratives pécuniaires. » Il s'agit là d'une autre façon de répondre aux besoins des consommateurs.

Avant d'en venir à mon discours officiel, je dirai qu'il est formidable de retourner voir nos concitoyens et de leur dire que nous les avons écoutés, que nous voulons un processus consultatif qui fonctionne et que nous allons mettre en place un tel processus. Le projet de loi créerait un processus officiel de notification et de consultation de la population au sujet des modifications de l'organisation de l'espace aérien ayant une incidence sur le bruit des avions à proximité des aéroports, pour que les habitants susceptibles d'être touchés par ces modifications puissent être mis à contribution. Ce dialogue et le processus de consultation sont très importants.

J'en viens maintenant à mon discours proprement dit.

• (1255)

[Français]

Je suis heureux d'avoir l'occasion de prendre la parole au sujet du projet de loi C-52, Loi sur l'amélioration de la transparence et de la responsabilité dans le système de transport, qui propose des mesures concrètes pour répondre à plusieurs préoccupations qui ont été soulevées concernant la responsabilisation et la transparence des exploitants dans l'ensemble du secteur.

Je pense que nous pouvons convenir ici de l'importance d'un système de transport qui est efficace, accessible et responsable, conformément à ce que les Canadiens méritent. Il s'agit notamment de veiller à ce que les Canadiens aient accès à un système dont les exploitants sont transparents et responsables devant leurs intervenants, leurs utilisateurs et leurs passagers.

Comme tout le monde le sait, le transport aérien est redevenu accessible aux Canadiens depuis la pandémie. Cependant, en tant qu'écosystème, il manque de normes de service claires entre les opérateurs et avec les passagers. En conséquence, les passagers ignorent souvent qui est responsable de quelles activités et à qui ils doivent s'adresser si le voyage ne se déroule pas comme prévu. Ce projet de loi vise à jouer un rôle pour répondre à ces préoccupations.

[Traduction]

Personne n'aime que son vol soit retardé ou annulé.

[Français]

Je voudrais m'attarder un instant sur l'aspect du projet de loi qui prévoit la possibilité d'élaborer des règlements qui exigeraient que les exploitants de vols et les prestataires de services liés aux vols établissent des normes de service. Ces normes s'appliqueraient non seulement aux exploitants d'aéroports, mais aussi à d'autres compagnies qui fournissent une gamme de services liés au vol dans les aéroports. L'approche prévue consisterait à ce que l'exploitant de l'aéroport coordonne l'élaboration des normes à son aéroport. Il travaillerait avec les compagnies aériennes, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, NAV CANADA et d'autres.

Les niveaux de service sont une question importante qui concerne tous les voyageurs canadiens. Comme nous l'avons constaté lors de la congestion des aéroports au cours de l'été 2022 et de la période de vacances qui a suivi, les passagers se sont retrouvés dans des situations où ils ne savaient pas avec certitude qui était chargé d'une tâche donnée, qui devait leur fournir des informations ou à qui ils pouvaient s'adresser pour remédier à leur situation. Ces incertitudes peuvent être frustrantes et causer des perturbations et des inconforts.

C'est pourquoi les nouvelles autorités réglementaires proposées visent à améliorer la prestation globale de service dans notre système de transport. Une fois les règlements adoptés, les normes de service fourniraient des lignes directrices claires sur une variété de services ayant une incidence sur le voyage des passagers. Les services particuliers nécessitant des normes seraient définis dans les règlements, et les normes elles-mêmes seraient négociées entre les entités concernées, mais des exemples pourraient inclure le temps prévu pour que les bagages atteignent le carrousel après l'atterrissage d'un vol et le temps d'attente prévu pour le contrôle de sécurité.

Or, ce n'est pas tout. Pour garantir la responsabilité et la transparence, il est prévu que les normes de service soient publiées et

Ordres émanant du gouvernement

qu'elles précisent dans quelle mesure elles sont respectées. Les différents opérateurs du secteur aérien seraient ainsi responsables les uns envers les autres et envers le public voyageur tout au long du voyage.

Bien que les règlements décriraient les types de services nécessitant l'établissement de normes et incluraient les services ayant une incidence sur les expériences de vol des passagers, l'intention actuelle est que l'obligation d'assurer et de coordonner la formulation de ces normes incomberait à l'exploitant de l'aéroport.

Les paramètres cibles spécifiques, par exemple les bagages livrés dans un délai de x minutes suivant le débarquement, seraient déterminés de manière plus appropriée par les parties ayant les relations d'affaires et l'expertise opérationnelle et pourraient varier d'un aéroport à l'autre. Nous voulons nous assurer que les normes de service seraient adaptées aux circonstances particulières de l'aéroport en question.

Les règlements pourraient établir une autre procédure de résolution des litiges si les différents intervenants ne parviennent pas à se mettre d'accord sur des normes de service appropriées.

Pour l'instant, l'accent initial serait probablement mis sur les grands aéroports. Les détails concernant les participants du secteur aérien, les services et d'autres questions seront définis dans les règlements.

Si le projet de loi C-52 reçoit la sanction royale, l'élaboration des règlements relatifs aux normes de service suivra le processus réglementaire normal et des consultations seraient menées avec toutes les parties concernées.

Le gouvernement demeurera ouvert d'esprit tout au long du processus de réglementation et appuiera l'industrie dans la mise en œuvre de ces normes, qui devraient servir d'appui aux actions menées par l'industrie.

Notre objectif est de favoriser une meilleure collaboration entre toutes les entités impliquées dans notre système de voyage et d'améliorer l'efficacité de notre secteur aérien. Nous pensons qu'en travaillant ensemble, nous pouvons améliorer l'expérience globale des voyageurs et offrir un niveau de service plus élevé.

Cette approche donne la priorité aux besoins des voyageurs et met l'accent sur les mesures qui leur seront directement bénéfiques. De plus, elle encourage le partage d'informations avec le public, permettant aux passagers de prendre des décisions plus éclairées pendant leurs voyages.

En conclusion, la création anticipée d'exigences en matière de normes de service, l'obligation de les publier et la promotion d'une approche collaborative devraient entraîner des changements positifs dans notre système de transport aérien. Tournez-vous vers un avenir où les voyages sont plus fluides, plus efficaces et axés sur les besoins des passagers.

• (1300)

[Traduction]

L'hon. John McKay (Scarborough—Guildwood, Lib.): Madame la Présidente, j'aimerais que le député parle de la facilité avec laquelle les passagers peuvent traverser les contrôles de sécurité à l'aéroport Pearson.

Ordres émanant du gouvernement

Pendant la semaine de pause, j'ai eu la chance d'aller à Washington et, honnêtement, le processus m'a semblé se dérouler comme il se devrait. J'imagine que cela a quelque chose à voir avec les efforts de mon collègue et de son groupe. J'aimerais qu'il parle de la question de la sécurité à l'aéroport de Toronto et aussi à celui d'Ottawa pour ceux qui ont une carte NEXUS.

• (1305)

M. Francesco Sorbara: Madame la Présidente, le député de Scarborough—Guildwood est très bien informé.

En tant que président du caucus de l'autorité aéroportuaire du Grand Toronto, j'ai l'occasion de rencontrer chaque mois des représentants de celle-ci. Nous les informons et nous avons une trousse pour les voyageurs et les résidents. Comme l'a affirmé le député de Scarborough—Guildwood, le processus de sécurité à l'aéroport Pearson de Toronto, à l'aéroport d'Ottawa, à l'aéroport de Vancouver et dans les autres aéroports du pays s'est grandement amélioré depuis un ou deux ans.

Nous l'avons amélioré et nous avons investi, mais il y a aussi une collaboration soutenue entre l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, les administrations aéroportuaires, Transports Canada et le cabinet du ministre des Transports. C'est le genre de collaboration à laquelle les Canadiens s'attendent de nous. Ils en constatent les retombées lorsqu'ils doivent prendre l'avion pour aller en vacances ou pour aller chez eux et qu'ils voient que le contrôle de sécurité est très simple, efficace et efficace.

L'hon. John McKay: Madame la Présidente, j'aimerais également faire appel à l'expertise du député dans le domaine de la concurrence entre les compagnies aériennes. Nous voyons WestJet réduire ses activités et nous assistons à l'expansion de Porter. L'aéroport Billy Bishop souhaite s'agrandir afin d'être en mesure d'accueillir des appareils de taille plus importante. Récemment, un certain nombre de compagnies aériennes ont vu le jour, ce qui semble contredire ce que l'on entend à ce sujet. Par conséquent, j'aimerais savoir ce qu'en pense le député.

M. Francesco Sorbara: Madame la Présidente, j'ai eu l'occasion d'assister, à l'aéroport Billy Bishop, à l'inauguration d'un nouveau centre de prédédouanement pour les passagers à destination des États-Unis. Ce centre permettra aux Canadiens, notamment ceux de la région du Grand Toronto qui se rendent à Boston, à New York, en Floride, ou ailleurs, au départ de l'aéroport Billy Bishop, de gagner du temps. Des compagnies aériennes comme Porter Airlines continuent de développer leurs itinéraires au Canada et à l'étranger, notamment aux États-Unis. D'autres compagnies aériennes ont vu le jour et exercent leurs activités. Évidemment, il y a également Air Canada et WestJet, dont nous apprécions énormément les services lorsque leurs vols sont à l'heure. C'est moins le cas lorsque leurs vols sont en retard.

Plus sérieusement, le député a tout à fait raison. La concurrence est nécessaire dans le secteur aérien, comme dans tous les secteurs de l'économie canadienne, car elle favorise l'innovation, fait baisser les prix et permet d'offrir de meilleurs services.

[Français]

M. Maxime Blanchette-Joncas (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, BQ): Madame la Présidente, je salue mon collègue de Vaughan—Woodbridge pour son discours.

Le projet de loi vise l'efficacité et la transparence du transport aérien. J'aimerais dire à mon collègue que, chez nous, il n'y a pratiquement pas de transport aérien. Air Canada a fermé ses bureaux en

juin 2020, en pleine pandémie. Pour tenter de trouver une raison, on a dit qu'il n'y avait pas d'achalandage. Tous les avions étaient cloués au sol.

J'aimerais que mon collègue me dise s'il trouve cela responsable que le gouvernement fédéral subventionne les compagnies aériennes à coups de milliards de dollars alors qu'elles n'assurent même pas de desserte régionale dans plusieurs régions du Québec.

M. Francesco Sorbara: Madame la Présidente, je remercie mon collègue de sa question.

[Traduction]

Tout comme mon collègue, dont la circonscription se trouve dans une région rurale du Québec, j'ai grandi dans le Nord de la Colombie-Britannique, dans la circonscription de Skeena—Bulkley Valley. À l'époque, une seule compagnie aérienne desservait cette région, soit Air Canada, et je crois qu'elle la dessert toujours, bien qu'une deuxième compagnie se soit peut-être ajoutée à la liste. J'appuie fortement l'idée qu'il faut offrir un service aérien aux régions rurales du Canada, où l'analyse de rentabilisation n'est peut-être pas très solide, la demande est peut-être négligeable et les compagnies pourraient avoir besoin de soutien. Nous devons veiller à ce que les Canadiens soient reliés à toutes les régions du pays. Le Canada est un grand pays, et le service aérien est essentiel dans ce contexte.

• (1310)

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Madame la Présidente, nous sommes à la Chambre aujourd'hui pour débattre du projet de loi C-52. C'est un projet de loi fort attendu, en ce qui me concerne du moins. Il y a quand même quelques éléments de ce projet de loi que nous trouvons positifs et nous trouvons qu'il vaut la peine de les saluer.

Nous chialons souvent contre le gouvernement. D'ailleurs, je crois que c'est le reproche principal que nous font les libéraux. Cependant, c'est un peu notre rôle. Nous sommes dans l'opposition, nous sommes de l'autre côté du parti gouvernemental. Nous avons le rôle de demander des comptes au gouvernement. Évidemment, quand cela ne va pas bien, c'est notre rôle de le lui dire.

Le projet de loi C-52 vise quelques objectifs.

Le premier élément dont j'aimerais parler est celui qui nous enthousiasme le plus. C'est l'idée d'introduire des normes de service pour les aéroports. Ces normes permettront de déterminer combien de temps un client qui se rend à l'aéroport devrait attendre pour passer la sécurité, obtenir ses bagages et se rendre à sa porte d'embarquement. C'est quelque chose qui tombe sous le sens. J'aurai peut-être l'occasion de revenir un peu plus tard sur la question de savoir pourquoi cela n'existait pas déjà.

Le deuxième élément du projet de loi que nous trouvons intéressant et que je voudrais soulever, c'est la question des comités de gestion du bruit. En vertu de cette obligation, certains aéroports seraient tenus de mettre en place un comité de gestion du climat sonore. Cela les forcerait un peu à discuter avec la population, à prendre conscience des effets que peut avoir ce bruit et de voir comment on peut amoindrir les inconvénients pour les gens qui vivent aux alentours de l'aéroport. Nous trouvons que c'est une avancée et que c'est positif, mais je vais y revenir, car nous trouvons qu'il manque peut-être un peu de chair autour de l'os.

Le troisième élément que nous aimerions souligner, ce sont les obligations environnementales. Il n'y a pas si longtemps, nous débattions à la Chambre du projet de loi C-33, qui est maintenant à l'étude au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Dans le projet de loi C-33, il y avait l'idée d'imposer des obligations environnementales aux ports canadiens afin qu'ils fassent partie de la stratégie pour s'adapter aux changements climatiques et afin que nous réduisions nos gaz à effet de serre. Je trouve que l'idée selon laquelle les aéroports devraient faire partie de cela, être soumis au même genre d'exigences et se doter de ce genre de plan tombe sous le sens. Je trouve cela très positif.

La dernière partie du projet de loi est un peu déphasée par rapport au reste du projet de loi. Elle modifie la Loi maritime du Canada afin que les utilisateurs des ports aient des recours contre les administrations portuaires s'ils trouvent que les frais qui leur sont imposés sont trop élevés. On comprend que c'est peut-être quelque chose qu'on a oublié d'inclure dans le projet de loi C-33 et qui s'est retrouvé dans le projet de loi C-52. Pourtant, les deux projets de loi ont été déposés à quelques mois ou semaines d'intervalle. Les deux projets de loi ont probablement été rédigés en même temps. Je me demande donc pourquoi ce n'est pas dans le bon projet de loi. On aura peut-être l'occasion d'approfondir davantage cette notion.

Dans un premier temps, j'aimerais mettre l'accent sur toute la question des fameuses normes de service. Pourquoi le gouvernement propose-t-il maintenant cette idée de mettre en place des normes de service dans les aéroports? Les libéraux ne se sont pas levés un matin avec cette idée. En fait, on a eu tellement de problèmes dans les dernières années que cela devenait incontournable. En effet, plusieurs personnes ont été traumatisées par le chaos dans les aéroports et par ce qu'elles ont vu durant les dernières années et même durant les derniers mois.

On sait qu'il y a eu une pandémie et que tous les avions étaient cloués au sol. Malheureusement, la réalité, c'est que la première source de revenus des aéroports provient des décollages et des atterrissages des avions, des frais aéroportuaires, des gens qui utilisent les infrastructures que sont les aéroports. C'est la même chose pour les compagnies aériennes: leurs revenus proviennent des billets achetés par les gens qui veulent s'envoler pour rendre visite à leur famille, faire du tourisme à l'étranger ou saisir des occasions d'affaires.

Pendant la pandémie, on a arrêté la vente de billets d'avion. Cela veut aussi dire que, du jour au lendemain, on a dit à plusieurs membres du personnel qu'on n'avait plus besoin d'eux. Il s'agissait notamment de pilotes, d'agents de bord, d'agents du service à la clientèle et d'employés qui travaillaient dans les kiosques et dans les restaurants.

• (1315)

On n'avait plus besoin des pilotes, des contrôleurs aériens, des douaniers et des agents du service de sécurité. Tous ces gens, du jour au lendemain, on les envoyait chez eux. Pendant presque deux ans, ils sont tous restés chez eux.

Les services ont commencé à reprendre quand on dit que c'était la fin de la pandémie et que les gens pouvaient voyager à nouveau. Qu'est-ce qu'on fait? Est-ce qu'on peut rembaucher ceux qui viennent de passer deux ans chez eux? Il y en a qui ont décidé d'aller faire autre chose de leur vie. Ils ne sont pas restés chez eux à

Ordres émanant du gouvernement

attendre patiemment qu'on les embauche magiquement. Tout le monde a besoin de payer ses comptes, et c'est la réalité.

La réalité est aussi que, contrairement à bien des pays dans le monde, le Canada faisait exception. Il a décidé de ne pas aider son industrie aéronautique. Il a décidé de ne pas aider ses aéroports. Les aéroports et les compagnies aériennes ont donc dû licencier de leur personnel. Ils ont dû mettre le monde dehors, envoyer les gens au chômage ou en soutien de la Prestation canadienne d'urgence, ou PCU. Cela a créé un très gros problème. C'était décrié par l'ensemble de l'industrie aéronautique, qui demandait comment elle ferait pour redémarrer.

Premièrement, même si les aéroports mettent tout le monde dehors, ils ont des projets d'infrastructure. Comment font-ils pour s'agrandir s'ils n'ont plus de revenu? Ils ont encore des prêts, parce que, parfois, ils se sont endettés pour construire des infrastructures. Comment font-ils pour rembourser ces prêts? C'est la même chose pour les compagnies aériennes. Il faut payer les avions et maintenir un minimum de personnel. Il y avait donc un méga problème. Le gouvernement pensait économiser de l'argent, mais, au bout du compte, nos industries, nos aéroports et nos compagnies aériennes se sont endettés. Ils ont accumulé des déficits pendant la pandémie.

Par exemple, NAV CANADA a imposé une augmentation tarifaire de 30 % unilatéralement, d'un coup. Alors que les avions ne volaient plus dans les airs, on leur demandait plus cher s'ils voulaient décoller, parce que le gouvernement a refusé de les aider. Cela a tué le transport aérien, en particulier le transport aérien régional. Dans un avion qui va en région, il y a pas mal moins de monde que dans un grand avion transcontinental. C'est la différence entre 300 passagers et 6 passagers. Si on impose une augmentation de 30 %, ces 30 % sont répartis entre beaucoup moins de monde dans un petit avion que dans un gros avion.

C'est clair que la gestion pitoyable du gouvernement fédéral de la pandémie et son peu d'empathie pour les travailleurs du secteur aérien ont eu des conséquences. On l'a vu quand il y a eu la reprise du transport. C'était le chaos complet dans les aéroports. On arrivait dans les aéroports, et il y avait des montagnes de bagages, des monts Everest de bagages. Les gens se perdaient dans les bagages. On ne savait plus quoi en faire. On en retrouvait un peu partout. Les entreprises disaient qu'elles les avaient perdus, mais on découvrait grâce à des clients qu'Air Canada avait plutôt envoyé le bagage quelque part. Il y avait trop de bagages. Il fallait en sortir. Les entreprises perdaient quasiment volontairement des bagages pour faire de la place. On était rendu là. Il y a des gens intelligents qui ont mis des puces dans leurs bagages et qui ont été capables de les retrouver. Cela a mis les compagnies dans le trouble.

Ordres émanant du gouvernement

Enfin, les compagnies aériennes pouvaient fonctionner. Elles voulaient donc faire de l'argent. Elles ont rembauché le maximum de personnel possible. Or, qu'on le veuille ou non, quand un pilote n'a pas volé depuis deux années, il n'est pas formé dès le lendemain. Il doit se remettre à s'exercer. C'est la même chose pour le personnel. Il faut des approbations de sécurité. On ne met pas n'importe qui dans un aéroport. On connaît les risques que cela peut avoir pour la sécurité. Encore là, le gouvernement a été très lent à délivrer les permis de sécurité, donc les aéroports étaient bloqués. Les compagnies aériennes étaient bloquées. Elles ne pouvaient pas avoir de personnel. Après cela, comme il y avait des délais et des vols en retard, le gouvernement blâmait les compagnies aériennes. C'est un peu fou. C'est le gouvernement qui a décidé de ne pas les aider. Ensuite, c'est lui qui blâme les mêmes compagnies qu'il a décidé de ne pas aider parce qu'elles ne suffisaient pas à la demande. C'est ce qu'on a vu comme gestion gouvernementale pendant la pandémie.

Il y avait un autre problème. On disait que les compagnies aériennes ont vendu au-delà de leurs capacités. On peut dire qu'il y a du vrai là-dedans. Si on n'a pas assez de personnel pour assurer le nombre de vols qu'on affiche et qu'on veut mettre en vente, c'est certain qu'à un moment donné on n'arrivera pas à gérer le même nombre d'avions et de vols.

● (1320)

Le gouvernement mettait le blâme sur les compagnies aériennes, mais il ne regardait pas dans sa cour. Or, il y avait aussi des problèmes dans sa cour. Comment se fait-il que les gens pouvaient attendre des heures pour traverser le service de sécurité? Comment se fait-il qu'on pouvait attendre des heures pour traverser les services douaniers? Comment se fait-il qu'il n'y avait plus de contrôleurs aériens et qu'il fallait annuler des vols parce qu'il n'y avait personne pour diriger les avions?

Le gouvernement a essayé de mettre le blâme sur les compagnies aériennes et sur les aéroports en disant que c'était de leur faute, mais pas de la sienne. En réalité, il a oublié de regarder dans sa cour.

On a vu tous ces gens dans le trouble, laissé sur les tarmacs. Une fois rendus à l'aéroport, ils se faisaient dire que leur vol n'avait finalement pas lieu. Ne pouvait-on pas leur dire avant qu'ils se rendent à l'aéroport? Non, il fallait attendre qu'ils soient rendus à l'aéroport pour leur dire que leur vol était annulé. C'est complètement débile, mais cela se passait comme cela.

C'est sûr qu'il y avait une congestion monstre, totale. La frustration était extrême. Il y avait des gens qui dormaient dans les aéroports sans chambre d'hôtel, sans brosse à dents, sans rien à manger. Il y avait des gens qui étaient pris dans d'autres pays, dans le Sud ou dans des destinations touristiques, qui étaient dans le trouble, et que les compagnies aériennes laissaient tomber.

Ce qu'il se passe, c'est que c'est souvent le même avion qui va aller ailleurs. Donc, quand il y a un avion en retard, le vol d'après aussi va être en retard. Que se passe-t-il s'il y a un bagage égaré? Le vol arrive en retard, mais les bagages devaient être transférés sur un autre avion. Si l'avion est en retard et que l'avion d'après part alors que l'avion qui contient les bagages n'est pas arrivé, cela veut dire que les bagages ne seront pas transférés d'un avion à l'autre. Imaginons tout le foutoir que cela a créé?

Nous avons donc demandé, entre autres, que le gouvernement resserre les règles pour les compagnies aériennes. Par exemple, il

s'agit de faire que les gens qui veulent se faire rembourser leur billet quand leur vol est annulé peuvent avoir un remboursement, plutôt que de se faire dire qu'on les embarquera dans un avion dans deux ou trois jours. Tant pis pour le mariage qu'ils ont manqué, car c'est leur problème; si leur réunion d'affaires n'a pas eu lieu parce qu'ils n'ont pas pu se déplacer, ce n'est pas grave. On leur donne juste 48 heures. C'était cela, la politique du gouvernement.

C'était encore pire avant. Pendant la pandémie, c'était rien du tout: un crédit dans la semaine des quatre jeudis. On leur disait que quand les vols reprendraient, peut-être qu'ils pourraient ravoir leur argent.

Voici ce que nous demandions. Premièrement, que les gens puissent se faire rembourser. Deuxièmement, que le délai débile de 48 heures fixé l'automne passé soit raccourci, car, parfois, prendre son vol deux jours plus tard ne fonctionne pas et n'a pas de raison d'être. Troisièmement, que les gens puissent manger quand ils sont sur le tarmac. Quatrièmement, que les gens puissent être dédommés quand il y a des retards.

Beaucoup des choses que nous avons demandées ont été entendues. Dans la loi de mise en œuvre du budget du printemps, il y a beaucoup de choses qui ont été intégrées et qui devront prochainement être mises en œuvre par l'Office des transports du Canada. Bien que cela a été l'enfer pour à peu près tout le monde, nous pouvons saluer cela. Nous pouvons dire que nous avons espoir de voir des améliorations et des progrès prochainement.

Or, c'est encore la même logique: on s'attaque aux compagnies aériennes. On met le fardeau sur les compagnies aériennes, mais on ne regarde pas dans sa cour.

Avec les normes de service, il y a peut-être un éclair de génie. On a peut-être vu la lumière. On s'est rendu compte qu'il y avait aussi des problèmes dans la cour du gouvernement. Au moins, en mettant des normes de service, on va pouvoir les mesurer.

Quand une compagnie doit rembourser un billet ou doit fournir un dédommagement à un client, ce dernier, quand son vol est retard, ne se demande pas c'est la faute à qui. Si son vol est en retard ou annulé, il veut son remboursement. C'est correct, c'est normal, c'est à cela qu'on s'attend.

Cela dit, ce n'est pas normal non plus si on dit à une compagnie aérienne de dédommager tout le monde parce que le gouvernement ne fait pas son travail; parce qu'il n'y a pas de contrôleurs ou d'agents de sécurité; ou parce qu'il n'y a personne aux douanes. Cela ne tient pas la route.

Au moins, avec l'idée des normes de service, on commence quelque part. Il doit y avoir un minimum à atteindre par rapport à ce que les gens sont en droit de s'attendre en termes de services.

Nous saluons l'idée d'apporter des normes de service. Le projet de loi indique que le gouvernement va pouvoir imposer des normes de service. D'accord, mais on ne sait pas quelles sont ces normes de service. Évidemment, ce n'est pas moi qui opère les aéroports.

À un moment donné, on veut être sûr que ce soit quelque chose qui a du bon sens. On n'a pas encore de garantie que ce soit le cas.

• (1325)

Alors, nous verrons en comité si des précisions peuvent être apportées ou si nous pouvons obtenir un peu plus d'informations sur la direction que le gouvernement veut prendre à ce sujet. Ce projet de loi pourrait permettre de faire de nombreux progrès et c'est pour cela que nous aimerions qu'il soit renvoyé en comité.

Il y a un autre volet du projet de loi que je voudrais aborder, soit toute la question de la gestion du bruit dans les aéroports. Pourquoi est-ce que je veux parler de cela? Évidemment, ce n'est pas l'élément le plus fort du projet de loi. Il y a à peine quelques paragraphes où on dit que les aéroports vont devoir mettre en place des comités de gestion du bruit. Les aéroports qui font preuve de bons sens ont déjà de tels comités en place. Ce ne sera pas un grand changement pour ces derniers.

On définit un peu dans le projet de loi le genre de comités de gestion du bruit qu'on voudrait voir. Ces comités de gestion du bruit regrouperaient au moins un représentant de Nav Canada, ce qui a du bon sens, un élu municipal local, un représentant des transporteurs aériens et un représentant de l'aéroport en question. Ces comités auraient le mandat de répondre aux questions du public et d'entendre les doléances des gens.

Nous trouvons que la création de comités de gestion du bruit est un élément positif, mais nous aimerions qu'on aille un peu plus loin. Je me suis informé un peu au sujet de la situation ailleurs dans le monde, mais j'y reviendrai plus tard.

Selon le projet de loi, l'obligation de créer des comités de gestion du bruit s'appliquerait seulement aux aéroports où il y a 60 000 mouvements et plus par année. J'ai vérifié à combien d'aéroports cela s'appliquerait au Canada. Cela s'appliquerait à seulement quatre aéroports. Je ne sais pas combien il y a d'aéroports au Canada, mais, sur la liste que j'ai, il y en a au moins une centaine. Je peux comprendre qu'on ne demande pas cela à un petit aéroport qui n'a même pas d'employés. Toutefois, il faudrait que ces comités soient mis en place dans beaucoup plus d'aéroports. C'est ce que nous pensons.

Des normes de service s'appliquent aux aéroports, et, de la même manière, nous pensons qu'il devrait y avoir des normes d'émissions sonores pour les gens qui vivent près des aéroports. Cela n'existe pas au Canada; on peut faire autant de bruit qu'on veut et les gens n'ont rien à dire. C'est comme cela qu'on traite cette question en ce moment et c'est un peu triste. Il faut que l'acceptabilité sociale d'un développement soit au rendez-vous.

D'autres pays dans le monde ont des normes d'émissions sonores. Aux États-Unis, on doit respecter une limite de bruit pour les gens qui habitent près des aéroports. En Europe, par exemple, il y a des normes d'émissions sonores. L'Organisation mondiale de la santé a travaillé sur des normes d'émissions sonores pour protéger la santé des gens. Pourquoi, au Canada, un pays du G7 qui est membre de l'OCDE, qui est moderne et tout, n'y a-t-il pas de normes d'émissions sonores pour les gens qui habitent près des aéroports? Cela ne tient pas la route.

Nous pensons qu'il faut aller dans cette direction. Il faut mesurer le bruit et le dévoiler. On mesure déjà le bruit, mais est-ce que la méthode qui est employée est la bonne et peut-on la perfectionner? Il existe un système de calcul théorique pour mesurer le bruit qu'on appelle la prévision d'ambiance sonore, ou PAS. Nous pensons que ce fameux système PAS devrait aussi être accessible au public. Il serait bien que les gens qui s'apprentent à acheter une maison

Ordres émanant du gouvernement

puissent savoir le niveau de bruit qu'on prévoit à cet endroit. Si le bruit dépasse les normes prévues, des mesures pourraient être mises en place pour le réduire. Cela aiderait tout le monde à prendre de meilleures décisions tout en favorisant le vivre-ensemble.

C'est un changement majeur que nous voulons apporter au projet de loi C-52. Nous espérons avoir la collaboration de tout le monde autour de la table. Nous sommes là pour travailler constructivement afin d'améliorer tous les projets de loi qui sont déposés à la Chambre au bénéfice de la collectivité. Même si le Canada est un pays qui n'est pas le nôtre, au bout du compte, tant que nous en ferons partie, nous allons travailler à améliorer les projets de loi. Toutefois, notre objectif ultime, c'est évidemment d'en sortir au plus vite.

* * *

[Traduction]

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'hon. Dan Vandal (ministre des Affaires du Nord, ministre responsable de Développement économique Canada pour les Prairies et ministre responsable de l'Agence canadienne de développement économique du Nord, Lib.): Madame la Présidente, conformément à l'article 66(2) du Règlement, le mercredi 22 novembre sera le jour désigné pour la conclusion du débat sur le 10^e rapport du Comité permanent des affaires étrangères et du développement international.

* * *

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. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, le député a fait référence aux normes ou aux attentes.

Les normes de service sont très importantes pour le gouvernement, car nous comprenons et nous estimons le précieux rôle que nos aéroports et les compagnies aériennes en général jouent dans la société. Le projet de loi, comme l'a souligné le député, définit le cadre de ces normes.

Je crois que, lorsque le projet de loi aura été renvoyé au comité, les députés du Bloc voudront ajouter certains détails à ces normes de service. Je me demande si le député pourrait déjà nous donner des précisions à ce sujet. Personnellement, j'aimerais insister sur la ponctualité des départs et des arrivées, mais je crois aussi que nous pouvons faire beaucoup plus pour améliorer l'expérience des voyageurs.

• (1330)

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Madame la Présidente, je remercie mon collègue de sa très bonne question, très pertinente dans le contexte.

Ordres émanant du gouvernement

Le projet de loi C-52 parle de normes de service applicables aux aéroports. Ce serait aux aéroports d'appliquer ces normes de service, si je comprends bien, et ce serait au gouvernement de les élaborer. Je trouve cela intéressant, mais je me questionne quand même. Je pense que nous aurons l'occasion de recevoir en comité des témoins qui viendront nous dire justement quelles devront être ces fameuses normes de service et où il y aura les plus grands défis.

Pour ma part, il y a un élément sur lequel je me questionne. Les services douaniers ne semblent pas avoir été intégrés dans cela. Peut-être saurons-nous un peu plus tard pour quelle raison on n'a pas pensé que cela devrait aussi faire partie de la réflexion.

M. Jacques Gourde (Lévis—Lotbinière, PCC): Madame la Présidente, j'ai écouté avec attention le discours de mon collègue, qui semble à la fois satisfait et non satisfait de ce projet de loi.

Pourrait-il me dire quelles sont vraiment ses inquiétudes?

M. Xavier Barsalou-Duval: Madame la Présidente, je remercie mon collègue de sa question, mais il lui manquait peut-être une petite envolée à la fin. C'est ce à quoi nous nous attendons lorsque le député prend la parole.

Je dirais que c'est un peu comme si nous allions quelque part pour prendre un repas et que, finalement, on nous servait juste une entrée. C'est sûr que cela nous laisse un peu sur notre faim. Nous aimerions en voir un peu plus. C'est un peu cela, ce projet de loi. On dirait qu'ils ont commencé le travail, mais qu'ils ne sont pas allés jusqu'au bout. C'est évident que nous aimerions voir là-dedans un peu plus d'ambition, de chair autour de l'os et de tonus.

C'est ce que nous allons faire en comité: trouver une façon de veiller à ce que ce projet de loi améliore les choses dans la vie des gens. En ce moment, si nous l'adoptons comme il est présenté, il n'y a pas de garantie que cela améliore quoi que ce soit, tant pour le climat sonore que pour la question des normes de service. On ne nous dit pas quelles sont les normes de service et, en ce qui a trait au climat sonore, on va consulter les gens seulement une fois de temps en temps. Ce n'est pas mauvais, mais cela ne garantit pas les résultats.

M. Alexandre Boulerice (Rosemont—La Petite-Patrie, NPD): Madame la Présidente, mon collègue a touché un point qui, j'en suis convaincu, concerne les personnes de beaucoup de régions au Québec, mais également les gens de Montréal, en ce qui a trait au bruit causé par les aéroports. À part l'épisode de la COVID-19, le trafic aérien est en croissance de manière assez fulgurante. Cela occasionne beaucoup de problèmes pour les gens, surtout dans le corridor aérien situé dans le nord de l'île de Montréal en direction de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau.

Avoir un comité consultatif et un comité de citoyens, c'est bien, mais pourquoi mon collègue pense-t-il que les libéraux n'ont pas simplement adopté les recommandations du rapport du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités qui a été publié en 2019 et dans lequel on disait entre autres qu'il fallait utiliser les normes de l'Organisation mondiale de la santé concernant le bruit causé par le trafic aérien autour des aéroports?

Les libéraux ont encore la fâcheuse tendance de faire les affaires à moitié et de ne pas aller jusqu'au bout.

M. Xavier Barsalou-Duval: Madame la Présidente, c'est une bonne question. Je suis moi-même allé lire le rapport du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités en 2019. Je ne siégeais pas au Comité à ce moment, mais cela m'a per-

mis de constater que beaucoup de ceux qui étaient membres du Comité à cette époque le sont encore aujourd'hui. S'ils étaient en faveur du contenu du rapport publié par le Comité en 2019, j'espère que'ils seront encore réceptifs, en 2023, au contenu de ce rapport.

Pour être honnête, je dirais que les recommandations ne se retrouvent pas vraiment dans le projet de loi C-52, alors que beaucoup de gens ont pourtant travaillé fort. Comme mon collègue l'a mentionné, des gens sont venus témoigner. Nous pourrions parler du comité de citoyens Les Pollués de Montréal-Trudeau. Nous pourrions aussi parler du Comité anti-pollution des avions—Longueuil. Je suis persuadé que le Comité a également reçu des gens d'ailleurs qui avaient des problèmes liés au climat sonore.

Malheureusement, avoir un comité pour quatre aéroports, c'est tout ce qu'il y a dans le projet de loi C-52. C'est pas mal faiblard comparativement à ce que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités proposait.

• (1335)

[Traduction]

M. Kevin Lamoureux: Madame la Présidente, une grande partie du projet de loi porte sur la Loi maritime du Canada. Nous cherchons des moyens de mettre en place un système plus équitable pour assurer une certaine reddition de comptes et une certaine transparence à l'égard des frais. Cela s'appliquerait à nos ports. De nombreux secteurs de notre économie dépendent des services portuaires, et ce projet de loi propose une façon de veiller à ce qu'il y ait plus de responsabilité et de transparence dans la structure des frais. Par conséquent, autant les producteurs céréaliers des Prairies que les exportateurs de produits canadiens devront rendre davantage de comptes. Le député a-t-il quelque chose à dire à ce sujet?

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Madame la Présidente, je présume que les utilisateurs des ports seront contents d'avoir des recours si jamais ils trouvent que les ports ont des politiques tarifaires abusives. Cependant, nous nous questionnons quand même. Pourquoi un port déciderait-il d'imposer des frais aberrants? Si on fait cela, c'est parce qu'on a une bonne raison de le faire. On ne veut généralement pas que les clients aillent ailleurs. On veut continuer à fonctionner.

Nous allons écouter ce que les gens ont à dire en comité. Nous regarderons les deux côtés de la médaille et prendrons une décision par la suite. Je dirais que nous avons vraiment de la misère à nous faire une idée à ce sujet. Nous verrons, au cours du processus, la meilleure approche à prendre. Nous déterminerons s'il faut resserrer ce que le gouvernement propose, s'y opposer ou aller complètement ailleurs.

[Traduction]

M. Kevin Lamoureux: Madame la Présidente, j'ai une dernière question au sujet de la concurrence. Je crois sincèrement qu'il y a un problème à propos de la concurrence. Un grand nombre de vols directs ont été abolis, et des collectivités n'ont plus accès au transport aérien. C'est dévastateur pour certaines collectivités et très peu commode pour d'autres.

Le député pourrait-il nous dire ce qu'il pense des compagnies aériennes et du rôle du gouvernement pour veiller à ce que le système soit plus équitable, ce qui est l'une des raisons pour lesquelles, espérons-le, des compagnies aériennes comme Air Canada seront convoquées devant le comité permanent?

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Madame la Présidente, c'est une question intéressante, quoique j'ai de la misère à voir de quelle manière un élément du projet de loi pourrait répondre à cette préoccupation. C'est clair que le transport aérien régional est le parent pauvre du transport aérien dans ce pays. Le Canada est un grand pays. Le Québec est un peu moins grand, mais il a quand même un territoire étendu. Le défi lié au transport aérien régional se poserait donc quand même dans un Québec indépendant. Malheureusement, il semble y avoir un manque de volonté de la part du gouvernement en place, comme de ceux qui l'ont précédé, pour faire en sorte qu'il y ait du transport aérien régional viable. Je n'ai pas vu non plus de politique particulière à ce sujet de la part des conservateurs.

On doit pouvoir être capable de partir de la Gaspésie, de la Côte-Nord ou de l'Abitibi et de se dire qu'on sait que l'avion va partir et qu'on n'aura pas à déboursier des milliers de dollars. Il faut une tarification raisonnable. Il faut un service auquel on peut se fier. Malheureusement, j'ai l'impression que le gouvernement a une vision un peu corporative de cela: il faut que ce soit rentable. Or, nous devons nous poser la question à savoir si le service aérien en région est un service essentiel. Si c'est un service essentiel, on doit faire en sorte que les gens qui en ont besoin puissent l'utiliser. Il y a peut-être des changements structurels, de gros changements à apporter, et non pas seulement des mesurées, pour régler cela. Pour ce qui est du projet de loi C-52, je ne vois absolument pas de quelle façon cela va régler le problème.

[Traduction]

M. Parm Bains (Steveston—Richmond-Est, Lib.): Madame la Présidente, je partagerai mon temps de parole avec le député de St. Catharines. Je tiens d'abord à souligner que nous sommes réunis aujourd'hui sur le territoire traditionnel non cédé des peuples algonquin et anishinabe.

Je suis très heureux de parler du sujet dont il est question aujourd'hui, c'est-à-dire l'amélioration de la transparence et de la responsabilité en ce qui concerne les droits portuaires. C'est ce dont je vais parler.

Les ports du Canada sont des plaques tournantes essentielles du pays, des chaînes d'approvisionnement et de tous les aspects du système de transport. Ils jouent un rôle essentiel dans ma province, la Colombie-Britannique, et dans le réseau portuaire, qui représente plus de 30 % de l'économie canadienne.

Le système de transport est en quelque sorte lié aux activités quotidiennes dans les ports. Les ports contribuent à la croissance de l'économie, créent de bons emplois pour les Canadiens, assurent l'acheminement des marchandises et soutiennent l'expansion des exportations canadiennes. Lorsque le système portuaire fonctionne bien, il joue un rôle crucial pour que le coût de la vie reste abordable pour les Canadiens et que les magasins soient remplis de produits de consommation.

Il y a 17 administrations portuaires canadiennes qui gèrent les ports les plus stratégiques du pays. Bien que ces administrations portuaires soient des entités fédérales, elles fonctionnent indépendamment du gouvernement, d'une manière axée sur le commerce et en demeurant financièrement autonomes. Elles remplissent également d'importants objectifs d'intérêt public, notamment en soutenant le développement économique national et en exécutant de nombreuses fonctions de réglementation liées à la sécurité et à la protection de l'environnement.

Ordres émanant du gouvernement

La gestion des activités portuaires est sous la responsabilité d'un conseil d'administration indépendant. Il voit notamment à ce que la planification et les activités du port servent vraiment les intérêts de la population, ce qui signifie que les projets qu'il lance et les décisions qu'il prend doivent contribuer à rendre la vie abordable pour les Canadiens. Les administrations portuaires fournissent des installations portuaires et des services aux utilisateurs du port; jouant le rôle de propriétaires, elles louent des opérations portuaires à des exploitants de terminaux privés.

Pendant plus de 20 ans, ce modèle de gouvernance a bien répondu aux besoins du Canada. Il a procuré aux Canadiens des services de calibre mondial et a permis d'accroître la capacité de manière graduelle et financièrement viable pour soutenir l'économie canadienne.

Les ports jouent le rôle crucial de portes d'entrée dans le réseau de transport. Les Canadiens ont besoin des ports pour recevoir les marchandises qu'ils utilisent et qu'ils consomment et pour acheminer leurs produits vers des marchés canadiens ou internationaux. Toutefois, alors que les pressions inflationnistes grèvent le budget des Canadiens et font grimper le coût de la vie, les entreprises canadiennes et les intervenants de l'industrie des transports sont préoccupés par l'augmentation des coûts requis pour transporter des biens et faire des affaires, ce qui comprend les frais imposés par les fournisseurs de services tels que les ports, ainsi que les baux pour l'exploitation de terminaux.

Comme les administrations portuaires du Canada font partie de la famille fédérale et gèrent des actifs publics cruciaux, il est possible d'améliorer et de renforcer leur cadre de gouvernance, d'accroître la transparence au sujet de leurs activités et de leurs décisions, et de donner une voix aux utilisateurs des ports. Les ports doivent moderniser leurs approches pour être en mesure de prospérer dans un contexte de plus en plus complexe et pour arrimer leur mandat national aux réalités locales.

Comme nous le savons, le gouvernement a présenté le projet de loi C-33, Loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada. Ce projet de loi modifierait notamment la Loi maritime du Canada pour favoriser la transparence dans la planification et les opérations portuaires et pour assurer la viabilité à long terme des ports.

Les modifications à la Loi maritime du Canada qui sont prévues dans le projet de loi C-52 établiraient un cadre pour renforcer la diligence raisonnable des administrations portuaires, en plus de favoriser des processus de planification et de prise de décision plus responsables, en faisant fond sur les mesures de déclaration et de transparence du projet de loi C-33. Accroître la participation du public, la reddition de comptes et les mécanismes de supervision est un pilier de l'approche du gouvernement pour assurer une plus grande transparence de la part des administrations portuaires canadiennes.

C'est dans cette perspective que les modifications à la Loi maritime du Canada prévues dans le projet de loi C-52 établiraient de nouveaux processus axés sur l'établissement des droits portuaires et de mécanismes de règlement des plaintes pour ceux qui sont touchés par les décisions des ports. Ces nouvelles mesures tableraient sur les dispositions actuelles de la Loi maritime du Canada et en étendraient la portée pour favoriser une meilleure reddition de comptes et une plus grande uniformité dans le secteur maritime.

Ordres émanant du gouvernement

• (1340)

Le projet de loi vise d'abord à établir un cadre modernisé qui régit la manière dont les droits portuaires sont fixés et appliqués et à mettre en place un processus de dépôt de plaintes. Les utilisateurs des ports et les Canadiens en général ont besoin de mieux comprendre la manière dont les ports fixent les droits. Il est tout aussi important de mettre en place un processus de dépôt de plaintes pour répondre aux préoccupations sur la méthode de calcul et de perception des droits.

Les amendements établiraient des paramètres de fixation des droits afin de permettre aux utilisateurs des ports et aux parties prenantes de mieux comprendre la méthode de fixation des droits portuaires, ce qui favoriserait une approche cohérente et normalisée au sein de toutes les administrations portuaires au pays. Certaines parties prenantes se sont dites préoccupées par le manque de clarté de la méthode de calcul des droits portuaires. Cette disposition viendrait carrément résoudre le problème.

Je comprends les préoccupations initiales quant à l'incidence que cette normalisation pourrait avoir sur la capacité des ports de mener des projets d'infrastructures de transport en zone portuaire, ou même de promouvoir des initiatives communautaires qui sont essentielles pour aider les administrations portuaires à entretenir des relations de bon voisinage dans les collectivités où elles mènent leurs activités, mais je suis sûr que les mesures que je propose aux députés aujourd'hui donnent assez de marge de manœuvre pour permettre aux ports de fixer leurs droits et de consacrer une partie de leurs revenus à ce genre d'initiatives. Le gouvernement n'a pas l'intention de limiter la capacité des ports de faire le travail qu'ils doivent faire pour soutenir le commerce et l'économie du pays; il s'agit de promouvoir les principes d'équité, de transparence et de responsabilité.

Au moment de fixer les droits, l'administration portuaire devra adhérer à ces principes et à la méthodologie précise qu'elle aura conçue et publiée. En ce qui concerne la capacité de générer des revenus, l'administration devrait, conformément aux principes établis, fixer des droits à un niveau lui permettant de s'autofinancer tout en étant équitable et raisonnable.

Outre ces nouveaux principes d'établissement des droits, on mettrait en place des exigences pour que des avis soient publiés et qu'un processus officiel de consultation publique soit mis en place afin que les usagers du port ou les intervenants concernés puissent soulever des préoccupations auprès d'une administration portuaire. On pourrait ainsi tenir compte de leur avis tout au long du processus et mieux rendre compte des décisions prises par les administrations portuaires en matière d'établissement des droits.

En outre, le projet de loi prévoit une procédure permettant aux personnes ayant présenté des déclarations écrites au cours du processus de consultation de déposer une plainte auprès de l'Office des transports du Canada si elles estiment qu'une administration portuaire n'a pas respecté les paramètres pour fixer les droits portuaires ou les exigences en matière d'avis au public. Si la plainte est fondée, les modifications proposées permettraient alors à l'Office d'ordonner à une administration portuaire canadienne d'annuler la fixation ou la révision des droits en question, de rétablir les droits antérieurs, d'accorder des remboursements, de reconsidérer le montant des droits ou de prendre toute autre mesure qu'il jugerait appropriée. Cela permettrait de s'assurer que des mesures correctives sont en place pour répondre aux plaintes le cas échéant.

Cette mesure permettra de renforcer la rigueur et l'intégrité du mode de fixation des droits par les autorités portuaires du Canada. Elle permettra de maintenir le principe clé de l'autosuffisance financière des autorités portuaires et leur capacité à générer les recettes nécessaires aux futurs développements et investissements qui appuient les opérations portuaires, y compris à l'extérieur des ports, tout en renforçant la nécessité pour ces autorités d'être à l'écoute des utilisateurs et transparentes dans la conduite de leurs activités.

L'approche proposée pour la fixation des droits n'est pas nouvelle pour les fournisseurs de services de transport. Elle est cohérente et s'aligne sur les processus déjà établis pour les administrations de pilotage et Nav Canada, deux entités qui ont également d'importants objectifs en matière de politique publique des transports dans le portefeuille du gouvernement. Ces processus ont permis aux entités et à leurs utilisateurs de mieux comprendre comment les décisions relatives à la fixation des droits sont prises et de disposer de motifs d'objection clairs.

La deuxième proposition du projet de loi C-52 permettrait au gouvernement d'adopter un règlement instaurant une autre procédure de règlement des différends en cas de litige entre une autorité portuaire et un usager au sujet des baux d'exploitation de terminaux dans les ports. Cela permettrait d'instaurer l'équité et la transparence dans les relations entre les ports et leurs locataires. L'Office des transports du Canada pourrait être chargé d'administrer et de superviser ces procédures.

• (1345)

M. Frank Caputo (Kamloops—Thompson—Cariboo, PCC): Madame la Présidente, c'est toujours un plaisir de prendre la parole au nom des habitants de Kamloops—Thompson—Cariboo.

Je l'ai mentionné plus tôt à un collègue libéral. À vrai dire, le gouvernement libéral dormait vraiment au gaz dans le dossier du transport. Par exemple, je sais que beaucoup de gens évitaient l'Aéroport international Toronto Pearson parce qu'il y avait des problèmes.

Je crois savoir que 60 000 plaintes n'ont pas encore été traitées. Je me souviens avoir connu des problèmes de déplacement, probablement comme des millions d'autres Canadiens. Comme je l'ai dit, les libéraux dorment au gaz, alors comment pouvons-nous leur faire confiance pour traiter ces 60 000 plaintes, quand ils semblent incapables de faire quoi que ce soit correctement après huit ans au pouvoir?

• (1350)

M. Parm Bains: Madame la Présidente, au cours de l'examen de la modernisation des ports, nous avons entendu de nombreux intervenants. Des représentants de l'industrie du camionnage m'ont indiqué qu'ils accueilleraient favorablement ces changements. Ils se réjouissent à l'idée d'une plus grande transparence dans ce qui est mis de l'avant, puisqu'ils disposeraient ainsi d'arguments à faire valoir concernant les frais qui leur sont imposés.

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, je me demande si mon collègue ne trouve pas un peu étrange que les conservateurs, à l'époque où ils étaient au pouvoir, n'aient absolument rien fait pour aider les passagers des lignes aériennes, mais que, maintenant qu'ils sont dans l'opposition, ils votent contre un projet de loi qui aiderait les voyageurs aériens.

Il s'agit d'une mesure habilitante qui établirait un cadre visant à accroître la reddition de comptes, l'efficacité et la transparence dans l'intérêt des voyageurs aériens.

Le député ne convient-il pas que les conservateurs devraient, à tout le moins, appuyer le projet de loi et le renvoyer au comité?

M. Parm Bains: Madame la Présidente, je suis surpris. J'ai parlé de transparence et de reddition de comptes, de la capacité de déposer des plaintes, d'examiner des mesures et de présenter des arguments de façon claire.

Des producteurs agricoles m'ont fait part de leur point de vue. Ils ont examiné les mesures du projet de loi qui pourraient améliorer la façon dont ils exportent leurs produits, et les droits qui seraient préjudiciables à leur industrie s'ils étaient établis d'une certaine façon. J'espère que les députés d'en face, en votant contre ce projet de loi, ne viennent pas atténuer la voix des producteurs agricoles.

Mme Leah Gazan (Winnipeg-Centre, NPD): Madame la Présidente, nous savons que les choses ne sont pas revenues à la normale depuis la pandémie et que nous sommes encore un peu en pandémie.

Ces grandes compagnies aériennes ne rendent aucun compte. Nous savons que les déplacements aériens posent encore problème et que les droits des passagers ne sont toujours pas respectés. Le député parle d'accroître la reddition de comptes, mais le gouvernement libéral a complètement échoué à améliorer la situation.

Je sais que le député a énoncé les améliorations considérables qui ont été apportées. Je me demande s'il serait d'accord avec moi pour dire qu'il reste encore beaucoup de travail à faire si nous voulons que les droits des passagers soient vraiment respectés.

M. Parm Bains: Madame la Présidente, il y a toujours plus de travail à faire. Nous devons continuer de nous attaquer à ce problème, et c'est ce que ferait ce projet de loi.

M. Chris Bittle (secrétaire parlementaire du ministre du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités, Lib.): Madame la Présidente, je suis ravi de prendre la parole aujourd'hui au sujet du projet de loi C-52 présenté par le ministre des Transports, dont j'ai été le secrétaire parlementaire à l'époque où il était ministre du Patrimoine. Nous avons travaillé sur quelques projets de loi et je me réjouis de m'exprimer sur le projet de loi à l'étude aujourd'hui.

Après les élections de 2019, j'ai eu la chance d'être le secrétaire parlementaire du ministre des Transports, M. Garneau. Ce n'était pas une bonne période pour occuper ce poste de secrétaire parlementaire, car, en raison de la COVID-19, le secteur a cessé presque toutes ses activités. Trois ans plus tard, l'impact de la pandémie se fait toujours sentir.

Le projet de loi à l'étude est d'une importance capitale. Il peut parfois sembler technique, et ce n'est peut-être pas le projet de loi qui suscitera les plus grandes passions et les débats les plus exaltés dans cette enceinte, mais il est important. Il vise à améliorer le secteur canadien des transports sur le plan de l'efficacité, de l'accessibilité et de la reddition de comptes. Les mesures en matière d'accessibilité au transport aérien amélioreraient le sort des passagers.

Madame la Présidente, vous et moi nous rencontrons souvent par hasard à l'aéroport Pearson. Apparemment, nous suivions le même itinéraire pour venir ici. De nombreux autres députés et Canadiens ont utilisé le transport aérien et ont été, à juste titre, déçus de leur expérience. Comme je l'ai dit en ce qui concerne la COVID-19, la pandémie et les problèmes liés à la main-d'œuvre, les

Ordres émanant du gouvernement

répercussions que ces facteurs ont eues dans l'ensemble du système ont été gigantesques, et les répercussions sont encore visibles.

Les dernières années ont été incroyablement difficiles. À l'exception de ceux qui ont la chance de représenter la région de la capitale nationale et qui peuvent rentrer chez eux le soir, je sais que bon nombre d'entre nous doivent prendre l'avion pour venir ici. Nous comprenons donc la frustration des Canadiens qui ont épargné pour se payer un voyage en famille, mais qui passent plus de temps que prévu à l'aéroport en raison d'annulations de vols ou de retards.

Alors que nous nous dirigeons vers une autre saison de voyages très occupée, il est fondamental de ne pas oublier les répercussions dont nous avons été témoins et que peuvent avoir, sur l'ensemble du réseau, les perturbations dans une partie du système. Les mesures prévues dans le projet de loi contribueront ensemble à créer un système de transport national plus responsable, plus transparent et plus accessible qui répond aux besoins des Canadiens. Voilà ce qu'il nous faut.

Il est malheureux de voir certains députés de l'opposition jeter une pierre dans notre jardin, mais nous en avons l'habitude. Toutefois, comme mon collègue l'a souligné, les conservateurs n'ont rien fait dans ce dossier, lors de leur décennie au pouvoir. Nous avons adopté des règlements et une déclaration des droits des passagers aériens, mais nous sommes conscients qu'il faut en faire plus. Nous sommes prêts à nous retrousser les manches et à effectuer le travail nécessaire pour garantir la transparence et la reddition de comptes, non seulement au sein des compagnies aériennes, mais aussi dans l'ensemble du système.

Le gouvernement et le ministre tiennent absolument à s'assurer que les Canadiens vivent une expérience agréable dans les aéroports de notre pays lorsqu'ils partent en vacances parce qu'ils y consacrent leurs économies durement gagnées. Même dans le meilleur des cas, un passage sans encombre à l'aéroport et des vols ponctuels ne seront jamais la meilleure partie de nos vacances ou de notre trajet à destination d'Ottawa, mais nous devons veiller à ce que les Canadiens soient bien traités lorsqu'ils se rendent à l'aéroport pour ces vacances précieuses.

Comme je l'ai mentionné, le projet de loi C-52 contient trois parties pour accroître l'efficacité, la transparence et la reddition de comptes du système.

La partie 1 édicterait la Loi sur la responsabilité en matière de transport aérien, qui assurerait une responsabilité partagée en permettant la prise de règlements exigeant que les aéroports et les autres opérateurs qui y sont présents établissent des normes de service pour la partie du voyage dont ils sont responsables. Par exemple, les normes pourraient porter sur le délai habituel pour qu'un bagage soit placé sur le carrousel ou le temps d'attente prévu pour passer les contrôles de sécurité.

● (1355)

Les opérateurs seraient aussi tenus de publier leurs résultats par rapport au respect de ces normes. Le principal mécanisme d'application serait l'obligation de publier les normes et les résultats obtenus à cet égard. Les obligations de publication seraient précisées dans les règlements, et le non-respect de ces obligations pourrait entraîner des sanctions pécuniaires.

Déclarations de députés

Malheureusement, il semble que mon temps de parole est écoulé, ce qui pourrait susciter des applaudissements de la part de l'opposition. Cela dit, je suis heureux d'avoir pu participer au débat aujourd'hui.

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

• (1400)

[Traduction]

LE DIWALI

M. Majid Jowhari (Richmond Hill, Lib.): Monsieur le Président, dimanche dernier, les hindous de Richmond Hill se sont réunis à l'occasion de la 43^e célébration et levée de fonds annuelles du Diwali au Musée canadien de la civilisation indienne, situé au Vishnu Mandir, dirigé par le Dr Doobay. Cette soirée a permis de célébrer la magnificence du Diwali tout en recueillant des fonds pour une nouvelle clinique de dialyse en Guyane, une noble cause porteuse d'espoir pour de nombreuses personnes.

Nous avons également célébré un autre événement marquant, à savoir la création du Centre de médecine et de recherche Doobay-Gafoor en Guyane et au Canada. Lundi, un protocole d'entente a été conclu avec l'Université McMaster afin de concrétiser ce projet conjoint de centre de recherche et d'enseignement.

En cette joyeuse fête des lumières, des millions d'hindous de partout dans le monde illuminent leurs foyers et leurs cœurs, afin de symboliser le triomphe de la lumière sur l'obscurité et la victoire de la connaissance sur l'ignorance. À une époque où le monde est aux prises avec de nombreux conflits, le Diwali prend toute sa signification. C'est également dans cet esprit que nous célébrons le Mois du patrimoine hindou, afin de rendre hommage aux riches traditions de la communauté hindoue et de souligner sa contribution à la mosaïque canadienne.

LE FOOTBALL DANS LES ÉCOLES SECONDAIRES DE WINNIPEG

M. Eric Melillo (Kenora, PCC): Monsieur le Président, le 10 novembre, pour la première fois en huit ans, les Broncos de Beaver Brae participaient à la finale de la ligue de football des écoles secondaires de Winnipeg. Les Broncos avaient remporté le championnat de la saison de la ligue AAA avec une fiche immaculée et ils se mesuraient à un adversaire qu'ils connaissent bien, les Muskies de Fort Frances, au IG Field de Winnipeg.

Même si ce sont les Muskies qui sont repartis avec le trophée, je tiens à féliciter les Broncos pour leur fiche de 8 victoires et 1 défaite cette année. Je veux remercier les entraîneurs dévoués, surtout l'entraîneur-chef, Chris Penner, et son père Ferg, qui sont des piliers du football à Kenora depuis des décennies. Je remercie également les parents, les tuteurs, le personnel de l'école et tous ceux qui soutiennent cet excellent programme année après année.

Enfin, je veux remercier les joueurs, qui ont joué avec intensité, qui ont fait preuve d'une grande éthique de travail, qui ont travaillé fort les uns pour les autres et qui ont démontré de la classe et un grand respect pour leurs adversaires tout au long de l'année. Ils nous ont rendus extrêmement fiers.

Allez les Broncos!

L'UKRAINE

L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.): Monsieur le Président, cette année marque le 90^e anniversaire de l'Holodomor, une grande famine qui s'est étendue de 1932 à 1944 en Ukraine. Le gouvernement du Canada a reconnu qu'il s'agissait d'un génocide du peuple ukrainien, au cours duquel des millions de personnes sont mortes de faim ou ont été assassinées.

C'est également l'occasion de rendre hommage à la résilience et à la force du peuple ukrainien. Alors que le monde se remémore ce triste événement historique, Moscou continue de bloquer les exportations de céréales ukrainiennes, ce qui entraîne des pénuries de céréales et d'engrais et de l'insécurité alimentaire pour des millions de personnes. Cette date est un rappel alarmant de la facilité avec laquelle nous tenons certaines choses pour acquises.

Prenons un instant pour rendre hommage aux nombreuses victimes et apprécier le pain sur nos tables et les mesures qui, partout dans le monde, permettent encore à ceux qui sont dans le besoin d'avoir de la nourriture en ces temps difficiles.

[Français]

CHARLY WASHIPABANO

Mme Sylvie Bérubé (Abitibi—Baie-James—Nunavik—Eeyou, BQ): Monsieur le Président, c'est avec tristesse que nous avons appris le décès d'un homme important de chez nous, M. Charly Washipabano, membre du conseil d'administration de Hockey Abitibi-Témiscamingue et coordonnateur des programmes au sein de l'association *Eeyou Istchee Sports and Recreation*.

Ancien joueur des Comètes midget AA et des Forestiers midget AAA d'Amos à la fin des années 1990, Charly Washipabano a par la suite évolué au sein du réseau universitaire américain, au New Hampshire.

Après sa carrière de hockeyeur, il a joué un rôle central dans le développement du hockey à la Baie-James, notamment comme titulaire-formateur et comme entraîneur de plusieurs équipes de hockey mineur.

En 2022, pour le camp de perfectionnement des espoirs de l'équipe, le Canadien de Montréal a fait appel à ses services à titre d'entraîneur invité.

Cette personnalité charismatique et marquante pour la nation crie nous a quittés beaucoup trop jeune.

J'offre mes condoléances à sa famille, à ses amis et aux communautés crie.

EDITH DUMONT

L'hon. Mona Fortier (Ottawa—Vanier, Lib.): Monsieur le Président, la semaine dernière, j'ai eu l'honneur de participer à l'installation de Mme Edith Dumont qui est devenue la 30^e lieutenant-gouverneure de l'Ontario et la première Franco-Ontarienne à l'Assemblée législative à Queen's Park.

Edith Dumont est une pédagogue et gestionnaire respectée qui a voué sa vie à l'éducation, au leadership et au service communautaire. Animée par une volonté d'établir des liens, de renforcer des collectivités, de créer des équipes collaboratrices et de militer en faveur de l'inclusion, de la diversité et du rayonnement de la francophonie, Mme Dumont a eu un parcours qui l'a menée d'un bout à l'autre du Canada, y compris dans le monde en France, au Maroc, en Roumanie, au Rwanda et en Afrique du Sud.

Fière Franco-Ontarienne, elle a consacré les trois dernières décennies à soutenir les communautés francophones au Conseil des écoles publiques de l'Est de l'Ontario et à titre de vice-rectrice de l'Université de l'Ontario français.

Nous sommes très fiers d'Edith Dumont, la nouvelle lieutenante-gouverneure de l'Ontario.

* * *

• (1405)

[Traduction]

LA TAXE SUR LE CARBONE

M. Ben Lobb (Huron—Bruce, PCC): Monsieur le Président, aujourd'hui, des agriculteurs de partout au pays sont à Ottawa pour manifester devant le Sénat. Pourquoi ont-ils choisi de venir ici aujourd'hui au lieu de finir la récolte du maïs? Ils demandent que quelques sénateurs nommés par les libéraux cessent leurs petits jeux et mettent aux voix le projet de loi C-234, que j'ai présenté. Ce projet de loi éliminerait la taxe sur le carbone pour le propane et le gaz naturel qui servent à sécher les récoltes et à chauffer les étables. L'élimination de la taxe sur le carbone permettrait aux agriculteurs canadiens d'économiser 1 milliard de dollars au cours des 10 prochaines années.

Les agriculteurs nourrissent les villes et contribuent à nourrir le monde entier. Dans un contexte où le gouvernement libéral fait grimper les prix et l'inflation, il devrait aider les agriculteurs, au lieu de leur dire d'installer une thermopompe dans leur porcherie. Comment les libéraux peuvent-ils être aussi déconnectés de la réalité?

Qu'ils s'efforcent de prendre soin de leur famille, de profiter de leur retraite ou de gagner honnêtement leur vie dans le secteur agricole, les Canadiens savent une chose: après huit longues années au pouvoir, le premier ministre n'en vaut pas le coût.

* * *

LE RASSEMBLEMENT POUR LA PAIX À RICHMOND HILL

Mme Leah Taylor Roy (Aurora—Oak Ridges—Richmond Hill, Lib.): Monsieur le Président, la fin de semaine dernière, j'étais dans ma collectivité pour participer au rassemblement Coming Together for Peace, organisé par Karen Dale, de l'Église unie de Richmond Hill. Je remercie Doug Loweth et Marj Andre d'avoir organisé cette soirée. Je remercie également Sarah Loretta Schuster, du clan de la tortue, d'avoir procédé à la cérémonie de purification et d'avoir joué du tambour à main. Je remercie le pianiste, Barry Peters, et la violoniste, Nadine Bargout, pour leur musique émouvante. Je remercie également l'ensemble des orateurs et des bénévoles qui ont aussi participé à cette soirée.

Nous nous sommes rassemblés à la lueur des chandelles afin de méditer sur notre humanité au cours d'une soirée parsemée de musique, de lectures et de moments de silence. Nous avons tenu ce

Déclarations de députés

rassemblement en réaction à la discorde et aux vives émotions qu'attise chez nous la guerre qui oppose Israël au Hamas. Pendant cette magnifique soirée, des gens de diverses confessions se sont réunis pour promouvoir la paix et apaiser les divisions par le dialogue.

Il suffit d'une personne pour amorcer un changement dans ce pays. Nous avons tous en nous le pouvoir d'apporter de grands changements avec beaucoup d'amour et de paix intérieure.

* * *

[Français]

UNE LIBRAIRIE FRANSASKOISE

M. Marc Serré (Nickel Belt, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à souligner une grande avancée pour la Fransaskoisie. Le 18 novembre, le magasin Nation fransaskoise a inauguré sa librairie à Saskatoon.

L'inauguration a rassemblé de nombreux Fransaskois ravis d'avoir une nouvelle librairie de langue française. Cela représente maintenant la seule librairie de langue française dans toute la province de la Saskatchewan. Le magasin Nation fransaskoise, au-delà de la librairie, propose à sa clientèle toute une gamme de produits qui font valoir la culture fransaskoise. Il est important de faire rayonner le patrimoine fransaskois et de faire grandir un sentiment d'appartenance à la Fransaskoisie.

Je félicite Nation fransaskoise de l'inauguration de la librairie et je souhaite aux propriétaires du magasin ainsi qu'à tous les Fransaskois et à toutes les Fransaskoises tout le succès et de célébrer notre identité et notre fière langue française.

* * *

[Traduction]

L'UKRAINE

M. James Bezan (Selkirk—Interlake—Eastman, PCC): Monsieur le Président, alors que les Ukrainiens soulignent aujourd'hui la Journée de la dignité et de la liberté, commémorant la révolution orange de 2004 et la révolution de la dignité de 2013, nous sommes solidaires de l'Ukraine.

Il y a 10 ans aujourd'hui, nous avons vu le début d'une ère nouvelle pour l'Ukraine. Les jeunes étudiants assoiffés de changement sont descendus dans les rues de la place Maïdan pour défendre leurs aspirations d'intégration à l'Europe et rejeter l'anarchie. Ils ont défendu la justice, la vérité, la liberté et nos valeurs communes que sont la démocratie, les droits de la personne et la primauté du droit. Le monde a été témoin de leur force et de leur résilience.

Ce qui a commencé par des barricades à la place Maïdan s'est rapidement transporté dans les tranchées du Donbass et, depuis 636 jours, nous observons la résistance héroïque des Ukrainiens contre l'invasion illégale effectuée par la Russie. Ce qui, au départ, était un combat pour défendre la liberté et la démocratie est devenu un combat pour préserver la souveraineté de l'Ukraine et l'intégrité de son territoire. L'opposition aux tyrans à l'intérieur du pays, tel que Viktor Ianoukovitch, s'est transformée en résistance armée contre les brigands et les terroristes barbares dirigés par le dictateur russe Vladimir Poutine.

Chaque jour, les Ukrainiens s'unissent pour la démocratie, la paix et la prospérité, non seulement pour leur patrie, mais également pour l'ensemble des démocraties occidentales.

Déclarations de députés

Slava Ukraini.

* * *

• (1410)

LA JOURNÉE MONDIALE DE L'ENFANCE

M. Shaun Chen (Scarborough-Nord, Lib.): Monsieur le Président, un enfant sur quatre dans le monde est touché par des conflits et des catastrophes naturelles et risque d'être déplacé ou envoyé dans un camp de réfugiés. Le 20 novembre est la Journée mondiale de l'enfance. C'est l'occasion pour nous de réaffirmer notre soutien aux droits fondamentaux de tous les enfants, dont l'accès à l'éducation, la santé, la nutrition et la protection contre la violence.

Plus tôt ce mois-ci, de jeunes leaders de partout au pays sont venus à Ottawa pour militer pour la santé, la protection et la sécurité de tous les enfants du monde. Ils ont raconté leur histoire lors d'une réception au Parlement que j'ai organisée avec Résultats Canada, une organisation nationale qui aide des gens ordinaires à mettre fin à la pauvreté extrême.

Plus de 500 millions d'enfants se trouvent dans des situations de crise sur la planète. Il est essentiel que les leaders de la prochaine génération s'attaquent aux défis d'aujourd'hui. Devant la multiplication des conflits mondiaux, parlons d'une seule voix pour défendre les enfants qui se trouvent dans des situations d'urgence.

* * *

L'ÉCONOMIE

M. Greg McLean (Calgary-Centre, PCC): Monsieur le Président, depuis des années, la ministre des Finances fait des déclarations non pas sur ce qui sera fait pour les Canadiens, mais sur la façon dont elle peut distribuer de l'argent pour faire face à la plus récente « crise ». Passons-les en revue: une crise environnementale, une crise du coût de la vie, une crise du logement abordable, une crise de l'unité nationale, une crise de la toxicomanie — aggravée par une crise de l'itinérance —, une crise des banques alimentaires et une crise de l'endettement qui monte en flèche. Ces crises ont été causées par le gouvernement néo-démocrate—libéral.

Les médecins suivent une règle comme première étape d'une intervention: ne pas causer de tort. Les mesures prises par le gouvernement au cours des huit dernières années nuisent à l'économie canadienne. Le Canada a besoin d'une nouvelle approche, une approche qui fait passer les résultats avant les paroles creuses et la dilapidation de l'argent des autres. Il est évident que le premier ministre n'en vaut pas le coût.

Commençons par équilibrer nos budgets et nous concentrer sur la construction de logements ainsi que la création d'emplois et d'un avenir meilleur pour les Canadiens. Les conservateurs feront preuve de gros bon sens et offriront de gros chèques de paie, pas des paroles creuses.

* * *

L'ÉCONOMIE

Mme Rosemarie Falk (Battlefords—Lloydminster, PCC): Monsieur le Président, après huit ans du gouvernement le plus coûteux de l'histoire du pays, ce sont les Canadiens qui en subissent les conséquences bien réelles.

Jamais les Canadiens n'ont été aussi nombreux à avoir recours aux banques alimentaires. Le coût du logement a doublé. Les Cana-

diens réduisent leurs dépenses pour des biens essentiels simplement pour pouvoir payer leurs factures de chauffage. Le coût de la vie monte en flèche au Canada et c'est la coalition néo-démocrate—libérale qui en est responsable. Elle continue d'augmenter les taxes et d'alimenter la flambée inflationniste, ce qui fait grimper les taux d'intérêt. Le seul moyen de réparer les torts qu'elle a causés consiste à faire marche arrière lors de l'énoncé économique de l'automne d'aujourd'hui.

Les conservateurs se sont engagés à annuler le quadruplement de la taxe sur le carbone, à annoncer un plan destiné à équilibrer le budget et à fournir un plan visant à construire des logements et non à alourdir la bureaucratie.

Les Canadiens ont désespérément besoin de gros bon sens. Faisons baisser les prix.

* * *

[Français]

LES MUNICIPALITÉS

L'hon. Steven MacKinnon (Gatineau, Lib.): Monsieur le Président, j'ai le plaisir de prendre la parole pour souhaiter la bienvenue aux élus municipaux de partout au pays dans notre grande région de la capitale nationale. Ils sont ici, bien entendu, pour représenter leurs collectivités locales dans le cadre des journées de la Fédération canadienne des municipalités sur la Colline du Parlement.

[Traduction]

La Fédération canadienne des municipalités est la porte-parole nationale des administrations municipales, car elle représente plus de 2 100 municipalités de toutes les tailles, urbaines et rurales, qui représentent elles-mêmes plus de 92 % de la population canadienne.

• (1415)

[Français]

La coopération entre les municipalités et le gouvernement fédéral est essentielle afin que les réalités de tous les Canadiens soient prises en compte. C'est pourquoi je tiens à remercier les maires, les préfets, les conseillers et les directeurs municipaux, le personnel et la FCM de leur présence et de leur collaboration.

* * *

[Traduction]

LES MUNICIPALITÉS

M. Richard Cannings (Okanagan-Sud—Kootenay-Ouest, NPD): Monsieur le Président, la Fédération canadienne des municipalités a envoyé une délégation à Ottawa cette semaine pour discuter du travail essentiel de ses membres dans plus de 2 000 municipalités. Seize de ces municipalités se trouvent dans ma circonscription: Fruitvale, Montrose, Trail, Warfield, Rossland, Castlegar, Slokan, Silverton, New Denver, Nakusp, Grand Forks, Greenwood, Midway, Osoyoos, Oliver, Penticton, ainsi que les districts régionaux d'Okanagan—Similkameen, de Kootenay Boundary et de Kootenay-Centre.

J'aimerais souligner le bon travail de Leah Main, une conseillère de Silverton. Leah est une ardente défenseuse des priorités rurales au comité exécutif de la Fédération canadienne des municipalités.

Les municipalités sont au cœur de certains des dossiers les plus difficiles, par exemple le logement, l'adaptation aux changements climatiques, la sécurité publique, la santé mentale, et plus encore. Les petites collectivités n'ont pas les fonds nécessaires pour s'attaquer à ces énormes problèmes, et bon nombre d'entre elles n'ont même pas les ressources humaines nécessaires pour soumettre une demande dans le cadre des programmes de financement existants.

Nous devons régler ce problème au moyen d'une allocation plus directe des fonds, afin que les municipalités d'un bout à l'autre du Canada puissent faire le travail sur lequel nous comptons.

* * *

[Français]

LE CANCER DE LA PROSTATE

M. Luc Thériault (Montcalm, BQ): Monsieur le Président, nous soulignons en ce moment le mois de sensibilisation au cancer de la prostate avec la campagne de novembre.

Cette année, les Québécois ont une motivation supplémentaire puisque c'est précisément le cancer de la prostate qui nous a pris le chanteur des Cowboys Fringants, Karl Tremblay. Il n'avait même pas la cinquantaine.

Se laisser pousser la moustache ou porter le nœud papillon de la campagne Procure, c'est très bien, puisqu'on contribue ainsi à diffuser l'information et à soutenir la recherche médicale. Or, il y a une action encore plus déterminante pour lutter contre le cancer de la prostate, c'est de soi-même passer l'examen pour le dépister.

Monsieur le Président, à vous comme à mes chers collègues du gouvernement comme de l'opposition, je lance amicalement cette invitation qui, en d'autres circonstances, pourrait être considérée comme non parlementaire: « Les gars, allez donc vous faire tester la prostate. »

* * *

[Traduction]

L'ÉCONOMIE

M. Philip Lawrence (Northumberland—Peterborough-Sud, PCC): Monsieur le Président, après huit ans de gouvernement néo-démocrate—libéral, le Canada connaît la pire croissance économique depuis la Grande Dépression. Selon l'OCDE, la croissance du PIB par habitant ne s'élèvera qu'à 0,7 % par an au cours des 10 prochaines années, ce qui nous place au dernier rang parmi les économies avancées. Nous connaissons une baisse des investissements, de l'innovation et de la productivité. Le premier ministre n'en vaut tout simplement pas le coût.

Le pays sera très bientôt à la croisée des chemins. Les Canadiens pourront choisir entre le bilan des huit dernières années — marqué par une fréquentation record des banques alimentaires, la criminalité et le chaos dans les villes, par des taux d'inflation et d'intérêt si élevés que les Canadiens perdent leur maison —, et le plan des conservateurs, qui donnera aux Canadiens les moyens de concrétiser leurs rêves, sans être freinés par une lourde réglementation, des taux d'imposition punitifs et une inflation dévastatrice.

Il est temps de prendre un virage. Il est temps que les Canadiens se mettent à gagner.

Déclarations de députés

L'HOLODOMOR

M. Yvan Baker (Etobicoke-Centre, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole pour souligner le 90^e anniversaire du génocide par la famine, connu sous le nom d'Holodomor, qui a été perpétré lorsque Joseph Staline a fermé les frontières de l'Ukraine et confisqué toute la nourriture afin d'anéantir la population ukrainienne qui s'opposait à son régime. Au plus fort de l'Holodomor, 19 personnes par minute, 1 200 personnes par heure et 28 000 personnes par jour mouraient de faim. Le monde est resté silencieux, et des millions de personnes sont mortes.

Ma grand-mère Olena était une survivante de l'Holodomor. Elle m'a dit un jour qu'elle espérait que les victimes de l'Holodomor ne seraient pas seulement rappelées à notre souvenir, mais aussi honorées. Pour elle, les honorer ne signifiait pas seulement se souvenir d'elles ou leur rendre hommage, mais aussi faire en sorte que de tels crimes ne se reproduisent plus jamais.

En ce moment même, dans l'Ukraine occupée par la Russie, l'histoire se répète. Les soldats russes tuent, torturent et violent des civils. Ils déportent des enfants ukrainiens en Russie. La Russie commet de nouveau un génocide en Ukraine.

La seule façon d'arrêter ce massacre, c'est de faire en sorte que le Canada et nos alliés fournissent à l'Ukraine le soutien dont elle a besoin pour reprendre l'ensemble de son territoire et parvenir à une victoire décisive.

Faisons ce que ma grand-mère aurait demandé si elle avait été ici aujourd'hui. Souvenons-nous des victimes, commémorons leur mémoire et rendons-leur hommage.

Le Président: Une demande de consentement unanime a été formulée afin de permettre à une députée de prononcer de nouveau sa déclaration, car une autre députée est passée devant elle alors qu'elle avait la parole. La Chambre accorde-t-elle son consentement unanime?

Des voix: D'accord.

Le Président: La députée d'Abitibi—Baie-James—Nunavik—Eeyou a la parole.

• (1420)

[Français]

Mme Sylvie Bérubé: Monsieur le Président, c'est avec tristesse que nous avons appris le décès d'un homme important de chez nous, M. Charly Washipabano, membre du conseil d'administration de Hockey Abitibi-Témiscamingue et coordonnateur des programmes au sein de l'association *Eeyou Istchee Sports and Recreation*.

Ancien joueur des Comètes midget AA et des Forestiers midget AAA d'Amos à la fin des années 1990, Charly Washipabano a par la suite évolué au sein du réseau universitaire américain, au New Hampshire.

Après sa carrière de hockeyeur, il a joué un rôle central dans le développement du hockey à la Baie-James, notamment comme titulaire formateur et comme entraîneur de plusieurs équipes de hockey mineur.

En 2022, pour le camp de perfectionnement des espoirs de l'équipe, le Canadien de Montréal a fait appel à ses services à titre d'entraîneur invité.

Questions orales

Cette personnalité charismatique et marquante pour la nation crie nous a quittés beaucoup trop jeune.

J'offre mes condoléances à sa famille, à ses amis et aux communautés crie.

QUESTIONS ORALES

[Français]

LE LOGEMENT

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, après huit ans, ce premier ministre n'en vaut pas le coût.

Il y a un rapport de la Banque Scotia indiquant que les déficits gouvernementaux, dont le fédéral est le plus grand, augmentent les taux d'intérêt de 2 %. C'est 700 \$ par mois de plus pour l'hypothèque moyenne. Pour une famille moyenne, cela veut dire 8 400 \$ d'intérêts additionnels à cause des déficits surtout de ce premier ministre.

Va-t-il aujourd'hui présenter un plan pour équilibrer le budget et réduire les taux d'intérêt pour que les Canadiens gardent leur maison?

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, on sait très bien que l'approche du Parti conservateur est l'austérité et les coupes.

Or, nous sommes en train d'investir dans le logement. Nous sommes en train d'investir pour nous nous assurer que les Canadiens peuvent avoir une vie plus abordable. Nous savons que c'est difficile pour les Canadiens.

La solution, ce n'est pas l'austérité et les coupes, c'est des investissements stratégiques pour appuyer les familles, pour créer les emplois de demain et pour bâtir des centaines de milliers de nouveaux logements dans les années à venir.

[Traduction]

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, l'austérité et les coupes, c'est exactement ce que les familles canadiennes vivent aujourd'hui. Sept millions de Canadiens doivent couper dans la nourriture parce qu'ils ne peuvent pas se permettre de payer les prix que le premier ministre a fait grimper. Beaucoup doivent couper dans le logement et sont obligés de vivre dans des tentes parce que les taux hypothécaires ont explosé à cause des déficits du premier ministre.

Maintenant, la Banque Scotia calcule que les déficits gouvernementaux font augmenter les taux de deux points de pourcentage, ce qui représente une hausse mensuelle de 700 \$ des paiements hypothécaires. Dans les trois prochaines années, des prêts hypothécaires d'une valeur de 900 milliards de dollars, ou les deux tiers des prêts, devront être renouvelés. Nous risquons de vivre une énorme crise de défauts de paiement.

Le premier ministre annoncera-t-il un plan visant le retour à l'équilibre budgétaire et la baisse des taux hypothécaires, afin que les Canadiens puissent conserver leur maison?

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, nous connaissons ce scénario. Pour faire face aux défis, les politiciens conservateurs misent toujours sur les coupes et l'austérité. Le chef de l'opposition est conscient, comme nous tous,

que les Canadiens traversent une période difficile, et il propose comme solution que le gouvernement fédéral en fasse moins, qu'il investisse moins dans les Canadiens et qu'il les aide moins.

Ce n'est pas ce que nous ferons. Au cours des derniers mois, nous avons annoncé la construction de plus de 200 000 logements à l'échelle du pays. Nous offrons aux gens des mesures d'aide pour l'épicerie, en favorisant une plus grande concurrence, et nous nous employons à créer les emplois propres de demain.

Que l'on pense au secteur manufacturier avec Stellantis et Volkswagen ou au secteur des ressources, nous prenons des mesures pour soutenir les travailleurs.

* * *

LA TARIFICATION DU CARBONE

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, nous proposons que le gouvernement fédéral fasse moins de dommages et qu'il coûte moins cher afin que les Canadiens ne soient plus forcés de vivre dans l'austérité et les coupes, comme ils le font actuellement.

Aujourd'hui, nous avons appris que les loyers ont augmenté plus rapidement en octobre qu'au cours de n'importe quel mois depuis 40 ans. La solution du premier ministre à ce problème est de quadrupler la taxe sur le carbone.

Le premier ministre annoncera-t-il dans une heure, lors de la présentation de son énoncé économique de l'automne, qu'il a fait preuve d'un peu de bon sens en revenant sur cette décision et en plafonnant la taxe sur le carbone jusqu'aux prochaines élections, où j'accéderai au pouvoir et j'éliminerai complètement cette taxe?

● (1425)

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, notre solution pour les Canadiens qui ont du mal à se payer un logement est de construire plus de logements. Il s'agit d'investir dans la collaboration avec les municipalités, de permettre la construction d'un plus grand nombre de logements et de réduire les loyers. Voilà les investissements que nous faisons.

Il est intéressant d'entendre le chef de l'opposition parler des dommages que nous causons au Canada en offrant des garderies à 10 \$ par jour, en payant des soins dentaires aux enfants dont les familles n'en ont pas les moyens, et en continuant de défendre les intérêts des aînés et de protéger leurs pensions.

Si le chef conservateur considère cela comme des dommages, on voit bien quel type de personne il est vraiment.

* * *

L'IMMIGRATION, LA CITOYENNETÉ ET LES RÉFUGIÉS

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, le premier ministre oblige les Canadiens à donner 15 milliards de dollars à une usine de batteries. Nous avons appris qu'elle emploiera 1 600 travailleurs étrangers, payés avec l'argent des contribuables canadiens. Si on fait le calcul, pour arriver à 15 milliards de dollars, il faut que chaque famille canadienne paie 1 000 \$ en taxes et impôts fédéraux. Le premier ministre aurait au moins pu lire le contrat qu'il a signé avec cette multinationale.

S'il l'a lu, peut-il nous dire quelle disposition de ce contrat limite le nombre de travailleurs étrangers payés à même les deniers publics du Canada?

Questions orales

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, même si j'ai eu l'occasion de suivre la carrière politique de près de 20 ans du chef de l'opposition, je suis toujours surpris de voir comment il se sert sciemment de la désinformation pour se faire du capital politique.

En réalité, le chef conservateur s'oppose aux investissements dans le secteur manufacturier canadien. Il est contre l'entente conclue avec Stellantis pour la fabrication de batteries pour véhicules électriques. Il est contre l'entente conclue avec Volkswagen, qui créera 30 000 emplois directs et indirects à St. Thomas.

Il continue d'être contre le plan visant à créer de bons emplois pour un futur carboneutre et il est prêt à inventer n'importe quelle excuse pour servir sa cause.

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, le premier ministre ne fait que répandre de la désinformation sur ces projets.

Il a sous-estimé de plusieurs milliards de dollars le coût initial de ce projet, avant même que les premiers coups de pioche n'aient été donnés. Il a affirmé que le projet serait rentabilisé en cinq ans. Nous savons maintenant qu'il en faudra 20.

Nous venons d'apprendre que la majorité des emplois créés seront occupés par des travailleurs étrangers. C'est exact: des mères célibataires et des aînés en difficulté devront payer 1 000 \$ d'impôt afin de financer les salaires de travailleurs principalement étrangers qui ne conserveront même pas cet argent au pays.

Comment se fait-il que le premier ministre méprise tant les travailleurs canadiens et ait si peu de respect pour eux qu'il préfère envoyer cet argent à l'étranger?

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, c'est tout simplement faux. C'est le genre de propos alarmistes que les Canadiens entendent presque tous les jours de la part du chef de l'opposition.

Ce projet représente des milliers de bons emplois pour les Canadiens, parce que le gouvernement libéral a décidé de réinvestir dans le secteur manufacturier. Après des années de négligence de la part du gouvernement conservateur, nous prenons des mesures pour répondre aux besoins des Canadiens. Nous jetons les bases d'un avenir prometteur dans un monde carboneutre. Le chef de l'opposition, quant à lui, souhaite nous ramener à l'âge de pierre.

* * *

[Français]

LES FINANCES

M. Yves-François Blanchet (Beloeil—Chambly, BQ): Monsieur le Président, le Québec et le Canada sont l'objet d'enjeux économiques importants, et c'est assurément ce qui justifie une mise à jour économique. Cependant, avant de retourner dans les prochains jours parler aux aînés du Québec ou avant de retourner dans les prochains jours parler aux chambres de commerce du Québec, est-ce que le premier ministre peut me confirmer maintenant que la mise à jour économique contient explicitement une augmentation de la pension de la vieillesse pour les aînés et qu'elle contient explicitement une prolongation du délai de remboursement du prêt COVID accordé aux petites et moyennes entreprises?

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, depuis huit ans, nous avons été là pour les aînés avec des investissements pour augmenter leurs pensions. Nous

avons été là pour les aînés les plus vulnérables avec des programmes qui leur ont donné de l'aide et de l'appui dans leur communauté. Nous avons investi dans du logement pour les aînés. Nous allons continuer d'être là pour les aînés.

Pendant la COVID-19, nous avons été là pour appuyer les petites entreprises et pour aider les entrepreneurs et nous allons continuer de l'être. J'ai bien hâte de partager avec mon honorable collègue le contenu de l'énoncé économique de cet automne, mais il va falloir qu'il attende encore quelques heures.

• (1430)

M. Yves-François Blanchet (Beloeil—Chambly, BQ): Monsieur le Président, je me demande si je ne devrais pas envoyer mes questions à l'avance au premier ministre, comme cela la réponse pourrait avoir un lien avec la question. Je comprends donc qu'il n'y aura pas d'argent supplémentaire pour les aînés. Je comprends donc qu'il n'y aura pas d'argent pour les dizaines de milliers d'entreprises qui sont menacées de fermeture compte tenu des conséquences ayant suivi la pandémie.

Peut-être que le gouvernement a peur de manquer d'argent, mais j'ai une idée pour le gouvernement. Pourquoi n'abolit-il pas tout simplement les subventions aux pétrolières pour soutenir les aînés et les entreprises?

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, je suis très content d'envoyer un horaire approprié au chef du Bloc québécois pour souligner que l'énoncé économique sera présenté à la Chambre et aux Canadiens à 16 heures cet après-midi. Cela va donner la chance aux députés de poser les questions qu'ils voudront poser là-dessus.

Je peux dire que, de l'aide pour les aînés et pour les Canadiens, des investissements en logement, des investissements pour aider les gens avec le coût de la vie et des investissements pour bâtir une économie plus prospère dans un monde en changement, ce sont toutes des choses qui vont être dans cet énoncé. J'ai bien hâte qu'il soit présenté à mes collègues ici à la Chambre.

* * *

[Traduction]

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

M. Jagmeet Singh (Burnaby-Sud, NPD): Monsieur le Président, lorsque le premier ministre a annoncé la construction de l'usine de batteries de Stellantis à Windsor, il a dit que toute une génération de Canadiens se verrait offrir de bons emplois. Or, aujourd'hui, nous découvrons qu'une entente secrète aurait été conclue pour faire appel à 1 600 travailleurs étrangers.

Lorsque le premier ministre a fait cette annonce, le faisait-il simplement pour les photos ou visait-il réellement à présenter un plan de création d'emplois pour les Canadiens? Le premier ministre rendra-t-il l'entente en question publique afin que les Canadiens puissent savoir s'il a rompu une autre promesse?

Questions orales

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, je sais que personne à la Chambre ne s'est étonné de voir le chef de l'opposition officielle succomber à la désinformation et choisir de s'en prendre à l'entente avec Stellantis, mais ce qui est décevant, c'est de voir le chef du NPD, bien ancré dans la collectivité de Windsor, s'opposer à cette entente sur la base de rumeurs et de désinformation. En réalité, cet accord créera des milliers et des milliers de bons emplois pour les Canadiens, des emplois qui feront croître l'économie locale et contribueront à la chaîne d'approvisionnement en batteries et en produits manufacturés au Canada.

Il s'agit d'une bonne entente pour le Canada. Tout le monde devrait l'appuyer, surtout les gens qui ont à cœur la ville de Windsor.

* * *

LE SECTEUR DE L'ALIMENTATION AU DÉTAIL

M. Jagmeet Singh (Burnaby-Sud, NPD): Monsieur le Président, si le premier ministre n'a rien à cacher, il devrait simplement rendre l'entente publique.

[Français]

Loblaws et Metro viennent d'annoncer des profits beaucoup plus élevés que l'année dernière pendant que 1 Québécois sur 10 utilise les banques alimentaires. Ce matin, nous apprenons que l'inflation sur l'épicerie dépasse l'inflation générale pour un 23^e mois consécutif.

Le premier ministre va-t-il annoncer aujourd'hui les mesures que nous avons demandées pour réduire les coûts d'épicerie?

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, nous sommes préoccupés depuis longtemps par le prix de l'épicerie. C'est pour cela que le comité parlementaire ainsi que le ministre ont convoqué les chefs des différentes chaînes d'épicerie pour travailler avec eux, pour stabiliser les prix de l'épicerie. Nous savons à quel point c'est important d'être là pour appuyer les Canadiens.

Je peux assurer que, dans l'énoncé économique de cet automne que nous allons présenter dans quelques heures, il va y avoir des mesures pour rehausser encore plus la concurrence dans le secteur de l'épicerie afin d'aider les gens à pouvoir faire leurs emplettes et soutenir leur famille dans ces moments difficiles.

* * *

[Traduction]

LA TARIFICATION DU CARBONE

M. Jasraj Singh Hallan (Calgary Forest Lawn, PCC): Monsieur le Président, dans sa mise à jour de l'an dernier, le ministre des Finances avait faussement fait miroiter le retour à l'équilibre budgétaire. Par la suite, elle a carrément fait volte-face en disant qu'elle n'avait aucune idée de l'année où elle équilibrerait le budget. Le premier ministre a lui aussi radicalement fait volte-face au sujet de l'arnaque qu'est la taxe sur le carbone lorsqu'il a récemment accordé une suspension temporaire de cette taxe aux Canadiens de l'Atlantique, région où il était en chute libre dans les sondages. Le Canada atlantique représente 3 % de la population.

Après huit ans, force est de constater que le gouvernement libéral—néo-démocrate n'en vaut pas le coût alors qu'il envisage toujours de quadrupler cette taxe. Pourquoi ne pas avoir prévu dans la mauvaise mise à jour économique d'aujourd'hui la suspension du

quadruplement de la taxe sur le carbone et pourquoi ne pas faire de cette taxe un enjeu électoral, ce qui permettrait aux Canadiens de se prononcer sur la question?

• (1435)

L'hon. Jonathan Wilkinson (ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, Lib.): Monsieur le Président, mon estimé collègue omet souvent de faire mention de nombreux faits importants. La tarification de la pollution constitue un élément important d'une vaste approche de lutte contre le changement climatique. La taxe sur le carbone est appliquée en tenant compte des enjeux d'abordabilité. À l'heure actuelle, 8 familles canadiennes sur 10 reçoivent plus d'argent qu'elles n'en paient pour cette taxe.

Pour ce qui est du mazout domestique, il s'agit d'un cas particulier. Le gouvernement applique cette taxe de façon à soutenir la lutte contre le changement climatique tout en tenant compte de l'abordabilité pour les Canadiens. La tarification du carbone constitue une approche responsable et réfléchie en matière de politique publique, contrairement à ce que proposent les conservateurs.

M. Jasraj Singh Hallan (Calgary Forest Lawn, PCC): Monsieur le Président, le meilleur plan de lutte contre le changement climatique au Canada est un changement de gouvernement et l'élection du chef du Parti conservateur comme premier ministre du gros bon sens.

Chaque mois, 2 millions de Canadiens utilisent une banque alimentaire. Un Canadien sur cinq saute des repas. L'inflation alimentaire est hors de contrôle. Les politiques wokes qui ne fonctionnent pas, comme la taxe sur le carbone, font grimper le prix de l'essence, de l'épicerie et du chauffage domestique. Pendant que les néo-démocrates—libéraux continuent de rater toutes les cibles climatiques qu'ils fixent eux-mêmes, les Canadiens reçoivent moins d'argent sous forme de ces prétendus remboursements. Pourtant, les néo-démocrates—libéraux s'entêtent à vouloir quadrupler la taxe.

Pourquoi ne pas mettre le quadruplement de la taxe sur le carbone sur pause et déclencher des élections afin que les Canadiens puissent décider eux-mêmes ce qu'il adviendra de la taxe?

L'hon. Karina Gould (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, de ce côté-ci, et du côté des Canadiens de partout au pays, mais surtout de l'Ontario, quand on entend les mots « gros bon sens » et « conservateurs », on a la chair de poule. Nous nous souvenons de l'époque où ils avaient réduit les services en éducation, réduit les services en santé et réduit des services importants pour la qualité de l'eau, ce qui a mené à des décès à Walkerton. Quand on entend « conservateurs de gros bon sens », on sait ce que cela signifie: des réductions de services, des effets néfastes et rien de bon pour les Canadiens.

* * *

LES FINANCES

M. Dan Albas (Central Okanagan—Similkameen—Nicola, PCC): Monsieur le Président, après huit ans de gouvernement néo-démocrate—libéral, les factures d'épicerie et de chauffage continuent d'augmenter, tout comme les loyers et les paiements hypothécaires. La Banque Scotia a déclaré que les déficits inflationnistes du gouvernement étaient à blâmer. Si le maître d'œuvre de notre déficit faisait preuve de responsabilité financière, il ferait baisser les taux d'intérêt de 2 % et il permettrait à la famille moyenne d'économiser 700 \$ par mois sur son prêt hypothécaire.

Questions orales

Le premier ministre comprend-il que ses déficits empêchent les gens de subvenir à leurs besoins fondamentaux, tels que l'alimentation et le logement, ou pense-t-il que tous les Canadiens auditionnent pour un rôle dans *Les misérables*?

Mme Rachel Bendayan (secrétaire parlementaire de la vice-première ministre et ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, je voudrais rappeler au député d'en face et signaler à la Chambre que, ce matin, Statistique Canada a indiqué que l'inflation avait encore diminué au Canada. Elle se situe maintenant à 3,1 %. Le Canada continue à afficher le déficit le plus bas de tous les pays du G7.

En ce qui concerne le rapport cité par mon collègue, il montre que ce sont les dépenses provinciales, et non les dépenses fédérales, et les mesures de soutien relatives à la COVID qui sont à l'origine des statistiques qu'il cite. Les faits sont importants.

M. Dan Albas (Central Okanagan—Similkameen—Nicola, PCC): Monsieur le Président, si nous gardons tous le silence, nous pouvons déjà entendre en arrière-plan les moteurs financiers commencer à tourner, étant donné que, pour le premier ministre, la seule solution aux dépenses inflationnistes, c'est davantage de dépenses inflationnistes.

Le chef conservateur a mis le premier ministre au défi de mettre fin aux hausses de la taxe sur le carbone, de réduire ses déficits et de construire des maisons, et non d'alourdir la bureaucratie. Le gouvernement s'attaquera-t-il à ces problèmes dans le mini-budget qu'il présentera aujourd'hui, ou rejettera-t-il ce plan sensé et montrera-t-il que la seule chose qui n'est pas sujette à une hausse de l'inflation au Canada est la compétence du gouvernement néo-démocrate—libéral?

Mme Rachel Bendayan (secrétaire parlementaire de la vice-première ministre et ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, comme le premier ministre l'a déclaré il y a quelques instants, la vice-première ministre et ministre des Finances présentera l'énoncé économique de l'automne à la Chambre à 16 heures. Tous les députés, y compris le député d'en face, auront l'occasion d'examiner les chiffres et de débattre à la Chambre du plan économique présenté par le gouvernement.

Puisque le député d'en face parle de déficits, je lui rappelle que le Canada continue d'afficher le déficit le plus faible de tous les pays du G7. Nous continuerons d'être financièrement responsables.

• (1440)

[Français]

M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC): Monsieur le Président, après huit ans de dépenses libérales inflationnistes, le premier ministre ne vaut pas le coût de l'inflation pour les Québécois. Pour octobre, l'inflation au Québec est encore la pire au Canada à 4,2 %.

La Banque Scotia a calculé que les dépenses excessives des gouvernements ajoutent deux points de pourcentage au taux d'intérêt au Canada. C'est 700 \$ de plus par mois pour les paiements hypothécaires.

Dans le mini budget aujourd'hui, le premier ministre libéral va-t-il annoncer un plan et une date pour équilibrer le budget afin que les taux d'intérêt puissent baisser et que les Canadiens et les Québécois puissent garder leur maison?

Mme Rachel Bendayan (secrétaire parlementaire de la vice-première ministre et ministre des Finances, Lib.): Monsieur le

Président, comme je le disais plus tôt, l'énoncé économique de cet automne sera déposé à 16 heures, dans pas très longtemps. Mon honorable collègue aura la chance, à ce moment, de regarder les chiffres.

Cependant, je peux confirmer dès maintenant que le Canada va continuer d'avoir le déficit le plus bas parmi tous les pays du G7.

Nous allons continuer d'être fiscalement responsables.

M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC): Monsieur le Président, ce que les chiffres nous apprennent aujourd'hui, c'est que le prix des loyers a augmenté de plus de 9 % au Québec depuis un an.

On lisait ce matin dans le *Journal de Montréal* qu'un jeune Sherbrookois de 30 ans sans logement se prépare à vivre son premier hiver dans la rue.

Après huit ans de dépenses inflationnistes des libéraux, nous ne comprenons pas pourquoi le Bloc québécois en veut deux de plus et augmenter radicalement la taxe sur le carbone. Le Bloc québécois veut la balance du pouvoir, mais visiblement pas la balance du budget.

Le premier ministre a-t-il négocié l'accord du Bloc québécois pour continuer à dépenser des milliards de dollars sans compter ou va-t-il enfin écouter le gros bon sens conservateur et équilibrer le budget?

L'hon. Pablo Rodriguez (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, les conservateurs nous disent qu'ils s'inquiètent des gens et des Canadiens, mais ils se foutent complètement de ce qui se passe. Ils se foutent complètement des pluies diluviennes, des inondations, des feux de forêt et de ce qui se passe. Ils veulent désinvestir au chapitre des changements climatiques. Ils veulent nous faire reculer et reculer par le truchement de compressions.

Nous ne nous laisserons pas faire. Nous ne reculerons pas à l'âge de pierre.

* * *

LA SÉCURITÉ FRONTALIÈRE

M. Rhéal Éloi Fortin (Rivière-du-Nord, BQ): Monsieur le Président, c'est très grave, ce que Radio-Canada révèle: les cartels de drogue mexicains font la traite des personnes aux frontières canadiennes. Le fédéral ne peut pas laisser des groupes criminels exploiter des personnes migrantes.

Ce n'est pas tout. La GRC confirme que les passages utilisés par les cartels pour la traite des personnes sont les mêmes qui servent au trafic d'armes et de stupéfiants. Il est inutile de dire que le gouvernement fédéral ne peut pas accepter que des cartels mexicains s'installent à nos frontières.

Quand le gouvernement va-t-il reprendre le contrôle des frontières canadiennes?

L'hon. Dominic LeBlanc (ministre de la Sécurité publique, des Institutions démocratiques et des Affaires intergouvernementales, Lib.): Monsieur le Président, je suis entièrement d'accord avec mon collègue. Nous n'allons jamais accepter que les cartels prennent le contrôle des frontières. Dans la question, il faut toutefois faire attention à ne pas exagérer.

Questions orales

Notre gouvernement est très préoccupé par ce que Radio-Canada a dévoilé. C'est précisément pourquoi nous travaillons davantage avec nos forces de l'ordre, avec l'Agence des services frontaliers du Canada et, plus important, avec nos partenaires américains pour contrer précisément ce que mon collègue vient de révéler. J'ai pleine confiance dans le travail de la GRC et des services frontaliers.

M. Rhéal Éloi Fortin (Rivière-du-Nord, BQ): Monsieur le Président, ce n'est pas ma question qui est exagérée, c'est le laxisme du gouvernement.

Les cartels ne se contentent pas de faciliter le crime à la frontière. Ils sont directement impliqués dans les crimes au Québec. Radio-Canada révèle que les Sud-Américains entrés chez nous avec de faux passeports mexicains ont organisé un réseau de cambriolage au Québec. Je cite le Service de police de la Ville de Montréal: « Ils viennent au pays avec le seul but de dérober des gens. » Le SPVM qualifie même le Québec de « cible facile » à cause des failles aux frontières.

Ma question est simple. Qu'est-ce que le fédéral entend faire pour reprendre le contrôle des frontières?

L'hon. Dominic LeBlanc (ministre de la Sécurité publique, des Institutions démocratiques et des Affaires intergouvernementales, Lib.): Monsieur le Président, nous comptons continuer de lutter contre le crime organisé de plusieurs façons. Nous avons investi davantage, soit 400 millions de dollars, précisément pour donner à nos forces de l'ordre, l'Agence des services frontaliers du Canada et la GRC, les outils nécessaires pour travailler avec leurs partenaires au Québec et aux États-Unis pour lutter contre l'arrivée du crime organisé.

Mon collègue sait très bien que j'en ai discuté avec le ministre Bonnardel. Nous allons agir davantage avec le Québec et nos partenaires américains, parce que nous prenons cette menace très au sérieux.

• (1445)

M. Alexis Brunelle-Duceppe (Lac-Saint-Jean, BQ): Monsieur le Président, le fédéral ne peut pas laisser les cartels exploiter les personnes migrantes. Il ne peut pas les laisser faire de la désinformation sur les réseaux sociaux afin de soutirer à ces personnes moins nanties des milliers de dollars. Il ne peut pas les laisser mettre ces personnes à risque d'emprisonnement au Canada et aux États-Unis.

Au moment où on nous nous parlons, il y a des personnes vulnérables qui se rendent au Canada sur la base de mensonges, qui se font détrousser et qui se font arrêter.

Quand le gouvernement va-t-il mettre fin à cette exploitation?

L'hon. Dominic LeBlanc (ministre de la Sécurité publique, des Institutions démocratiques et des Affaires intergouvernementales, Lib.): Monsieur le Président, nous partageons entièrement les inquiétudes avancées par notre collègue quant à l'exploitation de ces personnes.

Le premier ministre a soulevé les questions de migration irrégulière avec le président du Mexique. Ma collègue la ministre des Affaires étrangères est aussi en discussion avec ses homologues aux États-Unis et au Mexique. C'est une discussion que j'ai moi-même eue avec le secrétaire à la Sécurité intérieure des États-Unis, précisément pour assurer que toutes les mesures possibles sont en place pour prévenir exactement ce que mon collègue vient d'avancer.

[Traduction]

LE LOGEMENT

Mme Rachael Thomas (Lethbridge, PCC): Monsieur le Président, le premier ministre a promis de rendre le logement plus abordable pour les Canadiens, mais nous savons que ce n'est pas tout à fait ce qui est arrivé. Après huit ans de gouvernement libéral, les loyers ont doublé, le prix des maisons a monté en flèche et a aussi doublé, et les paiements hypothécaires ont explosé. D'ailleurs, la Banque Scotia a confirmé aujourd'hui que les taux hypothécaires ont augmenté de 2 % seulement à cause des dépenses excessives du gouvernement.

Sans tenir compte d'autres facteurs, seulement les dépenses excessives du gouvernement, les taux hypothécaires ont augmenté de 2 %, ce qui signifie, en moyenne, 700 \$ de plus par mois pour l'hypothèque d'une famille. Quand le gouvernement fera-t-il ce qui s'impose et limitera-t-il ses dépenses afin que les Canadiens aient les moyens de se loger?

L'hon. Sean Fraser (ministre du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités, Lib.): Monsieur le Président, dans le but de résoudre la crise nationale du logement, nous faisons les investissements nécessaires afin de relancer la construction au Canada. J'ai de bonnes nouvelles pour ma collègue: cela fonctionne. Dans son rapport publié hier, Statistique Canada fait état d'une augmentation importante des investissements dans la construction résidentielle. En fait, le titre de la section du rapport est « L'investissement résidentiel affiche de fortes hausses ». Le rapport indique qu'il y a eu une augmentation de l'investissement près de 8 % au cours du dernier mois seulement.

Nous avons un plan pour continuer à réduire les coûts des constructeurs d'habitations et à faire les investissements nécessaires pour construire les maisons dont l'économie et les familles ont besoin.

Mme Rachael Thomas (Lethbridge, PCC): Monsieur le Président, je ne sais pas exactement quel rapport libéral le député lit, mais selon les statistiques, on construit moins de maisons et les investissements dans les nouvelles constructions ont diminué de 14 %. C'est un fait. De plus, les loyers des Canadiens ont doublé, les hypothèques montent en flèche et le prix des maisons a également doublé.

Les Canadiens n'ont plus les moyens de se loger. En moyenne, leurs taux hypothécaires ont augmenté de 700 \$ par mois, et cela est attribuable uniquement aux dépenses excessives du gouvernement. Si on tient uniquement compte des dépenses gouvernementales excessives et qu'on exclut tous les autres facteurs, les taux hypothécaires ont augmenté de 700 \$ par mois.

Quand le gouvernement va-t-il mettre un frein à cette situation, agir de façon responsable et permettre aux Canadiens d'avoir un toit au-dessus de leurs têtes?

Questions orales

L'hon. Sean Fraser (ministre du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités, Lib.): Monsieur le Président, avec tout le respect que je dois à ma collègue, elle n'a tout simplement pas les bons chiffres. Elle a droit à sa propre opinion, mais certainement pas à ses propres faits. Je vais répéter à mes collègues ce que Statistique Canada a dit. Il ne s'agit pas d'un organisme libéral; il fonctionne de façon indépendante. Ce mois-ci, Statistique Canada a indiqué que les investissements et la construction résidentielle avaient augmenté de 7,3 %, que les investissements dans les maisons unifamiliales avaient augmenté de 6,4 %, et que la construction d'immeubles à logements avait connu une hausse de 8,2 %.

Si les conservateurs sont préoccupés par la crise du logement, pourquoi sont-ils déterminés à réduire les fonds consacrés à la construction de logements et à augmenter les impôts des constructeurs d'habitations?

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): Monsieur le Président, depuis que le premier ministre est arrivé au pouvoir il y a huit ans, le prix des loyers a doublé, le coût des maisons a doublé et les versements hypothécaires ont grimpé de 150 %. De plus, des données très récentes de Statistique Canada montrent que, dans le secteur de la construction domiciliaire, les investissements ont baissé de 14 %. Il semble que les séances de photos avec le ministre du Logement ne suffisent pas à bâtir des maisons, même s'il porte un casque protecteur. Quelle surprise!

Le gouvernement mettra-t-il fin à ses séances de photos pour que les Canadiens puissent construire des maisons?

L'hon. Sean Fraser (ministre du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités, Lib.): Monsieur le Président, je trouve fascinant qu'on nous accuse d'utiliser les séances de photos pour faire des gains politiques alors qu'à l'époque où il était ministre, l'actuel chef du Parti conservateur a enfreint les règles électorales quand il s'est présenté à une séance de photos avec un logo du Parti conservateur alors qu'il agissait au nom du gouvernement.

Le député d'en face est mal renseigné au sujet des faits. Statistique Canada a indiqué qu'on assistait à une augmentation des investissements dans le secteur résidentiel. Les mises en chantier sont en hausse. En fait, comparativement au bilan de l'ancien gouvernement conservateur, nous sommes en voie de construire plus de 50 000 logements supplémentaires.

• (1450)

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): Monsieur le Président, à l'époque où le chef des conservateurs était ministre du Logement, une maison familiale ordinaire coûtait seulement 450 000 \$. Sous l'actuel ministre, les investissements dans la construction résidentielle sont en baisse de 14 %. Les loyers ont doublé. Les prix des maisons ont doublé et les paiements hypothécaires ont augmenté de 150 %.

Le gouvernement délaissera-t-il les séances de photos pour enfin se consacrer à la construction de logements pour les Canadiens?

L'hon. Karina Gould (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, on sait que les conservateurs se plaisent à inventer des faits, mais j'ignorais qu'ils essaient aussi d'inventer de nouvelles mathématiques. Lorsque Statistique Canada indique que les mises en chantier ont augmenté de 7 %, cela n'équivalait pas à une baisse de 14 %. J'inviterais les députés d'en face à consulter le rapport de Statistique Canada, mais on sait qu'ils n'ont pas beaucoup de respect pour Statistique Canada.

En effet, ce sont eux qui ont éliminé le formulaire détaillé de recensement lorsqu'ils étaient au pouvoir.

Ils n'aiment pas élaborer des politiques fondées sur des faits parce que cela les forcerait à constater que leurs politiques sont mauvaises.

* * *

LES SERVICES PUBLICS ET L'APPROVISIONNEMENT

M. Blake Desjarlais (Edmonton Griesbach, NDP): Monsieur le Président, les travailleurs de la fonction publique du Canada ont redoublé d'efforts pendant la pandémie et tous les jours qui ont suivi afin de fournir les services essentiels dont les Canadiens ont besoin. Comment le gouvernement les remercie-t-il? Avec une gestion désastreuse d'un nouveau régime de soins de santé. Des travailleurs doivent payer des milliers de dollars de leur poche pour obtenir des médicaments et des soins, et ils doivent attendre des mois avant d'obtenir leur remboursement, ce qui oblige des familles à prendre des décisions impossibles. Le manque d'empressement à agir de la part des libéraux montre à quel point ils sont déconnectés de la réalité.

Quand le gouvernement va-t-il cesser de laisser traîner les choses en réparant ce gâchis afin que les travailleurs puissent recevoir les prestations auxquelles ils ont droit?

L'hon. Anita Anand (présidente du Conseil du Trésor, Lib.): Monsieur le Président, les fonctionnaires du Canada et leurs familles méritent de recevoir leurs prestations le plus rapidement possible. Je demeure en étroite communication avec le fournisseur et j'ai veillé à ce qu'il s'engage à réduire le temps d'attente au téléphone pour le limiter à 5 à 10 minutes d'ici le 31 décembre, et à ouvrir les centres d'appels les fins de semaine et à mettre en place des processus de recours hiérarchique pour les personnes qui n'obtiennent pas un bon service.

Nous allons toujours nous assurer que les fonctionnaires du Canada reçoivent leurs remboursements. Nous sommes reconnaissants de leurs services tous les jours.

* * *

LA PETITE ENTREPRISE

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NDP): Monsieur le Président, le gouvernement nous présente aujourd'hui sa mise à jour économique de l'automne.

Je me permets de faire le point sur la situation des petites entreprises du Nord de l'Ontario. Elles ont d'abord été frappées de plein fouet par la pandémie, puis par une inflation élevée. Maintenant, les petites entreprises sont frappées de plein fouet par l'indifférence des libéraux. Si le premier ministre ne change pas de cap en ce qui concerne les remboursements au titre du Compte d'urgence pour les entreprises canadiennes, de nombreuses entreprises d'ici seront forcées de fermer leurs portes en janvier.

Le premier ministre fera-t-il ce qui s'impose et repoussera-t-il la date limite de remboursement des prêts afin que les petites entreprises puissent se remettre sur pied?

L'hon. Rechie Valdez (ministre de la Petite Entreprise, Lib.): Monsieur le Président, nous savons que les temps ont été durs et qu'ils le sont encore pour les petites entreprises.

Questions orales

Si les petites entreprises ne sont pas en mesure de rembourser d'ici le 18 janvier le prêt qu'elles ont obtenu dans le cadre du Compte d'urgence pour les entreprises canadiennes, elles auront encore trois années entières pour le faire. Nous avons repoussé la date limite de remboursement des prêts à terme pour que les petites entreprises puissent se concentrer sur la reprise dans le sillage de la pandémie. Nous réduisons également les impôts des petites entreprises en pleine croissance, en plus d'éliminer jusqu'à 25 % des frais de carte de crédit. Nous serons toujours là pour les petites entreprises. Cela ne changera jamais.

* * *

LES PENSIONS

M. George Chahal (Calgary Skyview, Lib.): Monsieur le Président, le Régime de pensions du Canada est un des piliers de l'engagement du gouvernement à soutenir les Canadiens pendant leur retraite. Les habitants de ma province s'inquiètent de l'attaque ciblant ce régime. Plus inquiétant encore est le silence de l'opposition officielle à ce sujet.

Le ministre de l'Emploi, du Développement de la main-d'œuvre et des Langues officielles pourrait-il nous dire ce que le gouvernement fait pour protéger les pensions des Albertains et veiller à ce que le Régime de pensions du Canada auquel nous avons tous cotisé soit disponible pour eux à leur retraite?

• (1455)

L'hon. Randy Boissonnault (ministre de l'Emploi, du Développement de la main-d'œuvre et des Langues officielles, Lib.): Monsieur le Président, je remercie le député de Calgary Skyview de son excellent travail.

Les Albertains doivent se faire entendre à ce sujet. Le gouvernement fédéral protégera toujours les pensions des Albertains et luttera contre la proposition irréflective et risquée des conservateurs de l'Alberta qui vise à retirer cette province du Régime de pensions du Canada.

Tous les députés devraient défendre ce régime, mais que font les conservateurs de l'Alberta à la Chambre? Rien. Absolument rien. C'est le silence radio. Leur silence en dit long sur leur refus de protéger les Albertains et leur pension.

Nous ne cesserons pas de défendre les Albertains et le Régime de pensions du Canada. Ils peuvent faire ce qu'ils veulent. Nous défendons les intérêts des Canadiens.

* * *

LA TARIFICATION DU CARBONE

M. Eric Melillo (Kenora, PCC): Monsieur le Président, après huit ans sous le gouvernement néo-démocrate—libéral, nous savons que le premier ministre n'en vaut pas le coût. Il planifie de quadrupler la taxe sur le carbone applicable au carburant, au panier d'épicerie et au chauffage domestique. Notre plan axé sur le gros bon sens abolirait la taxe sur le carbone pour faire baisser les prix.

Aujourd'hui, le gouvernement a une occasion à saisir. Le gouvernement inclura-t-il un plan dans son mini-budget pour mettre finalement fin aux hausses de la taxe sur le carbone?

L'hon. Jonathan Wilkinson (ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, Lib.): Monsieur le Président, le Parti conservateur prétend défendre certains principes, mais si les Canadiens n'ap-

prouvent pas ces principes, les conservateurs auront d'autres principes.

Dans leur plateforme électorale de 2008, les conservateurs énonçaient ceci: « Nous allons collaborer [...] afin de développer et de mettre en place un système de plafonds et d'échanges nord-américain pour les gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique ». Puis, dans leur plateforme de 2021, ils ont dit: « Nous reconnaissons que la façon la plus efficace de réduire nos émissions est d'utiliser des mécanismes de tarification. »

Étant donné les volte-face des députés d'en face, comment les Canadiens peuvent-ils croire quoi que ce soit provenant d'eux?

M. Eric Melillo (Kenora, PCC): Monsieur le Président, le plan du gouvernement en matière de lutte contre les changements climatiques ne fonctionne tout simplement pas. Le gouvernement continue de rater une cible climatique après l'autre. Tout ce qu'il fait, c'est augmenter le coût de la vie pour les Canadiens.

Les gens du Nord de l'Ontario n'ont pas les moyens de payer plus cher pour l'essence et pour chauffer leur logement. Or, les politiciens libéraux et néo-démocrates du Nord de l'Ontario continuent de laisser geler les résidents qu'ils représentent.

Je pose de nouveau la question. Le gouvernement présentera-t-il, dans le mini-budget d'aujourd'hui, un plan pour enfin annuler ses hausses de la taxe sur le carbone?

L'hon. Steven Guilbeault (ministre de l'Environnement et du Changement climatique, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais rectifier une chose. Contrairement au gouvernement Harper, qui n'a atteint aucun des objectifs environnementaux qu'il s'était fixés, nous sommes en voie d'atteindre nos objectifs de 2030. En fait, nous avons fait 85 % du chemin. Il nous reste six ans pour y arriver et, entre-temps, nous allons atteindre les objectifs de 2026. En matière de lutte contre les changements climatiques, de protection de la nature et d'élimination progressive de la pollution par le plastique, nous respectons nos objectifs.

Les conservateurs ne croient à rien de tout cela. Ils veulent accroître la pollution au Canada. De ce côté-ci de la Chambre, nous travaillons dans l'intérêt des Canadiens, de leur santé et de l'avenir de nos enfants et de nos petits-enfants.

* * *

[Français]

LE LOGEMENT

Mme Dominique Vien (Bellechasse—Les Etchemins—Lévis, PCC): Monsieur le Président, la Banque Scotia calcule que les dépenses excessives du gouvernement ajoutent deux points de pourcentage aux taux d'intérêt au Canada. Le résultat, c'est que les Canadiens qui ont du mal à payer leur hypothèque écopent encore.

Je rappelle que, après huit ans, ce gouvernement n'a jamais présenté de budget équilibré. Le gouvernement annoncera-t-il un plan de retour à l'équilibre budgétaire dans le mini-budget d'aujourd'hui afin que les taux d'intérêt puissent baisser et que les Canadiens puissent rester dans leur maison?

Mme Rachel Bendayan (secrétaire parlementaire de la vice-première ministre et ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, les conservateurs qui cherchent à imputer l'inflation aux dépenses du gouvernement fédéral ont vraiment une tâche très ardue.

Questions orales

Le rapport que ma collègue cite dit que les mesures de soutien liées à la COVID-19 et les dépenses des gouvernements provinciaux sont responsables d'une augmentation, pas les dépenses du gouvernement fédéral.

Ma collègue est une ancienne députée de l'Assemblée nationale du Québec. Est-elle en train de dire que nous devons exiger que les provinces dépensent moins? Est-ce le constat qu'elle fait en ce moment?

* * *

● (1500)

LES FINANCES

Mme Dominique Vien (Bellechasse—Les Etchemins—Lévis, PCC): Monsieur le Président, avec respect, je ramène ma collègue à la réalité. La situation économique est telle qu'un jeune homme de 30 ans de Sherbrooke doit se résoudre à passer l'hiver dans une tente parce qu'il n'a pas accès à du logement abordable.

La coûteuse coalition bloquiste-libérale veut augmenter radicalement la taxe sur le carbone, qui augmente le prix de tout. Voter pour le Bloc québécois coûte cher.

Aujourd'hui, nous voulons trois choses dans le mini-budget: annuler les hausses de la taxe sur le carbone, équilibrer le budget, et bâtir du logement sans bureaucratie. Est-ce que la ministre des Finances va nous surprendre et équilibrer le budget? Va-t-elle encore une fois nous décevoir?

L'hon. Steven Guilbeault (ministre de l'Environnement et du Changement climatique, Lib.): Monsieur le Président, ce qui est décevant pour bien des gens qui nous regardent, c'est de voir la députée de l'opposition, qui a fait partie d'un gouvernement qui a défendu la tarification du carbone et qui s'est tenue debout pour la lutte contre les changements climatiques, se virer de bord comme une girouette. On ne croit plus aux changements climatiques. On ne croit plus à l'importance de lutter pour protéger l'environnement de nos enfants et de nos petits-enfants.

Voilà ce que les Canadiens et les Canadiennes trouvent décevant.

* * *

L'INDUSTRIE DES MÉDIAS D'INFORMATION

M. Martin Champoux (Drummond, BQ): Monsieur le Président, nos médias sont en crise.

Hier, le grand patron de Québecor a dit que TVA était « poussé dans ses derniers retranchements ». La vice-présidente de Bell Média a renchéri en disant « Plus on attend, plus on se met à risque, et plus on s'expose à perdre des sources d'information [...] » Pendant ce temps, que dit la ministre? Elle dit: « nous espérons que d'ici 2025, nous aurons un nouveau cadre réglementaire. » C'est maintenant que les médias sont en danger. Est-ce que je comprends qu'on risque d'attendre encore deux ans?

En 2025, c'est trop tard. Qu'attend la ministre au juste?

L'hon. Pascale St-Onge (ministre du Patrimoine canadien, Lib.): Monsieur le Président, comme mon collègue le sait très bien, depuis que la crise des médias a débuté au Canada, notre gouvernement a été présent en instaurant des crédits d'impôt, entre autres, et des programmes qui n'existaient pas. Nous allons continuer de le faire.

Nous avons maintenant donné tous les outils nécessaires au CRTC pour pouvoir adapter le cadre réglementaire à la réalité d'aujourd'hui, surtout pour s'assurer que les géants du Web paient leur juste part et participent au succès de nos entreprises canadiennes, de nos créateurs canadiens. Nous allons continuer notre travail en partenariat avec tous les gens de l'industrie des médias.

M. Martin Champoux (Drummond, BQ): Monsieur le Président, les projets de loi C-11 et C-18 contiennent de bonnes idées. Or, pour l'instant, cela ne fonctionne pas, cela n'apporte rien. C'est pour cela que, en attendant la conclusion des négociations avec les géants du Web dans le cas du projet de loi C-18, il faut un fonds d'urgence pour les médias. C'est raisonnable. C'est essentiel pour maintenir la diversité de l'information à court terme. À long terme, il va en falloir beaucoup plus.

Maintenant, on peut envoyer le message clair à nos médias qu'on agit pour les sauver. La ministre va-t-elle mettre en place rapidement un fonds d'urgence avant qu'on apprenne que d'autres salles de nouvelles ferment dans nos médias?

L'hon. Pascale St-Onge (ministre du Patrimoine canadien, Lib.): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question et aussi du fait que, contrairement aux conservateurs, les bloquistes ont participé à faire en sorte qu'on réussisse à passer à travers le processus pour adopter la Loi sur les nouvelles en ligne, mais aussi pour moderniser le cadre de la Loi sur la diffusion continue en ligne.

Maintenant, le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes va commencer à mettre en place ce nouveau cadre réglementaire. Nous aurons les résultats au cours des prochains mois et des prochaines années.

Une chose est sûre, c'est que, contrairement aux conservateurs, nous avons toujours été là pour soutenir nos créateurs et nos artistes. Nous allons continuer de le faire.

* * *

[Traduction]

LES SERVICES PUBLICS ET L'APPROVISIONNEMENT

M. Michael Cooper (St. Albert—Edmonton, PCC): Monsieur le Président, après huit ans, le gouvernement néo-démocrate—libéral n'en vaut pas le coût.

La présidente de la caisse noire environnementale nommée par les libéraux a dû démissionner dans la honte après qu'on ait appris qu'elle avait versé plus de 200 000 \$ de l'argent des contribuables à son entreprise. Un rapport indépendant révèle qu'il ne s'agit là que de la pointe de l'iceberg de la corruption de cette fondation.

Combien de proches du Parti libéral se sont servis à pleines mains dans la caisse noire environnementale?

● (1505)

L'hon. François-Philippe Champagne (ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, je suis certain que les Canadiens qui nous regardent à la maison se demandent de quoi parle le député. Je vais rectifier les faits concernant cette affaire.

Dès que nous avons été informés des allégations, nous avons commandé une enquête indépendante. Nous avons gelé les fonds de l'organisme. Nous avons accepté la démission de la présidente. La présidente-directrice générale a démissionné.

Questions orales

Nous allons aller au fond de cette affaire. Nous allons continuer d'attirer ces entreprises au Canada.

M. Michael Cooper (St. Albert—Edmonton, PCC): Monsieur le Président, selon le rapport indépendant, plusieurs membres du conseil d'administration ont voté en faveur de l'acheminement de fonds de la caisse vers des entreprises dans lesquelles ils avaient des intérêts. C'est scandaleux.

En dépit des preuves de transactions intéressées et de corruption, le ministre n'a pas jugé approprié de renvoyer qui que ce soit. Pourquoi? Quels initiés libéraux protège-t-il?

L'hon. François-Philippe Champagne (ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, ce qui est scandaleux, ce sont les allégations que les conservateurs font contre les gens.

Un gouvernement responsable se doit d'enquêter lorsque des allégations sont portées. C'est exactement ce que nous avons fait. Nous avons suspendu le financement de l'organisation. La présidente-directrice générale a démissionné. Nous avons accepté la démission de la présidente.

Nous allons faire toute la lumière sur cette affaire. Nous allons continuer d'aider les entreprises du pays. Nous allons investir dans les technologies vertes.

[Français]

Le Président: Encore une fois, j'espère que tous les députés auront l'obligeance d'écouter l'honorable député poser sa question, ainsi que la réponse.

L'honorable député de Louis-Saint-Laurent a la parole.

M. Gérard Deltell (Louis-Saint-Laurent, PCC): Monsieur le Président, après huit ans de ce gouvernement libéral, malheureusement, un trait de caractère de ce gouvernement, ce sont les problèmes d'éthique. Le dernier exemple, c'est malheureusement le fonds de 1 milliard de dollars pour une économie verte.

Le vérificateur général mène une enquête pour les 40 millions de dollars qui n'avaient pas été bien gérés. Aussi, la présidente de l'organisme s'est autoversée une subvention de 200 000 dollars pour sa compagnie. Elle a démissionné parce qu'elle a été prise la main dans le sac.

Les Canadiens qui nous écoutent veulent avoir une réponse claire du gouvernement. Quand et comment le gouvernement compte-t-il demander des comptes à ces gens-là, et rembourser l'argent que ces gens-là ont utilisé pour les petits amis libéraux?

L'hon. François-Philippe Champagne (ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, j'ai énormément de respect pour mon collègue de Louis-Saint-Laurent, c'est un homme honorable.

Aujourd'hui, les gens de Louis-Saint-Laurent qui le regardent se posent des questions parce qu'il sait très bien ce que le gouvernement a fait. Dès qu'il y a eu des allégations, nous avons commandé un rapport indépendant pour aller au fond des choses. Nous avons suspendu les fonds de l'organisation. La PDG de l'organisation a démissionné. La présidente du conseil d'administration a démissionné aussi.

Nous allons au fond des choses, mais nous allons continuer d'aider nos compagnies canadiennes.

L'INDUSTRIE TOURISTIQUE

M. René Arseneault (Madawaska—Restigouche, Lib.): Monsieur le Président, que ce soit dans ma belle région du Madawaska ou du Restigouche ou ailleurs au pays, les entreprises touristiques canadiennes fleurissent et continuent davantage à attirer les touristes de partout, dans tous les coins de notre beau et grand pays. Notre industrie touristique représente une opportunité de croissance en or, tellement que le Conseil mondial du voyage et du tourisme prévoit qu'elle pourrait doubler sa contribution au PIB du Canada d'ici 2033.

La ministre du Tourisme peut-elle nous dire comment notre gouvernement soutient le tourisme canadien pour attirer davantage le tourisme chez nous?

L'hon. Soraya Martinez Ferrada (ministre du Tourisme et ministre responsable de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, Lib.): Monsieur le Président, mon collègue a raison: l'industrie touristique, c'est 1,9 million d'emplois, une industrie qui est représentée dans toutes les municipalités du pays et qui génère 266 millions de dollars par jour.

Hier, nous avons lancé le Programme pour la croissance du tourisme, un fonds de 108 millions de dollars, livré par les agences économiques régionales. Ce sont des investissements qui visent à soutenir les entreprises, les organisations dans leur croissance et l'offre d'expérience touristique authentique.

Le tourisme, c'est non seulement une question d'économie, mais c'est une question de fierté.

* * *

[Traduction]

LES SERVICES PUBLICS ET L'APPROVISIONNEMENT

M. Garnett Genuis (Sherwood Park—Fort Saskatchewan, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement néo-démocrate—libéral a dépensé 54 millions de dollars pour l'application Arnaque-CAN, et les entrepreneurs qui l'ont créée font maintenant l'objet d'une enquête de la GRC. Voilà qui prouve une fois de plus qu'après huit ans, le premier ministre n'en vaut pas le coût.

Deux hauts fonctionnaires s'accusent mutuellement d'avoir menti au sujet de la décision de faire appel à GC Strategies. GC Strategies est une entreprise de deux personnes qui ne fait rien et qui sous-traite la totalité de son travail.

Le ministre responsable de cette décision va-t-il prendre la parole et expliquer à la Chambre pourquoi les services de GC Strategies ont été retenus?

• (1510)

L'hon. Dominic LeBlanc (ministre de la Sécurité publique, des Institutions démocratiques et des Affaires intergouvernementales, Lib.): Monsieur le Président, ce que je suis heureux d'expliquer à la Chambre, c'est le sérieux dont fait preuve le gouvernement face à des allégations de comportements répréhensibles à l'égard des fonds publics, des marchés publics et de la sous-traitance. Bien entendu, nous sommes très heureux que le comité se penche sur cette affaire et que la vérificatrice générale en soit également saisie.

Nous sommes aussi heureux du fait que lorsque ces problèmes ont été signalés, l'Agence des services frontaliers du Canada a pris les mesures qui s'imposaient en procédant à des examens internes et en transmettant tous les renseignements nécessaires aux autorités compétentes.

* * *

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

M. Rick Perkins (South Shore—St. Margarets, PCC): Monsieur le Président, l'ambassadeur de la Corée du Sud a dit à des fonctionnaires de Windsor que le géant de l'automobile Stellantis emploiera 1 600 travailleurs de la Corée du Sud, et non du Canada, à l'usine de batteries ayant reçu une subvention de 15 milliards de dollars. Toutes les mères qui touchent le salaire minimum, tous les couples qui ont du mal à payer leur hypothèque et tous les travailleurs syndiqués des chaînes de montage paieront chacun 1 000 \$ en impôts pour subventionner ces travailleurs étrangers.

Après huit ans, le premier ministre n'en vaut pas le coût. Le premier ministre veillera-t-il à ce que tous les emplois à l'usine de Stellantis soient occupés par des Canadiens, et non par des travailleurs étrangers?

L'hon. François-Philippe Champagne (ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, nous n'avons pas de leçons à recevoir des conservateurs. Ils n'ont rien fait pour les habitants de Windsor. Ils n'ont rien fait pour les travailleurs. Ils n'ont certainement rien fait pour le secteur de l'automobile.

S'il y a une chose que, nous, nous avons faite, c'est maximiser les possibilités pour les Canadiens. J'ai des nouvelles pour le député. Le PDG de l'entreprise vient de confirmer que l'usine emploiera 2 500 travailleurs canadiens et qu'il en faudra jusqu'à 2 300 pour la construire.

Voilà ce que j'appelle travailler pour les Canadiens.

M. Kyle Seeback (Dufferin—Caledon, PCC): Monsieur le Président, le ministre devrait se renseigner auprès de n'importe qui est prêt à lui parler, et je vais expliquer pourquoi aux députés.

Le taux de chômage à Windsor est de 7 %. On fait venir 1 600 travailleurs coréens. Cette usine va coûter 1 000 \$ à chaque famille canadienne. N'importe quel travailleur syndiqué au chômage de Windsor pourrait occuper un de ces emplois. Au lieu de cela, les libéraux font preuve d'incompétence et d'arrogance en donnant ces emplois à 1 600 Coréens.

Le ministre va-t-il promettre dès maintenant que les emplois seront offerts aux travailleurs du Canada, et non aux travailleurs de tout autre pays, y compris la Corée?

L'hon. François-Philippe Champagne (ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, je suis certain que les Canadiens sont choqués d'entendre le député répéter sans cesse les mêmes faussetés. Les Canadiens savent qu'on ne peut pas faire confiance aux conservateurs lorsqu'il est question d'emplois, de croissance ou du secteur de l'automobile.

Je vais répéter pour qu'il puisse prendre les chiffres en note: 2 500 emplois à l'usine et jusqu'à 2 300 emplois pour la construction de l'usine. C'est ce que le PDG a dit. C'est ce que nous allons faire. Nous allons créer des débouchés pour les Canadiens.

Questions orales

LA DÉFENSE NATIONALE

M. Andy Fillmore (Halifax, Lib.): Monsieur le Président, pendant la fin de semaine, des dirigeants, des parlementaires et des militaires de haut rang venus de démocraties du monde entier se sont réunis dans ma ville, Halifax, à l'occasion de la 15^e édition annuelle du Forum d'Halifax sur la sécurité internationale. Nous avons eu l'occasion de participer à des discussions constructives sur la sécurité internationale, la défense, le rôle des femmes dans le maintien de la paix, les menaces liées aux changements climatiques et encore plus.

Le ministre de la Défense nationale pourrait-il parler à la Chambre du travail important qui s'est accompli à Halifax au cours des derniers jours?

● (1515)

L'hon. Bill Blair (ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, je remercie le député d'Halifax de sa merveilleuse hospitalité.

En effet, la fin de semaine dernière, nous avons accueilli des dirigeants d'autres pays et un groupe de parlementaires fantastique à l'occasion du plus grand congrès sur la défense des démocraties, le Forum d'Halifax sur la sécurité internationale. Le Canada peut en être fier. C'était aussi une excellente journée pour la ville d'Halifax, puisque j'ai annoncé un investissement de 26 millions de dollars pour l'établissement du bureau régional de l'Accélérateur d'innovation pour la défense, ainsi que 188 millions de dollars destinés à une nouvelle installation d'instruction à la Base des Forces canadiennes Halifax, la base la plus importante au Canada.

La fin de semaine a été fantastique, tant pour la défense nationale du Canada que pour la formidable ville d'Halifax.

* * *

LES RESSOURCES NATURELLES

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Monsieur le Président, il reste très peu de temps pour s'attaquer au changement climatique, qui ne cesse de s'accélérer, et, comme le commissaire à l'environnement l'a clairement indiqué, un trop grand nombre de stratégies climatiques du gouvernement libéral sont loin d'être à la hauteur de la situation. Nous venons d'apprendre que l'Initiative canadienne pour des maisons plus vertes, le fonds fédéral qui permet aux propriétaires de rénover leurs maisons et d'installer des thermopompes, est déjà à court d'argent.

Le ministre s'engagera-t-il non seulement à renouveler le financement de cette initiative, mais aussi à l'adapter pour les propriétaires à faible revenu?

Ordres émanant du gouvernement

L'hon. Jonathan Wilkinson (ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, Lib.): Monsieur le Président, il est certain que l'amélioration de l'efficacité des bâtiments est extrêmement importante pour la lutte contre le changement climatique et pour l'utilisation appropriée des ressources naturelles. Nous avons mis en place un certain nombre de programmes, notamment le programme pour la conversion abordable du mazout à la thermopompe, mais aussi la stratégie pour les bâtiments verts, qui offre une subvention de 5 000 \$ aux Canadiens pour améliorer l'efficacité énergétique de leur maison. L'installation d'une thermopompe est la principale mesure mise en œuvre. Nous avons des ressources pour ce programme. Il a été extrêmement populaire. Nous continuerons à recevoir des demandes et, bien sûr, nous examinerons les résultats, comme pour chaque programme, et ce qui pourrait s'ajouter à ces initiatives à l'avenir.

* * *

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Mme Lisa Marie Barron (Nanaimo—Ladysmith, NPD): Monsieur le Président, les principaux organismes d'aide humanitaire du Canada réclament à l'unisson un cessez-le-feu à Gaza. Dans Nanaimo—Ladysmith, les gens réclament une intervention du gouvernement fédéral.

Il faut que tous les otages soient libérés et qu'un cessez-le-feu soit instauré pour empêcher que d'autres enfants soient tués, mais le premier ministre ne semble pas se rendre compte que ce conflit, qui a tué plus de 13 000 civils innocents et déplacé plus de 1,7 million de personnes, est une atrocité qui doit cesser immédiatement.

Je vais le demander de nouveau. Quand le premier ministre va-t-il réclamer un cessez-le-feu?

L'hon. Mélanie Joly (ministre des Affaires étrangères, Lib.): Monsieur le Président, nous avons vu les images horribles du 7 octobre, lorsque le Hamas a attaqué des Israéliens innocents. Évidemment, nous savons aussi que Gaza est l'un des pires endroits du monde où vivre à l'heure actuelle. Nous devons donc veiller à ce que tous les civils soient protégés. Nous devons veiller également à ce que de l'aide humanitaire se rende à Gaza.

Nous savons que des négociations entre Israël et le Hamas sont menées par l'entremise du Qatar. Nous souhaitons que tous les otages soient libérés et qu'on permette à l'aide humanitaire de se rendre à Gaza.

M. Kyle Seeback: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Dans la question que j'ai posée aujourd'hui, j'ai demandé au ministre si on allait faire venir 1 600 travailleurs de la Corée. Or, en se rendant à la Chambre des communes, on lui a posé cette question et il a répondu qu'il n'était pas étonné qu'il y ait un transfert de connaissances, car personne n'a jamais vraiment fabriqué de batteries en Amérique du Nord. Par conséquent, il admet que ces travailleurs viendront au Canada, puis il m'accuse de faire de la désinformation. Il devrait retirer...

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Je remercie le député de Dufferin—Caledon d'avoir soulevé ce point, qui a glissé vers une question de débat. J'invite le député à poser des questions à ce sujet au moment opportun.

ORDRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT

● (1520)

[Français]

LOI DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACCORD DE LIBRE-ÉCHANGE CANADA-UKRAINE DE 2023

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 20 novembre 2023, de la motion portant que le projet de loi C-57, Loi portant mise en œuvre de l'Accord de libre-échange entre le Canada et l'Ukraine de 2023, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

Le Président: Comme il est 15 h 20, la Chambre procédera maintenant au vote par appel nominal différé sur la motion à l'étape de la deuxième lecture du projet de loi C-57.

Convoquez les députés.

● (1530)

(La motion, mise aux voix, est adoptée par le vote suivant:)

*(Vote n° 450)***POUR**

Députés

Aldag	Alghabra
Ali	Anand
Anandasangaree	Angus
Arseneault	Arya
Ashton	Atwin
Bachrach	Badawey
Bains	Baker
Barron	Barsalou-Duval
Battiste	Beaulieu
Beech	Bendayan
Bennett	Bergeron
Bérubé	Bibeau
Bittle	Blair
Blanchette-Joncas	Blaney
Blois	Boissonnault
Boulerice	Bradford
Brière	Brunelle-Duceppe
Cannings	Carr
Casey	Chabot
Chagger	Chahal
Champagne	Champoux
Chatel	Chen
Chiang	Collins (Hamilton East—Stoney Creek)
Cormier	Coteau
Dabrusin	Damoff
Davies	DeBellefeuille
Desbiens	Desilets
Desjarlais	Dhaliwal
Dhillon	Diab
Drouin	Dubourg
Duclos	Duguid
Dzerowicz	Ehsassi
El-Khoury	Erskine-Smith
Fillmore	Fisher
Fonseca	Fortier
Fortin	Fragiskatos
Fraser	Gaheer
Gainey	Garon
Garrison	Gaudreau
Gazan	Gerretsen
Gill	Gould
Green	Guilbeault
Hajdu	Hanley
Hardie	Hepfner

Ordres émanant du gouvernement

Holland	Hughes	Ferreri	Findlay
Hussen	Hutchings	Gallant	Généreux
Iacono	Idlout	Genuis	Gladu
Ien	Jaczek	Godin	Goodridge
Johns	Joly	Gourde	Gray
Jones	Jowhari	Hallan	Hoback
Julian	Kayabaga	Jeneroux	Kelly
Kelloway	Khera	Khanna	Kitchen
Koutrakis	Kusmierczyk	Kmiec	Kram
Kwan	Lalonde	Kramp-Neuman	Kurek
Lambropoulos	Lametti	Kusie	Lake
Lamoureux	Lapointe	Lawrence	Lehoux
Larouche	Lattanzio	Leslie	Lewis (Essex)
Lauzon	LeBlanc	Lewis (Haldimand—Norfolk)	Liepert
Lebouthillier	Lemire	Lloyd	Lobb
Lightbound	Long	Maguire	Majumdar
Longfield	Louis (Kitchener—Conestoga)	Martel	Mazier
MacAulay (Cardigan)	MacDonald (Malpeque)	McCauley (Edmonton West)	McLean
MacGregor	MacKinnon (Gatineau)	Melillo	Moore
Maloney	Martinez Ferrada	Motz	Muys
Masse	Mathysen	Nater	Patzer
May (Cambridge)	May (Saarich—Gulf Islands)	Paul-Hus	Perkins
McDonald (Avalon)	McGuinty	Poilievre	Redekopp
McKay	McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)	Reid	Richards
McLeod	McPherson	Roberts	Rood
Mendès	Miao	Ruff	Scheer
Miller	Morrice	Schmale	Seebach
Morrissey	Murray	Shields	Shiplely
Naqvi	Ng	Small	Soroka
Noormohamed	Normandin	Steinley	Stewart
O'Connell	Oliphant	Strahl	Stubbs
O'Regan	Pauzé	Thomas	Tochor
Petitpas Taylor	Piamondon	Tolmie	Uppal
Powlowski	Qualtrough	Van Popta	Vecchio
Rayes	Robillard	Vidal	Vien
Rodriguez	Rogers	Viersen	Vis
Romanado	Rota	Wagantall	Warkentin
Sahota	Sajjan	Waugh	Webber
Saks	Samson	Williams	Williamson
Sarai	Savard-Tremblay	Zimmer — 109	
Scarpaleggia	Schiefke		
Serré	Sgro		
Shanahan	Sidhu (Brampton East)		
Sidhu (Brampton South)	Simard		
Sinclair-Desgagné	Singh		
Sorbara	Sousa		
Ste-Marie	St-Onge		
Sudds	Tassi		
Taylor Roy	Thériault		
Therrien	Thompson		
Trudeau	Trudel		
Turnbull	Valdez		
Van Bynen	van Koeverden		
Vandal	Vandenbeld		
Vignola	Villemure		
Virani	Vuong		
Weiler	Wilkinson		
Yip	Zahid		
Zarrillo — 205			

CONTRE

Députés

Abouttaif	Aitchison
Albas	Allison
Arnold	Baldinelli
Barlow	Barrett
Berthold	Bezan
Block	Bragdon
Brassard	Brock
Calkins	Caputo
Carrie	Chong
Cooper	Dalton
Davidson	Deltell
d'Entremont	Doherty
Dowdall	Dreeshen
Duncan (Stormont—Dundas—South Glengarry)	Ellis
Epp	Falk (Provencher)

PAIRÉS

Députés

Fry	Housefather
Khalid	Lantsman
Mendicino	Michaud
Morantz	Morrison
Perron	Rempel Garner
Sarai	Sheehan — 12

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

[Traduction]

En conséquence, le projet de loi est renvoyé au Comité permanent du commerce international.

(Le projet de loi est lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.)

Ordres émanant du gouvernement

● (1535)

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. Gerald Soroka (Yellowhead, PCC): Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec la députée de Kelowna—Lake Country.

Je prends la parole aujourd'hui au sujet du projet de loi C-52, une mesure législative qui vise essentiellement à s'attaquer aux éléments complexes et inefficaces qui minent le système de transport aérien du Canada. Ce projet de loi, qui a été présenté à la fin de la session du printemps, faisait suite à ce qu'on peut qualifier de période désastreuse pour les voyageurs aériens canadiens: un été et une période des Fêtes marqués par des bouleversements sans précédent et un fort mécontentement chez les passagers.

Même si la présentation du projet de loi C-52 peut sembler une étape vers la résolution de ces problèmes, nous devons jeter un regard critique sur sa version actuelle pour déterminer si elle a vraiment le potentiel d'apporter des changements significatifs. Le projet de loi propose d'établir des normes de service pour les entités du secteur du transport aérien et d'appliquer des règlements plus stricts. Cependant, il faut que nous nous penchions sur les détails du projet de loi, ou plutôt sur l'absence de détails.

Il est clair que le gouvernement tente d'agir, mais nous devons nous demander si cette mesure est substantielle ou si elle n'est qu'une façade. L'arriéré des plaintes à l'Office des transports du Canada est un problème criant. Il atteint plus de 60 000 plaintes, et les passagers doivent attendre plus de 18 mois avant d'obtenir un règlement. Toutefois, ce projet de loi ne réglerait pas ce grave problème. Il n'établirait pas de normes de service explicites pour l'Office des transports du Canada, ce qui laisserait des milliers de Canadiens sans solution rapide à leurs plaintes. De plus, la façon dont les normes de service de l'industrie seraient définies soulève des préoccupations. Le projet de loi laisserait une grande partie de cette tâche à des processus de réglementation et de consultation futurs, ce qui pourrait donner lieu à des normes qui favoriseraient l'industrie et le gouvernement libéral plutôt que les passagers. Le manque de clarté quant aux entités visées par ce projet de loi et l'exclusion d'acteurs clés comme l'Agence des services frontaliers du Canada ne font qu'ajouter à l'incertitude.

Le pouvoir que le projet de loi conférerait au ministre et au Cabinet pour élaborer de futurs règlements est troublant. Cette approche indique qu'on hésite à prendre des mesures décisives maintenant et qu'on préfère reporter à plus tard des décisions cruciales. Elle ne nous permet pas de croire que le gouvernement libéral actuel réglerait rapidement et efficacement les problèmes en cause. Nous devons nous demander si le projet de loi C-52 serait la solution rigoureuse dont les voyageurs aériens canadiens ont désespérément besoin.

Le projet de loi C-52 fait suite aux cafouillages dont ont été victimes les voyageurs aériens sous le gouvernement libéral actuel, mais son contenu nous laisse avec davantage de questions que de

réponses. Songeons tout d'abord au contexte qui a mené à sa présentation.

Nous avons connu non pas une, mais deux saisons de voyages chaotiques. Partout au pays, des voyageurs ont été confrontés à des annulations, à des retards et à un service à la clientèle cauchemardesque. Ce projet de loi, qui vise à remédier à cette situation, semble davantage axé sur les processus réglementaires que sur l'offre d'une aide immédiate aux voyageurs canadiens. Même s'il propose des normes de service et d'exploitation dans nos aéroports, ces normes restent vagues et devront être définies dans de futurs règlements. Ce flou ne fera pas grand-chose pour inspirer confiance dans une résolution rapide des problèmes actuels. Le projet de loi donne l'impression qu'on prend des mesures, alors qu'en réalité on reporte les décisions les plus importantes, laissant les voyageurs dans l'incertitude quant au moment où ces améliorations auront lieu et à la façon dont elles se produiront.

L'arriéré dans la résolution des plaintes est particulièrement troublant. Des milliers de Canadiens sont actuellement dans des limbes bureaucratiques, attendant une réponse à leurs plaintes. Le projet de loi C-52 n'offre aucune solution concrète permettant d'accélérer le processus. Cette situation est inacceptable et constitue une omission flagrante dans un projet de loi visant à accroître la transparence et la reddition de comptes au sein de notre système de transport.

De plus, bien que noble, l'approche adoptée dans ce projet de loi au sujet des aspects plus vastes des voyages aériens, comme l'inclusion de plans d'action en matière de diversité, de rapports et de changements climatiques semble détourner l'attention de l'urgence de régler les problèmes d'exploitation actuels. Je me permets de souligner l'ironie dans le fait que le gouvernement libéral exige des plans d'action en matière de changements climatiques de la part des autorités aéroportuaires alors que sa propre stratégie est truffée d'incohérences et de lacunes, comme la récente exonération de la taxe sur le carbone accordée aux Canadiens des provinces de l'Atlantique.

● (1540)

Quand on examine de près les dispositions du projet de loi sur les normes de service, on constate encore une fois une certaine ambiguïté. L'absence de normes clairement définies soulève des préoccupations quant à l'efficacité de la réglementation à l'avenir. Comment pouvons-nous assurer que les normes, une fois en vigueur, seront véritablement avantageuses pour les passagers et non pas uniquement pour l'industrie?

Un autre point litigieux, c'est le fait que le projet de loi exclut certaines entités clés, notamment l'Agence des services frontaliers du Canada. L'Agence contribue au bon fonctionnement de nos aéroports, c'est indéniable, alors j'ai du mal à comprendre qu'on l'ait exclue du champ d'application du projet de loi. C'est préoccupant. Il convient par ailleurs d'examiner minutieusement les vastes pouvoirs conférés au ministre et au Cabinet pour l'élaboration de futurs règlements.

Bien que je comprenne la nécessité de prévoir un certain degré de souplesse pour tout ce qui touche la réglementation, l'étendue du pouvoir discrétionnaire accordé ici est inquiétante. Elle sous-entend une réticence à établir des normes rigoureuses dans le projet de loi. On opte plutôt pour une approche attentiste où des décisions cruciales sont laissées à de futurs processus réglementaires.

Compte tenu de ces problèmes, je n'ai pas forcément tort de qualifier le projet de loi C-52 de mesure législative sans mordant. Le projet de loi ne semble pas contenir les dispositions exécutoires précises qui sont nécessaires pour relever les défis immédiats dans notre système de transport aérien. La population canadienne mérite plus qu'une simple promesse de réglementation future. C'est maintenant que les Canadiens ont besoin de changements concrets et efficaces.

Dans le cadre de ce débat, il est essentiel que nous nous concentrons sur ce qui compte vraiment: l'expérience et les droits des voyageurs aériens canadiens. Notre évaluation de ce projet de loi doit être fondée sur un engagement à veiller à ce que les besoins de ces derniers soient satisfaits, leurs droits protégés et leurs voix entendues.

Alors que nous discutons du projet de loi C-52, reconnaissons que si l'intention du législateur constitue un point de départ, ce sont les résultats tangibles qui comptent vraiment. Après avoir subi d'importantes perturbations dans ses déplacements aériens, le public canadien mérite plus que des promesses d'action future. Il lui faut des solutions immédiates et efficaces qui règlent les problèmes fondamentaux qui entachent l'expérience des voyageurs.

Les conservateurs restent déterminés à plaider en faveur d'un système de transport aérien solide et réactif qui respecte les droits et les besoins des passagers. Nous croyons en un cadre qui responsabilise toutes les entités réglementées par le gouvernement fédéral tout en garantissant qu'elles assument la responsabilité financière des retards et des annulations. Cela inclut les compagnies aériennes, les aéroports et plusieurs autres organisations et entités fédérales impliquées dans le secteur du transport aérien.

Si le projet de loi C-52 fait un pas vers la résolution de certains aspects du système de transport aérien, il n'apporte pas la réforme globale nécessaire. L'absence de normes de service précises, l'exclusion d'entités clés et la place trop large réservée aux règlements futurs laissent beaucoup à désirer.

En tant que représentants de la population canadienne, nous avons le devoir de veiller à ce que toute mesure législative adoptée par la Chambre serve vraiment les intérêts de notre pays. Nous continuerons de réclamer une solution plus définitive et plus efficace aux problèmes de notre système de transport aérien. Nous devons aux Canadiens de bien faire les choses.

Je serai heureux de répondre aux questions sur mon intervention concernant le projet de loi.

• (1545)

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, nous étudions le projet de loi C-52 à l'étape de la deuxième lecture. Dans son titre, le projet de loi fait référence au transport de passagers, mais il ne s'applique, comme nous le savons, qu'au transport aérien et à certaines formes de transport maritime. Le transport ferroviaire de passagers est constamment négligé au Canada.

Maintenant que nous sommes à l'étape de la deuxième lecture, mon collègue serait-il d'accord pour que le comité traite spécifiquement de la question du bruit des aéronefs et des avions à réaction, de même que de ses effets sur les circonscriptions de l'ensemble du pays?

M. Gerald Soroka: Monsieur le Président, je crois qu'on pourra certainement apporter de nombreuses améliorations au projet de loi

Ordres émanant du gouvernement

lorsqu'il sera renvoyé au comité. C'est le plus grand défi. Il y a beaucoup d'incertitude et d'ambiguïté dans ce projet de loi. Une fois fait quelque chose, alors qu'il n'accomplit rien en fin de compte. Le projet de loi ne protège pas vraiment les droits et libertés des voyageurs, qu'ils voyagent par avion, par train ou par tout autre moyen de transport. Nous devons réévaluer la question lorsque le comité sera saisi du projet de loi, c'est indéniable.

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, les conservateurs me rendent plutôt perplexe. Ils disent que le projet de loi comporte des éléments positifs, mais ils s'opposent à son renvoi au comité. C'est ce qu'ils laissent entendre. La même chose vient de se passer à la mise aux voix de l'accord commercial Canada-Ukraine...

Le vice-président: Je suis navré d'interrompre le député, mais nous avons un problème avec l'interprétation.

[Français]

Mme Andréanne Larouche: Monsieur le Président, il y a des problèmes avec le microphone du député. Cela empêche l'interprétation en français. Le microphone est trop proche, ce qui crée des rebonds. Il faut faire attention à la santé des interprètes.

[Traduction]

Le vice-président: Je demanderais au député de garder son écouteur aussi loin du microphone que possible.

Le secrétaire parlementaire a la parole. Je vais lui permettre de reprendre du début.

M. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, ma question porte sur le Parti conservateur et son approche par rapport aux projets de loi.

Aujourd'hui, le débat porte sur un projet de loi qui va manifestement aider les voyageurs canadiens. Les conservateurs disent qu'ils en approuvent certains aspects, mais ils voteront contre le projet de loi. Il semble qu'ils ne veulent pas qu'il soit renvoyé au comité. La même chose vient de se passer à la mise aux voix de l'accord commercial Canada-Ukraine. Ils ont voté contre. C'est incroyable. Pourquoi? Ils disent que certains éléments les dérangent. Pourtant, ils osent dire qu'ils appuient le commerce international.

Ma question à l'intention des conservateurs aujourd'hui est la suivante. Pourquoi font-ils preuve d'une telle incohérence lorsqu'ils votent sur les dossiers à l'étude à la Chambre des communes? Ils me semblent très irresponsables.

M. Gerald Soroka: Monsieur le Président, je dois le reconnaître, le député de Winnipeg-Nord est un exceptionnellement doué pour ce qui est de vanter les mérites du gouvernement libéral. Or, même lui a affirmé qu'il semble que nous améliorerons le sort des passagers aériens, mais est-ce vraiment le cas? Non. C'est le problème.

Nous avons dit que, oui, nous appuyions l'esprit du projet de loi parce qu'il pourrait aider les passagers aériens, mais c'est là le problème. On a seulement l'impression qu'il le fera; ce ne sera pas le cas. Le projet de loi ne fera qu'alourdir la réglementation. Quelle surprise. C'est déjà le problème du système de transport aérien canadien. Il est accablé par les lourdeurs d'une réglementation excessive. On n'a pas besoin de plus de règlements. Il faut prévoir des situations claires et précises pour que les passagers connaissent leurs droits et que les gens qui doivent respecter ces droits le fassent.

Ordres émanant du gouvernement

• (1550)

[Français]

Mme Andréanne Larouche (Shefford, BQ): Monsieur le Président, en ce qui a trait au projet de loi C-52, le Bloc québécois a soulevé le fait que cela donnait beaucoup de latitude au ministre des Transports, qui va procéder par règlement. Cela génère donc beaucoup d'inquiétude de la part des différentes organisations. Pour nous, comme législateurs, cela nous donne moins de contrôle pour remplir notre rôle d'opposition, pour surveiller si ce qui est là est bon en donnant trop de pouvoir au ministre des Transports et pour apporter des mesures.

Est-ce que cela va vraiment permettre de créer un comité consultatif pour la question du bruit dans les communautés à proximité des aéroports? Est-ce que les aéroports vont vraiment avoir un plan pour réduire la pollution? Si le ministre fonctionne par règlement et si nous avons moins de pouvoir comme législateurs, nous ne pourrions pas jouer convenablement notre rôle d'opposition.

J'aimerais savoir ce qu'en pense mon collègue au sujet de ces quelques petits bémols.

[Traduction]

M. Gerald Soroka: Monsieur le Président, la députée a soulevé de très bons points. La situation est très ambiguë parce que nous ne savons pas quelle serait l'ampleur des pouvoirs que le ministre se conférerait ni quel type de règles ou de règlements devraient être respectés.

En outre, nous ne savons pas si, en plus des droits des passagers, les droits de la population seront aussi protégés en ce qui a trait à la pollution sonore, comme l'a souligné la députée.

Le comité aura beaucoup de travail à faire pour corriger tous les problèmes du projet de loi, et j'espère que ce dernier pourra lui être renvoyé dans les plus brefs délais.

Mme Tracy Gray (Kelowna—Lake Country, PCC): Monsieur le Président, c'est toujours un privilège de prendre la parole au nom des habitants de Kelowna-Lake Country.

Aujourd'hui, je prends la parole au sujet de la mesure législative du gouvernement, le projet de loi C-52, Loi sur l'amélioration de la transparence et de la responsabilité dans le système de transport. Le projet de loi a été initialement présenté par l'ancien ministre des Transports. Le projet de loi C-52 a des répercussions d'une grande portée sur le réseau de transport du Canada et, en tant qu'opposition officielle, il est de notre devoir de veiller à ce qu'il réponde véritablement aux préoccupations sérieuses et constantes de nombreux Canadiens à l'égard du secteur des transports.

Le projet de loi propose d'établir des normes de service publiques pour les entreprises privées et les organismes gouvernementaux responsables du transport aérien dans les aéroports du Canada presque exclusivement par voie de règlements, qui seraient élaborés par le ministre et le Cabinet.

En outre, le projet de loi propose d'exiger des administrations aéroportuaires qu'elles officialisent les processus de consultation sur le bruit et les normes environnementales et qu'elles publient des informations sur leurs directeurs et leurs cadres supérieurs. Enfin, le projet de loi C-52 vise à modifier la Loi maritime du Canada en ce qui concerne la fixation des droits par les administrations portuaires canadiennes.

D'abord et avant tout, le moment choisi pour présenter le projet de loi soulève des inquiétudes. Le projet de loi C-52 a été présenté le 20 juin dernier, un jour seulement avant que la Chambre ajourne ses travaux pour l'été. Cela soulève des questions sur les motivations et les intentions du gouvernement. Il est essentiel de se demander si le moment n'a pas été choisi pour détourner l'attention des crises précédentes liées aux voyages et pour donner l'impression d'une intervention rapide.

Entre les étés de 2022 et 2023, les voyageurs canadiens ont connu une saison des voyages désastreuse, marquée par de nombreuses annulations de vols et des retards inacceptables. Auparavant, il y avait eu la gestion désastreuse des passeports, mais c'est un tout autre problème. Plus particulièrement, la saison des voyages du temps des Fêtes, l'année dernière, a été le théâtre d'encore plus de chaos et de frustration dans les aéroports. Ces événements ont fait ressortir la nécessité d'apporter des améliorations importantes à notre système de transport.

Cependant, les libéraux se concentrent sur les annonces et les consultations plutôt que sur l'obtention de résultats tangibles pour les voyageurs canadiens. Quelle est leur solution? Ils veulent se donner plus de pouvoir.

L'un des problèmes les plus urgents dans notre système de transport, c'est l'arriéré des plaintes auprès de l'Office des transports du Canada. Cet arriéré a augmenté de 3 000 plaintes par mois, ce qui fait que 60 000 plaintes — un nombre effarant — sont aujourd'hui en attente d'un règlement.

Cet arriéré représente des milliers de passagers canadiens dont l'expérience de voyage a été perturbée ou retardée, ou dont les services ont été perturbés sous une forme ou une autre. Tous ces passagers attendent des réponses. Ils n'ont pas été en mesure de régler leurs demandes d'indemnisation auprès des compagnies aériennes, et on leur demande maintenant d'attendre plus de 18 mois pour que l'Office des transports du Canada examine leurs plaintes.

Cette situation est un affront et prolonge ce qui pourrait être de graves problèmes. Les gens ont perdu de l'argent, mais les compagnies aériennes ne sont pas tenues responsables de la mauvaise gestion ni de la piètre qualité du service.

Plus récemment, nous avons entendu des récits accablants sur le traitement réservé aux passagers handicapés d'Air Canada et de WestJet. Dans le cas d'Air Canada, en mai dernier, deux employés, à qui la compagnie aérienne n'a pas donné de formation sur l'équipement approprié, ont tenté de transporter physiquement un passager, mais ils l'ont échappé. Dans un autre cas, le respirateur d'une femme a été débranché et un appareil élévateur lui est tombé sur la tête. Par ailleurs, à Vancouver, un homme a été contraint de se traîner hors de l'avion après son vol. Air Canada a admis avoir enfreint les règlements fédéraux sur l'accessibilité.

Apparemment, ces passagers ont reçu un avis et des excuses. Espérons qu'ils recevront aussi le dédommagement auquel ils ont droit. Air Canada a dit qu'elle prendrait les mesures nécessaires pour assurer le respect de la réglementation. J'ai hâte au jour où le PDG d'Air Canada viendra comparaître devant le comité des ressources humaines, où je siège, car nous l'avons convoqué pour témoigner et expliquer aux Canadiens exactement comment sa compagnie aérienne entend se conformer à la loi.

Le dernier exemple est celui d'une paralympienne qui a utilisé les services de WestJet et qui a dû se hisser elle-même, marche par marche, jusque dans l'avion. On a rapporté qu'elle a déclaré avoir été frustrée et humiliée par cet incident, surtout qu'il y avait une rampe à moins de 50 mètres.

Tous ces incidents sont troublants, décevants et inacceptables pour les personnes handicapées qui les ont vécus. Malheureusement, le projet de loi C-52, dont nous débattons aujourd'hui, ne fournit pas de solutions pour éliminer l'arriéré des plaintes et il ne fixe aucune norme de service précise pour les mécanismes de reddition de comptes.

• (1555)

Les entités sous réglementation fédérale impliquées dans le transport aérien doivent également être tenues responsables des retards ou des annulations. Il s'agit notamment des compagnies aériennes, des aéroports, de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, de NAV CANADA et de l'Agence des services frontaliers du Canada. Toutefois, le projet de loi ne répond pas à ces attentes.

Bien que le projet de loi aborde certains aspects de la responsabilité et de la transparence, il ne responsabilise pas toutes les entités concernées pour garantir un transport aérien à la fois fluide et fiable. Une approche globale à l'égard de la responsabilité devrait englober tous les intervenants qui participent à l'expérience de voyage. L'une des préoccupations majeures concernant le projet de loi C-52, c'est la concentration du pouvoir entre les mains du ministre et du Cabinet pour l'élaboration des futurs règlements.

Si la souplesse réglementaire peut être utile, ce projet de loi ne prévoit pas d'améliorations législatives concrètes. On le constate souvent avec le gouvernement libéral; bien des choses sont laissées à la réglementation, ce qui conduit à l'incertitude et au manque de transparence. On l'a vu avec le projet de loi C-11, visant à censurer Internet, et avec le projet de loi sur les prestations d'invalidité. Cette mesure législative repose sur des promesses de futurs règlements, ce qui soulève des inquiétudes quant à l'imprécision et au risque de décisions arbitraires. Il ne s'agit même pas d'un pansement. C'est une reconnaissance de dette pour un pansement.

Dans un secteur aussi important que le transport où des services essentiels sont offerts, et où le confort et la commodité dont jouissent les Canadiens sont en jeu, il est primordial que les règlements soient bien définis et qu'ils ne soient pas laissés à la discrétion du ministre ou du gouvernement du moment. Le fait que le projet de loi ne présente pas une telle orientation claire comportant des solutions précises aux problèmes de longue date du système canadien de transport est une grave lacune. Même si le projet de loi a pour objectif d'améliorer la transparence et la reddition de comptes dans le système de transport, il n'offre rien pour atteindre cet objectif. Il n'apporte pas de solutions concrètes aux problèmes qui minent le système depuis des années. Pour ce qui est des résultats et des personnes qui devront rendre des comptes, le projet de loi ne prévoit rien.

Il faut un projet de loi qui cerne les problèmes et qui offre des solutions tangibles. En tant que législateurs, nous avons le devoir de nous assurer que les projets de loi qui sont adoptés sont efficaces et utiles à la population canadienne. Dans sa forme actuelle, le projet de loi C-52 ne répond pas à ces critères.

Affaires courantes

• (1600)

Le Président: Je suis désolé d'interrompre la députée de Kelowna—Lake Country au milieu de son discours.

Comme il est 16 heures, conformément à l'ordre adopté le jeudi 9 novembre, j'invite maintenant la vice-première ministre et ministre des Finances à faire une déclaration.

AFFAIRES COURANTES

[Traduction]

L'ÉNONCÉ ÉCONOMIQUE DE L'AUTOMNE

L'hon. Chrystia Freeland (vice-première ministre et ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, conformément à l'article 32(2) du Règlement, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, l'« Énoncé économique de l'automne 2023 ».

Notre gouvernement a été élu sur la promesse d'être là pour la classe moyenne. Et notre plan économique se concentre sur la création d'une économie qui fonctionne pour tout le monde — avec de bons emplois sur lesquels les gens peuvent compter.

[Français]

Les grands investissements pour le transport en commun, les usines de batteries pour les véhicules électriques et les nouveaux projets d'énergie ne sont pas juste des dépenses isolées dans notre énoncé économique, ce sont de vrais investissements sur des décennies dans la croissance économique, une croissance qui va créer des emplois pour la classe moyenne, augmenter les revenus et accroître la prospérité des communautés de la classe moyenne.

[Traduction]

À l'image du Chemin de fer transcontinental, il y a un siècle, ce sont des investissements structurants que seuls les gouvernements peuvent faire. Nous croyons en notre pays. Et nous croyons en son potentiel extraordinaire. Et c'est pour cela que nous faisons les investissements nécessaires pour que le Canada atteigne son plein potentiel.

Les investissements dans les garderies abordables sont également un investissement dans notre infrastructure sociale. Et c'est aussi une politique économique transformatrice. Une politique qui donne aux enfants le meilleur départ possible dans la vie. Une politique qui fait économiser des milliers de dollars par année aux familles de la classe moyenne. Et une politique qui favorise un taux record d'emploi chez les femmes et aide à lutter contre la pénurie de main-d'œuvre ayant contribué à l'inflation. Quand nous avons annoncé un plan pour mettre sur pied un système pancanadien de garderies abordables, certains Canadiens ont été sceptiques. Et avec raison. Après tout, cette promesse avait été faite et rompue pendant cinq décennies. Aujourd'hui, cependant, seulement deux ans et demi après le lancement de notre plan, cette initiative porte ses fruits. Les frais de garde ont baissé d'au moins 50 % partout au Canada. Dans six provinces et territoires, les frais de garde sont déjà de seulement 10 \$ par jour. Et nous sommes en voie d'offrir des services de garde exceptionnels à 10 \$ par jour partout au Canada d'ici 2026.

Affaires courantes

[Français]

Ce sont les femmes du Québec qui nous ont montré la voie à suivre en matière de services de garde à prix abordable. Notre plan soutient donc la création de 30 000 nouvelles places afin que les services de garde soient encore plus accessibles partout dans la belle province.

• (1605)

[Traduction]

Quand nous améliorons le filet social du Canada, avec l'Allocation canadienne pour enfants, l'Allocation canadienne pour les travailleurs ou le Régime de pensions du Canada, notre objectif est de réduire les inégalités et d'augmenter les revenus. Et c'est aussi pour nous assurer que tout le monde peut vraiment bénéficier de la prospérité de notre pays. Non pas par pensée magique, mais de manière calculée. En investissant dans notre économie, nos communautés et une nouvelle génération d'emplois pour la classe moyenne, nous nous sommes assurés, sans compromis, que ces investissements offrent de véritables opportunités économiques pour toutes les Canadiennes et tous les Canadiens. C'est ça, notre plan économique.

[Français]

Pensons seulement à tout le chemin parcouru. Tout de suite après une décennie d'austérité sous les conservateurs, notre gouvernement a sorti près de 2,3 millions de Canadiennes et de Canadiens de la pauvreté. L'inflation descend et les salaires augmentent. Les économistes du secteur privé prévoient maintenant que le Canada évitera la récession postpandémique que bien des gens avaient prévue.

[Traduction]

Grâce à notre plan économique, le Canada est maintenant une place de choix pour les investissements étrangers. Dans la première moitié de cette année, le Canada s'est classé au troisième rang parmi tous les pays du monde pour ce qui est du volume d'investissements directs étrangers reçus. De plus, le Canada a attiré plus d'investissements par habitant que tous les alliés du G7. Plus d'investissements que les États-Unis, le Royaume-Uni, l'Allemagne, l'Italie, la France ou le Japon. Le FMI prévoit que le Canada connaîtra également la plus forte croissance économique parmi les pays du G7 l'an prochain.

Qu'est-ce que cela veut dire pour les gens? Cela veut dire que notre économie crée de bons emplois pour les Canadiens d'un océan à l'autre. Et si l'on compare la situation à la période prépandémique, je suis vraiment contente de pouvoir dire que plus d'un million de Canadiens de plus ont aujourd'hui un emploi.

Il nous reste à tous du travail à accomplir, mais notre plan économique fonctionne.

[Français]

Cela étant dit, je sais que beaucoup de Canadiennes et de Canadiens vivent des moments difficiles ces jours-ci. Je comprends parfaitement que, après trois années difficiles, après une pandémie, l'inflation et l'augmentation des taux d'intérêt, les Canadiennes et les Canadiens sont fatigués, frustrés et sous pression.

Aujourd'hui, les Canadiennes et les Canadiens méritent que nous nous attaquions à la souffrance réelle que beaucoup d'entre eux ressentent, et que nous le fassions en proposant une vision de l'avenir optimiste et réaliste pour notre pays. C'est ma priorité. C'est la priorité de notre gouvernement et c'est la priorité de cet énoncé économique de l'automne.

[Traduction]

Le fondement de notre Énoncé économique de l'automne est notre plan de gestion financière responsable. Devant l'inflation mondiale, notre gouvernement a réduit le déficit plus rapidement que tout autre pays du G7. L'inflation a diminué, passant de 8,1 % l'année dernière à seulement 3,1 % à l'heure actuelle. Nous évitons d'alimenter l'inflation en prenant bien soin d'investir dans les priorités que les Canadiens ont aujourd'hui et dans la croissance de demain qui garantira la viabilité de nos finances.

Le Canada maintient le plus faible déficit et le plus faible ratio de la dette/PIB du G7. Et les nouvelles réductions de dépenses gouvernementales prévues dans cet Énoncé économique de l'automne s'ajoutent aux compressions de 15 milliards de dollars dans la fonction publique qui ont déjà été annoncées au printemps. Nous veillons à ce que les finances du Canada restent viables. Parce que, de cette façon, nous pourrions continuer d'investir dans les Canadiennes et les Canadiens pendant les années à venir.

• (1610)

[Français]

Fondé sur notre plan budgétaire responsable, notre énoncé économique de l'automne vise deux objectifs. Le premier objectif consiste à continuer de soutenir la classe moyenne à un moment où certains prix restent élevés et où, pour beaucoup de gens, le renouvellement de l'hypothèque est imminent.

Ainsi, nous apportons au droit de la concurrence au Canada les modifications les plus importantes de notre génération.

Ce geste sans précédent prévoit la répression des prix abusifs et d'autres tactiques utilisées par les grandes entreprises pour augmenter les coûts que doivent payer les Canadiennes et les Canadiens. Parler du droit de la concurrence peut sembler ésotérique, mais ce n'est pas le cas. Il s'agit plutôt d'une nouvelle mesure importante et concrète qui va contribuer à la stabilisation des prix et offrir plus de choix aux Canadiennes et aux Canadiens.

Nous agissons contre les frais indésirables qui pèsent lourd sur les Canadiennes et les Canadiens tous les jours. Nous lançons une enquête sur les frais d'itinérance qui font grimper les factures de téléphone des Canadiennes et des Canadiens. Nous supprimons la TPS et la TVH sur les services de psychothérapie et de counseling afin que les Canadiennes et les Canadiens puissent recevoir le soutien dont ils ont besoin. Nous étendons l'assurance-emploi aux parents qui adoptent un enfant et mettons en place de nouveaux congés pour les travailleurs et les travailleuses sous réglementation fédérale qui vivent un deuil à la suite d'une fausse couche, parce que chaque famille, peu importe sa composition, devrait avoir le temps de tisser des liens. Chaque femme devrait avoir le temps de se remettre de la douleur ressentie après une fin de grossesse.

Affaires courantes

[Traduction]

Pour protéger les Canadiennes et les Canadiens qui ont du mal à rembourser leurs prêts hypothécaires en cette période de hausse des taux d'intérêt, j'annonce aujourd'hui la nouvelle Charte hypothécaire canadienne, qui détaille les mesures d'allègement hypothécaire adaptées auxquelles les Canadiennes et les Canadiens peuvent s'attendre de leur banque s'ils sont en difficulté financière. Notre objectif est d'aider les Canadiennes et les Canadiens à traverser une période extrêmement difficile. Nous le faisons en veillant à ce qu'ils disposent de l'aide dont ils ont besoin pour payer leur hypothèque et conserver leur logement lorsqu'ils renouvellent leur prêt à un moment où les taux d'intérêt sont plus élevés. Nous sommes déterminés à prendre d'autres mesures s'il y a lieu.

Notre deuxième objectif est tout aussi urgent. Pendant des générations, le Canada a été un pays où, en travaillant fort, en étudiant, en se trouvant un bon emploi et en mettant de l'argent de côté, on pouvait s'offrir une maison. Pendant des générations, cette promesse a été tenue. Mais aujourd'hui, pour une génération, qui va des nouveaux diplômés du secondaire aux couples de trentenaires avec des salaires à six chiffres, c'est une promesse qui est menacée. Le respect de cette promesse exige un effort considérable à l'échelle nationale. Et c'est un effort que notre gouvernement est prêt à mener.

Nous avons mis en place des initiatives importantes cet automne. Et j'annonce aujourd'hui, dans le cadre de notre plan économique, de nouvelles mesures pour construire des milliers et des milliers de nouveaux logements d'un bout à l'autre du pays, et pour les construire plus rapidement. Nous débloquons des milliards de dollars de nouveaux fonds, qui serviront à soutenir la construction de nouveaux logements pour les Canadiennes et les Canadiens. Nous soutenons les organismes de logement publics, coopératifs et sans but lucratif. Nous contribuerons à réduire le fardeau administratif qui empêche les travailleurs de la construction de se déplacer à travers le pays pour construire des maisons. Et nous ferons venir au Canada un plus grand nombre d'ouvriers qualifiés dont notre secteur de la construction a besoin.

● (1615)

Puis, nous allons sévir contre les locations à court terme affichées sur des sites comme Airbnb et Vrbo. Ces entreprises empêchent un trop grand nombre de logements d'être disponibles pour nos communautés et les villes de l'ensemble du pays. Cela changera véritablement les choses pour les Canadiens et c'est précisément ce que nous faisons aujourd'hui.

Nous aidons également plus de 250 000 Canadiennes et Canadiens à acheter leur première habitation grâce à notre nouveau compte d'épargne libre d'impôt pour l'achat d'une première propriété — et ce chiffre continue de grimper! Le gouvernement fédéral possède plus de terrains que n'importe qui d'autre au Canada. Et nous allons y construire plus de logements. Nous supprimons la TPS sur les nouvelles constructions de logements locatifs afin de rendre ces travaux plus abordables pour les constructeurs, de sorte qu'ils pourront construire des logements plus rapidement. Nous construisons et réparons des centaines de milliers de logements. Et nous finançons la construction de dizaines de milliers d'autres.

Nous avons interdit les investissements étrangers dans le logement au Canada. Et nous veillons à ce que les personnes qui s'adonnent à la revente précipitée de propriétés paient leur juste part. Nous réduisons les coûts pour les familles qui souhaitent

construire des logements secondaires. Et nous avons signé des ententes avec des villes de tout le pays afin de réduire les formalités administratives qui empêchent la construction de logements. En échange, nous leur fournissons de nouveaux fonds pour construire plus de 100 000 nouveaux logements, plus rapidement. Parce que notre pays a besoin de plus de logements, et ce, rapidement.

[Français]

Nous devons construire des logements dans nos plus grandes villes et dans nos plus petits villages. Nous devons construire des maisons familiales individuelles et des logements secondaires. Nous devons construire des logements coopératifs et des appartements. Nous devons tous contribuer à cet effort, le gouvernement fédéral et les provinces, les villes et les villages, le secteur privé et les organismes à but non lucratif, d'un bout à l'autre de notre grand pays. C'est ce que fait notre gouvernement et nous abordons cette tâche avec la détermination, l'énergie, et l'intensité qu'elle mérite. Nous ne cesserons de travailler au cours des jours, des semaines, des mois et des années à venir pour construire les logements que les Canadiennes et les Canadiens méritent et dont ils ont besoin.

La promesse du Canada repose sur la conviction que chaque jour doit représenter une nouvelle opportunité pour toutes les Canadiennes et tous les Canadiens, peu importe qui ils sont, peu importe leur apparence, qui ils aiment et où ils sont nés. Elle repose également sur la conviction que, si on travaille fort, on pourra profiter des remarquables opportunités qu'offre notre magnifique pays. Cela comprend un bon emploi bien payé et un logement qui est abordable.

● (1620)

[Traduction]

Bâtir un Canada fidèle à sa promesse d'être le meilleur pays du monde. C'est ce à quoi travaillera notre gouvernement au cours des deux prochaines années — et au-delà.

Le Canada n'est pas brisé. Il ne l'a jamais été. Le Canada est un pays imparfait, mais remarquable, créé par des générations de Canadiennes et Canadiens qui ont œuvré avec ardeur à l'édification d'un pays meilleur, dans les bons moments comme dans les moments difficiles. Des générations de Canadiennes et Canadiens qui ont affronté la peur et le cynisme avec espoir et persévérance. Des générations de Canadiennes et Canadiens qui se sont battus, jour après jour, pour que le Canada aille de l'avant. Et des générations de Canadiennes et Canadiens qui ont cru — tout comme moi aujourd'hui — qu'il était toujours possible de faire mieux dans notre magnifique pays.

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, avec ses 20 milliards de dollars en nouvelles dépenses coûteuses, cette mise à jour peut se résumer très simplement ainsi: les prix augmentent, les loyers augmentent, la dette augmente, les taxes augmentent et il ne reste plus de temps. Les conservateurs pleins de gros bon sens voteront qu'ils n'ont pas confiance en ce stratagème dégoûtant.

[Français]

Après huit ans au pouvoir, ce premier ministre n'en vaut pas le coût. Il ajoute aujourd'hui 20 milliards de dollars à l'inflation, ce qui va exercer des pressions sur les taux d'intérêt. De plus, il propose aujourd'hui d'augmenter les taxes et les impôts sur le dos des gens de la classe moyenne. C'est la raison pour laquelle les conservateurs, guidés par le gros bon sens, voteront contre.

Affaires courantes

[Traduction]

Il y a un an, la ministre des Finances a informé la Chambre qu'elle aurait un budget équilibré d'ici 2028. Depuis, elle a annoncé qu'elle ajoutera 100 milliards de dollars à la dette, après l'avoir déjà multipliée par deux. Les Canadiens font déjà les frais de cette dette, puisqu'ils subissent la pire inflation en 40 ans, ainsi que des taux d'intérêt qui risquent de provoquer l'effondrement du marché hypothécaire. En effet, les deux tiers des prêts hypothécaires, équivalant à 900 milliards de dollars, devront être renouvelés au cours des trois prochaines années. Le FMI affirme que, parmi les 40 pays de l'OCDE, le Canada est le pays le plus à risque de connaître une crise hypothécaire.

La solution que la ministre nous propose aujourd'hui est d'ajouter un autre 20 milliards de dollars de dépenses inflationnistes. Pourtant, le gouverneur de la Banque du Canada a déclaré que les déficits augmentaient les taux hypothécaires de deux points de pourcentage au détriment des Canadiens. Enfin, aujourd'hui, le gouvernement va de l'avant avec son plan visant à quadrupler la taxe sur le carbone, à quadrupler...

● (1625)

M. Daniel Blaikie: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Si je ne m'abuse, nous en sommes à la période de questions et d'observations, mais peut-être que nous en sommes encore aux interventions. Je me demandais s'il était possible d'éclairer le chef du Parti conservateur à ce sujet.

Le Président: Je remercie le député d'Elmwood—Transcona. Nous sommes dans une période de questions et d'observations. Étant donné que celle-ci ne dure que 10 minutes, j'espère que le chef de l'opposition en viendra à sa question afin que la ministre des Finances puisse disposer d'un temps de réponse équivalent. Par ailleurs, je sais que les porte-parole de chaque parti en matière de finances souhaitent poser des questions et faire des observations.

J'espère que le chef de l'opposition en viendra bientôt à sa question.

L'hon. Pierre Poilievre: Monsieur le Président, on peut toujours compter sur le NPD pour trahir ses électeurs et venir à la rescousse des libéraux avides d'impôts et de dépenses. En voilà de nouveau la preuve.

Je souhaite poser une question, non seulement au nom des conservateurs pleins de gros bon sens, mais aussi au nom du nombre incalculable de personnes qui perdent leur maison, qui font la queue aux banques alimentaires et qui connaissent la pire économie au pays depuis la Grande Dépression. Ma question est la suivante: combien une famille moyenne devra-t-elle déboursier exactement lorsque le gouvernement libéral mettra en œuvre son plan visant à quadrupler la taxe sur le carbone? Combien cela coûtera-t-il?

L'hon. Chrystia Freeland: Monsieur le Président, commençons par rétablir les faits. Le Canada a la dette et le déficit les plus faibles des pays du G7, ainsi que le taux le plus rapide d'assainissement des finances publiques. Il n'est pas nécessaire de me poser des questions sur notre bilan en matière de responsabilité fiscale. Les députés peuvent s'adresser aux agences de notation, étant donné qu'elles ont reconfirmé notre cote AAA.

La question que nous devons tous poser aux conservateurs est la suivante: pourquoi s'opposent-ils si farouchement aux investissements dont les Canadiens ont besoin? Pourquoi s'opposent-ils aux services d'éducation préscolaire et de garde des enfants, qui fonctionnent et qui rendent la vie plus abordable pour les Canadiens

tout en augmentant le nombre de travailleurs à un moment où nous en avons désespérément besoin?

Pourquoi s'opposent-ils autant à la construction de plus de logements plus rapidement pour les Canadiens? Pourquoi ont-ils dit qu'il était dégoûtant d'investir dans la construction d'un plus grand nombre de logements locatifs? Est-il dégoûtant pour nous de sévir contre Airbnb? Pourquoi s'opposent-ils autant aux investissements essentiels que nous faisons dans la transformation industrielle dont le Canada a besoin?

[Français]

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné (Terrebonne, BQ): Monsieur le Président, les mesures qui étaient demandées par le Bloc québécois et qu'il voulait voir dans cet énoncé économique avaient un élément commun: le mot « urgence ».

Nous demandions plus d'argent pour les aînés qui souffrent en ce moment de la hausse du coût de la vie. Nous demandions un report d'un an pour le remboursement du compte d'urgence. Malheureusement, tout ce que nous avons obtenu pour les 200 000 PME qui crient famine et qui demandent un report d'un an, c'est une page sur les 150 pages. Ce n'est presque rien.

Nous demandions de l'argent pour les entreprises et pour les aînés, mais aussi pour les personnes qui sont en situation d'itinérance. Nous demandions un fonds d'urgence pour les personnes qui s'approprient maintenant à passer l'hiver dans la rue.

J'aurais une question pour la ministre des Finances. Quelle est sa définition du mot « urgence »? Manifestement, ce n'est pas la même que la nôtre.

L'hon. Chrystia Freeland: Monsieur le Président, je vais dire ce que je trouve urgent.

Je trouve urgente la construction de logement au Québec et partout au Canada. C'est pourquoi, dans cet énoncé économique de l'automne, nous investissons 16 milliards de dollars dans la construction de logements. C'est urgent et c'est pourquoi nous le faisons maintenant.

Nous trouvons aussi urgent d'avoir un plan économique pour les emplois d'aujourd'hui et de demain. C'est pourquoi nous investissons dans la transition verte. Nous avons fait le plus grand investissement de toute l'histoire du Québec, selon ce qu'a dit le premier ministre Legault, qui était très fier d'être notre partenaire. Nous investissons pour les besoins d'aujourd'hui et les emplois d'aujourd'hui et de demain.

● (1630)

[Traduction]

M. Daniel Blaikie (Elmwood—Transcona, NPD): Monsieur le Président, la ministre a mentionné dans ses observations que nous sommes confrontés à une crise du logement ou, chose certaine, à une grave pénurie de logements. Elle a expliqué que le Canada a la dette la plus faible des pays du G7. Elle a indiqué que le Canada a le déficit le plus bas des pays du G7.

Le gouverneur de la Banque du Canada a déclaré que les dépenses en matière de logement ne seraient pas inflationnistes. La ministre a annoncé aujourd'hui des mesures pour le logement social, mais elles n'entreront pas en vigueur avant 2025-2026...

Le Président: Le député de Saskatoon—University invoque le Règlement.

Affaires courantes

M. Corey Tochor: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement parce qu'il n'y a aucune question dans ce long discours décousu et dénué d'intérêt.

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît.

Je rappelle à tous les députés qu'il s'agit d'une période de questions et d'observations. Le député d'Elmwood—Transcona a toujours la parole.

M. Daniel Blaikie: Monsieur le Président, puisque le gouvernement affirme être en bonne posture financière et que, selon la Banque du Canada, les dépenses consacrées à l'habitation n'ont pas d'effet inflationniste, je me demande pourquoi les nouvelles sommes destinées au logement social ont été reportées à 2025.

L'hon. Chrystia Freeland: Monsieur le Président, je remercie le député d'Elmwood—Transcona de son engagement envers les Canadiens et de son excellent travail dans le dossier du logement.

Nous comprenons tout à fait qu'il est urgent d'investir dans le logement. Nous devons investir dans le logement maintenant et nous devons avoir un plan pour continuer d'investir dans le logement par la suite.

Je suis très heureuse que nos investissements actuels dans le logement comprennent le soutien au développement de coopératives d'habitation et l'élimination de la TPS sur les nouveaux projets de logement coopératif, ainsi que l'octroi de nouveaux fonds pour les construire. Ayant déjà vécu dans une coopérative d'habitation, je peux dire aux députés qu'il s'agit de l'une des meilleures sortes de logements abordables et que cela crée des collectivités tissées serrées par la même occasion.

M. Mike Morrice (Kitchener-Centre, PV): Monsieur le Président, je suis heureux que la ministre des Finances reconnaisse que nous traversons une crise climatique. Toutefois, elle doit savoir que les sociétés pétrolières et gazières arnaquent les Canadiens à la pompe, puisque, pour chaque dollar d'inflation, les sociétés empochent 47 ¢ en profits.

Dans l'énoncé économique de l'automne, pourquoi n'impose-t-elle pas le dividende pour la relance au Canada aux grandes sociétés pétrolières, comme c'est déjà le cas pour les banques et les compagnies d'assurance-vie?

L'hon. Chrystia Freeland: Monsieur le Président, nous comprenons parfaitement l'urgence de l'action climatique. C'est pourquoi je suis ravie que nous publions aujourd'hui un échéancier pour les crédits d'impôt à l'investissement. Ils sont essentiels à la transition verte du Canada et à notre plan économique, qui crée des emplois aujourd'hui et les emplois de demain.

M. Yvan Baker (Etobicoke-Centre, Lib.): Monsieur le Président, dans les derniers budgets, nous avons vu le gouvernement fédéral engager des fonds importants pour soutenir le peuple ukrainien dans sa lutte contre l'invasion génocidaire de la Russie.

Nous venons de voir les députés du Parti conservateur voter contre l'Accord de libre-échange Canada-Ukraine, ce qui revient à voter contre l'appui à l'Ukraine. La ministre pourrait-elle préciser la position du gouvernement sur le soutien à l'Ukraine?

L'hon. Chrystia Freeland: Monsieur le Président, le chef de l'opposition a qualifié de dégoûtantes nos mesures visant à construire des logements pour les Canadiens. Je vais dire aux députés ce que je qualifierai de dégoûtant: l'incapacité de l'opposition

officielle à soutenir le pays qui participe actuellement au combat mondial pour la démocratie et l'ordre international fondé sur des règles. Je suis vraiment consternée.

• (1635)

[Français]

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, après huit ans de ce premier ministre, l'inflation a atteint son niveau le plus élevé depuis 40 ans. Le travail ne paie plus et le coût du logement a doublé. La criminalité, le chaos, les drogues et le désordre sont communs dans nos rues. Le premier ministre essaie de diviser les Canadiens afin de les distraire de tous ses échecs.

Il faut d'abord reconnaître le pays que le premier ministre a trouvé quand il est arrivé au pouvoir. Commençons par les taux d'intérêt et le taux d'inflation.

Ces taux étaient bas. Les taxes baissaient plus rapidement qu'à n'importe quel moment de l'histoire de notre pays. Le budget était équilibré. La criminalité avait baissé de 25 %, à un point tel que les habitants des petites villes laissaient souvent leur porte déverrouillée. Nos frontières étaient sûres. Le logement coûtait la moitié de ce que cela coûte aujourd'hui. Les salaires nets avaient augmenté de 10 %, après l'inflation et les impôts. Le *New York Times* a dit que, pour la première fois, la classe moyenne canadienne était plus riche que la classe moyenne américaine, et ce, en dépit d'une crise financière sans précédent aux États-Unis et de guerres en Syrie, en Irak et en Ukraine. Il est amusant de constater qu'à l'époque de Stephen Harper, ces guerres n'ont pas causé d'inflation au Canada.

Depuis que l'actuel premier ministre a pris le pouvoir, les prix ont augmenté de façon exorbitante. Huit ans plus tard, regardons où nous en sommes.

L'inflation, après avoir déjà atteint des sommets en 40 ans, est de nouveau trop élevée. L'économie se contracte. C'est vrai: l'économie est en train de se contracter même si la population est en hausse. Le PIB par habitant est aujourd'hui inférieur à celui qu'il était il y a six ans. Pour la première fois de notre histoire, nous avons pu voir l'économie et le PIB par habitant se réduire sur une période de six ans. Selon l'OCDE, la croissance du Canada devrait être la dernière parmi les pays de l'OCDE non seulement pour les six prochaines années, mais pour les trois prochaines décennies.

Le coût du logement a plus que doublé en huit ans sous ce gouvernement, après qu'il a promis de le réduire. Il faut désormais 25 ans pour arriver à économiser assez d'argent pour pouvoir faire un premier versement à Toronto. Avant ce premier ministre, cela prenait 25 ans pour rembourser toute une hypothèque. Certaines familles doivent prolonger la durée de leur prêt hypothécaire jusqu'à 90 ans, ce qui signifie que, maintenant, il faut possiblement vivre jusqu'à 120 ans pour qu'une famille puisse ne plus être endettée. En réalité, ce sont les enfants et les petits-enfants qui vont devoir rembourser les hypothèques de leurs parents et de leurs grands-parents. Nous n'avions jamais vu cela au Canada. J'imagine aussi qu'aucun autre endroit au monde n'a connu cela. Les maisons canadiennes coûtent maintenant, au Canada, plus de 50 % plus cher qu'aux États-Unis.

Telle est la réalité après huit ans sous ce premier ministre, qui avait promis de rendre la vie plus abordable. Quelles sont ses solutions aujourd'hui?

Affaires courantes

Tout d'abord, il veut hausser les taxes sur l'essence, ce qui va augmenter le coût de tout. Tout ce qui sera transporté coûtera plus cher en raison de la taxe sur le carbone que le gouvernement vient de confirmer. Cela augmentera le prix de l'essence de 17 ¢ le litre, et de 20 ¢ le litre si on ajoute à cela la taxe de vente. Il s'agit d'une taxe que le Bloc québécois veut radicalement augmenter sur le dos des Québécois.

• (1640)

De plus, on promet encore d'investir des milliards de dollars pour la construction de logements. Ce sont les mêmes promesses qu'on fait depuis depuis huit ans, mais elles servent uniquement à augmenter la bureaucratie, et non pas la construction de logements.

Finalement, on ajoute 20 milliards de dollars de nouvelles dépenses qui feront augmenter l'inflation et les taux d'intérêt. La Banque Scotia a déjà dit que deux points de pourcentage des taux d'intérêts payés maintenant étaient la conséquence directe des déficits, que le gouvernement propose d'augmenter.

Parlons de la dette. L'année prochaine, pour la première fois, nous allons dépenser plus en intérêts sur la dette que pour la santé. Plus de 50 milliards de dollars seront dépensés en intérêts. C'est plus que ce que nous allons envoyer aux provinces pour nos infirmières et nos médecins. Ce sont des banquiers et des investisseurs de Manhattan qui recevront l'argent, et nos enseignants, nos infirmières et nos médecins ne le recevront pas. Cela n'a pas de bon sens.

Heureusement, nous avons un plan axé sur le gros bon sens. Nous avons un plan qui va permettre de plafonner les dépenses et éliminer le gaspillage afin de réduire l'inflation et les taux d'intérêt. Nous allons éliminer les taxes pour réduire le coût de la vie pour chaque Canadien. Nous allons réduire les impôts pour que le travail redevienne payant. Nous allons rebâtir le rêve canadien où le travail permet à n'importe qui, n'importe où, d'avoir une bonne vie, d'avoir une maison et de vivre paisiblement dans sa communauté.

Lors des prochaines élections, les électeurs auront deux choix. Le premier, c'est une coalition coûteuse qui va prendre l'argent des contribuables, augmenter les taxes, augmenter les impôts et permettre davantage de criminalité. Le deuxième, ce sont les conservateurs guidés par le gros bon sens qui vont permettre aux gens de gagner un plus grand chèque de paie pour acheter de la nourriture, de l'essence et une maison dans une communauté sécuritaire. C'est cela, le choix, et nous allons être le seul choix plein de gros bon sens pour tous les Québécois et tous les Canadiens.

[Traduction]

Aujourd'hui, alors que nous pouvons voir la misère partout au pays, il est difficile d'oublier à quel point les choses allaient bien il y a à peine huit ans, quand le premier ministre est arrivé au pouvoir. Passons en revue quelques faits indéniables.

Jamais un premier ministre n'avait hérité d'un pays en meilleure posture. L'inflation et les taux d'intérêt étaient au plus bas, le fardeau fiscal n'avait jamais chuté plus rapidement dans l'histoire du pays, et le budget était équilibré. Il fallait 25 ans pour rembourser un prêt hypothécaire, et non pour seulement en obtenir un. La criminalité avait été réduite de 25 %. Elle était si faible que bien beaucoup de gens dans les petites villes ne verrouillaient pas leurs portes. Les députés se souviennent-ils de cette belle époque où nous pouvions laisser nos portes déverrouillées? Personne n'oserait le faire aujourd'hui.

Nos frontières étaient sûres, le coût du logement était deux fois moins cher qu'il ne l'est aujourd'hui, et les salaires nets, après l'impôt et l'inflation, avaient augmenté de 10 %. Selon le *New York Times*, la classe moyenne du Canada était pour la toute première fois plus riche que la classe moyenne des États-Unis. Tout cela malgré une crise financière exceptionnelle aux États-Unis et malgré des guerres en Syrie, en Irak, en Afghanistan et, oui, en Ukraine. Il est étrange que ces guerres n'aient pas entraîné d'inflation lorsque le premier ministre Harper était aux commandes de l'économie. À vrai dire, lorsque le premier ministre est arrivé au pouvoir, le Canada était un pays riche, abordable et sûr.

En revanche, les Canadiens très riches n'avaient pas particulièrement prospéré au cours de cette période. En fait, leur part dans l'économie avait diminué sous le gouvernement Harper. Aujourd'hui, la richesse s'est concentrée entre les mains des ultrariches, en raison des politiques inflationnistes qui favorisent toujours les mieux nantis. Lorsque le gouvernement concentre la richesse entre les mains des politiciens et des bureaucrates, celle-ci profite aux personnes les plus influentes sur le plan politique. Les riches s'enrichissent et les pauvres s'appauvrissent. Aujourd'hui, le fossé entre les riches et les pauvres n'a jamais été aussi profond. Le premier ministre avait promis d'aider la classe moyenne, mais il l'a anéantie. Voilà la réalité.

• (1645)

Après avoir atteint un sommet inégalé en 40 ans, l'inflation continue de grimper. L'économie est maintenant en décroissance. Selon le calcul par habitant, elle est en chute libre. D'ailleurs, le PIB par habitant est plus faible par rapport à il y a six ans. C'est sans précédent. On prévoit maintenant que le Canada connaîtra la pire croissance parmi les pays de l'OCDE d'ici 2030, et ce sera la pire des quatre prochaines décennies, selon l'OCDE. C'est un classement qui comprend 40 pays.

À Toronto, il faut maintenant 25 ans pour épargner suffisamment pour faire une mise de fonds. Auparavant, c'était le temps qu'il fallait pour rembourser un prêt hypothécaire. Sous le gouvernement du premier ministre, les familles devront étaler leur remboursement sur 90 ans. Aujourd'hui, la ministre a dit fièrement qu'elle créera une chartre pour que les gens puissent maintenant étaler le remboursement de l'hypothèque sur 100 ans. Les gens sont censés remercier le gouvernement. Quelle nouvelle formidable! Je suppose qu'elle enverra elle-même une lettre aux gens pour qu'ils sachent que leurs arrière-arrière-petits-enfants devront continuer de rembourser le prêt hypothécaire sur leur maison.

Les maisons canadiennes coûtent maintenant 50 % plus cher qu'aux États-Unis. En fait, on peut acheter un château de 20 chambres à coucher en Écosse pour moins cher qu'une maison de deux chambres à coucher à Kitchener. Vancouver se classe aujourd'hui au troisième rang des marchés immobiliers les plus abordables au monde lorsqu'on compare le revenu médian au prix médian des maisons. C'est pire qu'à New York, Los Angeles, Chicago et Londres, en Angleterre. Même Singapour, une petite île qui compte 2 000 fois plus d'habitants par kilomètre carré que le Canada, compte plus de logements abordables. Selon UBS, au classement des pires bulles immobilières de la planète, Toronto se classe en première place. Si nous avions même imaginé dire une telle chose à haute voix il y a huit ans, les gens auraient ri. Aujourd'hui, c'est la réalité, et les gens ne rient pas; ils pleurent.

Affaires courantes

Tout à coup, après huit ans, nous devrions croire le gouvernement lorsqu'il dit qu'il va investir des milliards de dollars pour construire des maisons. L'année dernière, les libéraux ont construit moins de maisons qu'en 1972, il y a 50 ans. C'était à une époque où notre population était la moitié de ce qu'elle est aujourd'hui. Nous construisons moins de maisons à l'heure actuelle, alors qu'il y a 40 millions d'habitants, qu'à l'époque où il y avait 22 millions d'habitants.

Il ne faut pas s'étonner de voir désormais des travailleurs de la classe moyenne se retrouver en situation d'itinérance. C'est du jamais vu. Il y a maintenant des infirmières, des électriciens et des menuisiers qui vivent dans des stationnements, quelque chose qu'on n'aurait jamais pu imaginer. Seulement à Halifax, en Nouvelle-Écosse, la province du Président, et, ironiquement, la province du ministre du Logement, il y a 30 campements de sans-abri. Personne n'aurait pu l'imaginer. Les libéraux s'attendent maintenant à ce que nous croyions que cette fois-ci, ils sont sincères et que leurs milliards de dollars en nouvelles dépenses vont changer ce que les milliards de dollars qu'ils ont dépensés au cours de la dernière décennie ont causé, c'est-à-dire la pire crise du logement de l'histoire du Canada et peut-être la pire crise du logement dans le monde en ce moment.

Le premier ministre a doublé la dette du pays. Il a alourdi la dette du Canada plus que l'ensemble des 22 premiers ministres qui l'ont précédé. Il nous dit continuellement que cette dette est sans conséquences, mais les conséquences deviennent de plus en plus évidentes. L'an prochain, le gouvernement paiera davantage en intérêts improductifs qu'il versera pour les soins de santé. Au lieu d'aller vers les médecins et les infirmières, l'argent ira à des banquiers et à des détenteurs d'obligations de Manhattan et de Londres. Une fois de plus, on transférera de la richesse de la classe moyenne aux personnes les plus riches, des travailleurs aux gens affichant un sourire supérieur.

Nous sommes témoins des problèmes sociaux que cause cette situation dans nos collectivités, où la criminalité fait rage. Au cours des huit dernières années, les fusillades ont augmenté de 101 % au Canada. Il y a eu plus de 30 000 surdoses. Les problèmes sociaux sont une conséquence évidente des problèmes économiques causés par le premier ministre.

Comment a-t-il dépensé tout cet argent? Il a dépensé 54 millions de dollars pour l'application ArriveCAN, une appli dont nous n'avions pas besoin, qui ne fonctionnait pas et qui aurait pu être créée en une fin de semaine par quelques spécialistes des technologies de l'information. Nous savons qu'ils auraient pu le faire parce qu'ils l'ont fait: pour s'amuser, quelques travailleurs des TI ont acheté des pizzas et une caisse de bière, et ils ont rebâti l'appli ArriveCAN en une fin de semaine. Cela ne leur a pas coûté 54 millions de dollars. Nous devrions peut-être envoyer cette appli au premier ministre en la rebaptisant « DémissionCAN ».

• (1650)

Puis, les libéraux ont dilapidé 1 milliard de dollars dans un prétendu fonds vert. Les hauts fonctionnaires qui y ont participé disent qu'on a donné de l'argent pour ne rien faire et qu'on a fait preuve d'une incompétence flagrante qui leur rappelle le scandale des commandites. La présidente du fonds a approuvé le versement de 200 000 \$ à une entreprise qu'elle dirige. Maintenant, on apprend que les 15 milliards de dollars que le gouvernement donne à une seule usine de batteries vont servir à payer 1 600 travailleurs étrangers, qui n'ont même pas d'endroit où se loger. Il y a une pénurie de

logements à Windsor. Or, la solution du premier ministre consiste à dépenser de précieux deniers publics pour payer des gens de l'autre bout du monde qui viennent ici temporairement, ramassent l'argent et le rapportent en Corée du Sud. Tout le monde aime la Corée du Sud, c'est un grand pays, mais il n'y a aucune raison pour que les contribuables canadiens subventionnent les chèques de paie des Sud-Coréens. L'argent des contribuables canadiens devrait servir exclusivement à des chèques de paie canadiens. Voilà le gros bon sens.

Bien entendu, toutes ces occasions ratées font en sorte que le premier ministre gaspille de l'argent. Nous pourrions mettre nos ressources en valeur. Nous pourrions par exemple mettre fin à la dépendance à l'égard des dictatures de ce monde. Parlons-en un instant. Aujourd'hui, le parti du premier ministre a honteusement voté en faveur de l'imposition d'une taxe sur le carbone à l'endroit du peuple ukrainien. Ses députés ont voté en faveur de la modification de l'accord de libre-échange existant entre le Canada et l'Ukraine — que les conservateurs ont négocié et qui a été un succès — afin que les deux pays aient et encouragent des taxes sur le carbone. C'est exactement le contraire de ce dont les Ukrainiens ont besoin. Ils n'ont pas besoin d'une taxe sur le carbone alors qu'ils tentent de gagner une guerre. Ils ont besoin de pouvoir rebâtir leur économie, ce qui nécessite de l'énergie. Voilà pourquoi les conservateurs vont s'opposer à la moindre taxe sur le carbone, que ce soit en Ukraine, au Canada ou n'importe où dans le monde.

Les députés savent-ils ce qu'ils ont fait d'autre? Ils ont voté contre un amendement qui aurait permis aux Canadiens de fabriquer les armes qui auraient permis aux Ukrainiens de gagner la guerre. Nous avons proposé un amendement à la modernisation de l'accord qui aurait permis aux Ukrainiens de bénéficier de nos incroyables travailleurs canadiens qui fabriquent des munitions et de l'équipement. Ils ont voté contre. Comprenons-nous bien. Ils croient qu'une taxe sur le carbone est le meilleur moyen de nuire à Poutine. Nous croyons plutôt que c'est en mettant fin à la dépendance de l'Europe à l'égard de son secteur de l'énergie, ainsi qu'en fournissant et en vendant d'excellentes armes canadiennes afin de gagner la guerre.

Les Canadiens comprennent que, pour aider un pays à se reconstruire, il faut lui vendre de la technologie de production d'énergie. Nous avons également proposé au gouvernement de fournir de la technologie nucléaire civile et de vendre de l'uranium à usage civil de la Saskatchewan afin d'alimenter des centrales nucléaires qui fourniraient de l'électricité sans émissions aux Ukrainiens, puisqu'ils doivent remplacer les centrales électriques qui ont été bombardées. Le premier ministre n'a pas inclus cette idée dans son accord parce qu'il ne veut rien savoir de l'énergie abordable. Il ne veut pas que la création d'emplois reprenne dans le secteur canadien des ressources naturelles. Tout ce qu'il voulait, c'était sauver sa taxe sur le carbone. Cela nous montre combien il est désespéré et, en réalité, combien il a perdu la tête dans ce dossier. Nous savons tous qu'il voulait désespérément sauver sa taxe sur le carbone. Par contre, tenter de sauver la taxe sur le carbone en se servant du peuple ukrainien comme d'un pion dans son stratagème est d'un cynisme auquel nous ne nous attendions pas, même de la part du premier ministre.

Affaires courantes

Lorsque je serai premier ministre, nous conclurons avec l'Ukraine un accord de libre-échange qui ne comprendra aucune taxe sur le carbone. Il inclura la possibilité de fournir de l'énergie nucléaire et du gaz naturel canadiens propres afin que le Canada occupe sa place de superpuissance énergétique et que l'avenir de l'Ukraine soit assuré.

De ce côté-là de la Chambre, il y a des députés hypocrites qui ont prétendu appuyer l'Ukraine, mais qui ont ensuite appuyé le premier ministre lorsqu'il a approuvé l'envoi à Poutine d'une turbine qui se trouvait à Montréal afin de lui permettre d'alimenter son gazoduc et de pomper ce gaz en Europe pour financer sa guerre.

• (1655)

C'est la priorité du premier ministre: permettre à Poutine de faire plus d'argent en vendant du gaz naturel. Notre priorité et notre plan sensé consistent à payer un salaire aux gens du pays au lieu d'enrichir des dictateurs.

Je ne crois pas que le débat se déroule comme l'avaient prévu les libéraux. Ils ont la tête baissée, et avec raison. Il serait indiqué pour eux de faire amende honorable pour l'approche cynique qu'ils ont adoptée à cet égard, et pour tout le reste. À vrai dire, ils devraient faire amende honorable pour la misère qu'ils ont engendrée au pays. Il s'agit du pire moment de l'histoire pour le peuple canadien, en particulier pour la classe moyenne.

Heureusement, notre plan du gros bon sens qui prévoit l'abolition de la taxe afin de faire baisser les prix, le plafonnement des dépenses et la réduction du gaspillage pour diminuer l'inflation et les taux d'intérêt, l'élimination des lourdeurs administratives afin de favoriser la construction d'un nombre accru d'habitations, ce qui permettra aux gens d'avoir de nouveau les moyens de payer leur loyer ou rembourser leur hypothèque. Le pays fonctionnera pour les gens qui travaillent, pour les gens ordinaires. Le gros bon sens y régnera dans l'intérêt des gens ordinaires unissant leurs forces dans leur pays, mon pays, notre pays. Ramenons le gros bon sens chez nous.

Mme Rachel Bendayan (secrétaire parlementaire de la vice-première ministre et ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, dans son énoncé économique de l'automne, le gouvernement annonce de nouvelles mesures pour faire construire plus de maisons plus rapidement. Le chef du Parti conservateur a qualifié ces mesures de dégoûtantes.

Pourquoi le chef du Parti conservateur pense-t-il qu'il est dégoûtant d'investir dans la construction de 30 000 nouveaux appartements locatifs? Pourquoi le chef du Parti conservateur pense-t-il qu'il est dégoûtant que le gouvernement fédéral consacre de nouvelles sommes à la construction de 7 000 nouveaux logements abordables? Le chef du Parti conservateur nous doit une explication ainsi qu'aux Canadiens.

L'hon. Pierre Poilievre: Monsieur le Président, le seul adjectif qui convient pour décrire ces logements, c'est « inexistant ». Ils n'existent pas. Tous les jours, les libéraux nous parlent des milliers de logements qu'ils n'ont pas fait construire. Ils ont eu huit ans. Ce serait autre chose s'ils promettaient encore de construire des logements pendant leur première année, voire leur deuxième; nous serions alors d'accord pour leur donner trois ans.

Or, huit ans se sont écoulés, et la seule chose qu'ils ont faite depuis qu'ils ont promis de rendre les logements abordables, c'est doubler le coût des logements. Ils ont fait doubler les loyers, les paiements hypothécaires et les mises de fonds pour l'achat d'une maison. Maintenant, des prêts hypothécaires d'une valeur totale de

900 milliards de dollars devront être renouvelés. Cela représente les deux tiers des prêts hypothécaires. Selon le FMI, notre pays est le plus susceptible de se retrouver avec une crise hypothécaire.

Il est dégoûtant de penser que des familles qui ont fait tout ce qu'il fallait risquent de tout perdre à cause des politiques irresponsables du premier ministre et de son gouvernement néo-démocrate.

[Français]

M. Alain Therrien (La Prairie, BQ): Monsieur le Président, on entend souvent les conservateurs se chicaner avec les libéraux. Pourtant, ils sont pareils.

Dans la mise à jour économique, les libéraux ne parlent pas du problème d'itinérance; eux autres non plus. Les libéraux ne parlent pas des petites entreprises et ne les aident pas, car ils ne prolongeront pas d'une année supplémentaire le remboursement du Compte d'urgence pour les entreprises canadiennes, soit les prêts d'urgence. Les conservateurs n'en parlent même pas. Concernant l'aide aux aînés, les libéraux ne font rien. Que font les conservateurs? Ils n'en parlent pas du tout, c'est zéro.

Les libéraux ont versé 82 milliards de dollars en aide aux entreprises pétrolières. Est-ce qu'eux autres vont en parler et enlever cela? Au contraire, les conservateurs sont les lobbyistes des pétrolières. Les logements, les libéraux n'en parlent à peu près pas. Eux autres, ce qu'ils ont décidé de faire est original. Ils ont décidé d'accuser les municipalités et de les punir si jamais ils trouvent qu'ils ne construisent pas assez de logements.

C'est un parti de slogans, d'incantations. Ils n'ont pas de contenu. C'est bonnet rouge et bleu bonnet.

• (1700)

L'hon. Pierre Poilievre: Monsieur le Président, le député est tellement fâché. Voyons donc. C'est bizarre qu'il soit fâché, parce que son chef vient de dire qu'il va soutenir les libéraux et les garder au pouvoir. Je pensais qu'il allait se lever pour célébrer toutes les belles choses que font les libéraux comme augmenter l'inflation, forcer les augmentations des taux d'intérêt et augmenter radicalement la taxe sur le carbone. Le Bloc québécois souhaite cette augmentation radicale et le premier ministre est d'accord.

Le Bloc est d'accord avec les libéraux sur tous les aspects, sauf la capitale du pays. C'est le seul point de désaccord qu'il a avec les libéraux. Heureusement, les Québécois vont pouvoir voter pour un parti guidé par le gros bon sens, un parti qui va réduire les prix et permettre aux gens d'avoir de plus grands chèques de paie. C'est cela, le gros bon sens.

[Traduction]

M. Daniel Blaikie (Elmwood—Transcona, NPD): Monsieur le Président, le Canada ne sortira pas de la crise du logement actuelle sans que des sommes considérables soient consacrées aux logements sociaux et aux logements abordables. Les libéraux n'en construisent tout simplement pas assez. Nous avons vu aujourd'hui que même la recapitalisation d'un programme pour construire des logements abordables est repoussée en 2025.

Affaires courantes

Nous n'entendons jamais le chef du Parti conservateur parler de la construction de logements sociaux et de logements abordables. En fait, le Canada continue de perdre beaucoup plus de logements abordables qu'il en construit. Lorsque le député était le ministre responsable du logement, le gouvernement a décidé d'annuler les accords d'exploitation qui rendaient les loyers abordables dans les coopératives et d'autres formes de logements sans but lucratif à l'échelle du pays. Va-t-il enfin commencer à parler du besoin de construire plus de logements sociaux et de logements abordables au Canada dans le but de régler la crise?

L'hon. Pierre Poilievre (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, au cours des trois années, je n'ai parlé de pratiquement rien d'autre que de l'abordabilité du logement. J'ai averti les Canadiens que nous nous dirigeons vers une crise du logement, mais le NPD, le Parti libéral et les défenseurs de l'ordre établi ont ignoré mes avertissements. Maintenant, tout le monde a du rattrapage à faire.

Voilà le problème du NPD: quand j'étais ministre du Logement, le loyer moyen d'un appartement d'une chambre à coucher était de 950 \$. Maintenant, sous le gouvernement néo-démocrate—libéral, il est de presque 2 000 \$. L'hypothèque d'une maison moyenne était de 1 400 \$ par mois. Maintenant, elle est de 3 500 \$ par mois. La mise de fonds requise pour l'achat d'une nouvelle maison moyenne était de 20 000 \$. Elle est maintenant bien supérieure à 50 000 \$.

Le NPD gouverne le pays depuis au moins deux ans, et il appuyait le premier ministre bien avant cela. Depuis la signature de l'entente de coalition, l'inflation des loyers a atteint son pire niveau dans l'histoire du Canada. Nous n'avons pas besoin de plus de bureaucratie. Nous avons besoin de mon plan sensé pour éliminer les tracasseries administratives et les obstacles afin de permettre la construction de millions de logements abordables et de bonifier les chèques de paie des Canadiens pour qu'ils aient les moyens de se loger.

M. Mark Gerretsen (Kingston et les Îles, Lib.): Monsieur le Président, le chef de l'opposition a tenté de s'excuser et d'excuser son caucus d'avoir voté tout à l'heure contre l'accord de libre-échange avec l'Ukraine. Je tiens à lui dire que personne ne le croit.

Le président Zelenski nous a demandé de voter pour cet accord. Le Congrès des Ukrainiens Canadiens nous a demandé de voter pour accord. En fait, « Larry Herman, avocat spécialisé en commerce international, a déclaré que la préoccupation des conservateurs concernant la référence à une tarification du carbone les fait paraître "mesquins et hyperpartisans" ».

Ce n'est rien de plus qu'un faux-fuyant. En réalité, la politique républicaine de type MAGA s'est insinuée dans le Parti conservateur du Canada et y a pris racine.

• (1705)

L'hon. Pierre Poilievre: Monsieur le Président, les faussetés que débite le député de Kingston et les Îles dans sa crise d'hyperventilation ne font que prouver ce que je disais.

C'est le Parti conservateur qui a amorcé les pourparlers en vue de conclure l'accord de libre-échange initial avec l'Ukraine. Nous avons soutenu l'Ukraine lorsque la Russie a annexé la Crimée. Nous avons mené le combat pour expulser la Russie du G8, et c'est la raison pour laquelle nous avons maintenant le G7.

Le premier ministre a trahi l'Ukraine. Il a approuvé un permis d'exportation pour envoyer une turbine à la Russie afin que Poutine

puisse vendre le gaz qui finance sa guerre. Il a refusé de fournir du gaz naturel canadien aux Européens, forçant ceux-ci à continuer de financer cette guerre. Nous voulons couper les vivres à Poutine. Le premier ministre a embarrassé le président de l'Ukraine lors de sa visite au Canada en autorisant la reconnaissance d'un nazi à la Chambre des communes.

Maintenant, le premier ministre trahit l'Ukraine alors que le pays a le couteau sous la gorge. Il exploite cette occasion pour tenter d'étendre la portée de sa taxe sur le carbone alors que jamais, dans toute l'histoire du commerce, une taxe sur le carbone n'a été intégrée à un accord commercial. Les Ukrainiens n'ont pas besoin d'une taxe sur le carbone. Les Canadiens non plus. Voilà pourquoi mon plan fondé sur le gros bon sens nous permettra de tenir tête aux dictateurs comme Poutine, de transformer le financement des dictateurs en chèques de paie pour les Canadiens et d'éliminer la taxe sur le carbone pour tout le monde.

[Français]

M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC): Monsieur le Président, je tenais vraiment à poser la question au chef conservateur. C'est une question très importante. Nous sommes face à un gouvernement qui a oublié ce qu'est le gros bon sens pour l'ensemble des Canadiens et des Canadiennes.

Est-ce que le chef conservateur peut nous dire ce qu'est, pour lui, le gros bon sens et comment un gouvernement du gros bon sens va aider les familles canadiennes?

L'hon. Pierre Poilievre: Monsieur le Président, le gros bon sens veut dire éliminer la taxe sur le carbone pour réduire le coût de la vie pour tous les Canadiens. Le gros bon sens veut dire plafonner les dépenses et éliminer le gaspillage pour équilibrer le budget et réduire l'inflation et les taux d'intérêt. Le gros bon sens veut dire réduire les impôts pour que le travail redevienne payant.

C'est cela, le gros bon sens.

M. Gabriel Ste-Marie (Joliette, BQ): Monsieur le Président, je veux d'abord rappeler qu'il s'agit ici d'un énoncé économique. Ce n'est pas un budget. On sait bien qu'un budget énonce les orientations et les priorités gouvernementales et qu'on y présente les mesures législatives, fiscales et budgétaires nécessaires à leur mise en œuvre. Un énoncé économique a une vocation plus modeste. Il est censé présenter l'évolution de la situation économique et fiscale depuis le dernier budget.

Ce que nous dit maintenant cet énoncé, c'est que le déficit peut changer selon les prévisions du gouvernement, contrairement à ce qu'avait calculé le directeur parlementaire du budget. Cela peut être inquiétant. L'énoncé présente la réponse du gouvernement pour faire face à ces changements. Il n'y a pas grand-chose. Par exemple, à la fin de l'été, le premier ministre avait demandé à la nouvelle présidente du Conseil du Trésor d'aller trouver 15 milliards de dollars de coupes budgétaires dans les ministères pour effectuer un retour à l'équilibre. On avait promis de nous en faire un portrait à la mi-octobre. Cela n'a pas été fait. Nous nous attendions à ce que ce soit ici, dans l'énoncé économique, mais on ne fait que pelletter de nouveau par en avant, sans cible concrète. C'est encore un objectif manqué.

Affaires courantes

À quoi sert un énoncé économique? Cela sert surtout à présenter les mesures que le gouvernement entend prendre pour faire face aux urgences ayant surgi depuis la présentation du dernier budget. Des urgences, depuis le dernier budget, il y en a eu beaucoup. La conjoncture économique a grandement changé. Il y a beaucoup de misère et de difficultés. L'économie ne va pas très bien. Beaucoup de gens sont touchés par cela. Nous nous attendions vraiment à ce que la ministre réponde aux urgences majeures qui se sont présentées depuis le dernier budget. Or, il s'agit malheureusement d'un exercice manqué à un point tel qu'on peut se demander à quoi sert cet énoncé économique. J'y viendrai. Il y a plusieurs urgences que nous avons pu cibler et dont on ne fait tout simplement pas état dans cet énoncé.

Je donne un autre exemple. Le premier chapitre s'intéresse à la question du logement. Alors qu'on manque de logements et de logements sociaux et que la situation est criante, on apprend qu'on fait cette année des coupes de 37 millions de dollars. Pour l'année prochaine, on ne rajoute pas une cenne de plus que ce qui était déjà présenté dans le projet de loi C-56 afin d'éliminer la TPS pour les projets de construction de logements sociaux. Il faudra attendre deux ans pour voir 54 millions de dollars de 1 milliard de dollars promis sur d'autres années subséquentes pour s'attaquer au logement. Est-ce suffisant surtout quand on sait que, l'essentiel de ce milliard de dollars, ce sont des fonds récupérés qui étaient déjà annoncés et qui n'ont même pas été dépensés? C'est navrant.

Il y a quelques semaines, nous avons interpellé la ministre pour présenter nos demandes. Nos demandes pour l'énoncé économique étaient de répondre aux urgences actuelles, aux urgences auxquelles on fait face. On peut penser aux personnes qui vivent en situation d'itinérance, par exemple. Comme on le sait, il commence à faire froid. Ce matin, la température était en dessous de zéro. Il y a des gens qui dorment dans leur tente, qui dorment dans la rue. C'est vraiment une situation catastrophique. Nous demandions au gouvernement de faire comme le Québec a fait dans son énoncé économique de l'automne, c'est-à-dire de déployer des sommes d'urgence pour s'attaquer à l'itinérance dès maintenant. Nous voulions instaurer un fonds d'urgence afin d'aider les villes et les municipalités à soutenir les personnes en situation d'itinérance sur leur territoire et à disposer des ressources pour ce faire. Il n'y a rien au sujet de cela dans l'énoncé économique. Voilà une vraie urgence à laquelle nous faisons face. Nous sommes toutefois devant un gouvernement et une ministre qui ignorent les véritables urgences. Il n'y a aucune réponse à ce sujet dans l'énoncé économique.

En ce qui concerne le logement, j'y reviendrai plus tard en détail, nous avons suggéré à la ministre des méthodes pour créer un fonds d'acquisition pour les organismes sans but lucratif et pour mettre en place un programme de prêts sans intérêt ou à très faible taux afin de stimuler la construction de logements locatifs sociaux et abordables. Nous avons un programme qui pouvait facilement être mis en œuvre et rapidement déployé sans coûter une fortune au gouvernement. La principale mesure qu'on annonce ici consiste à dire aux constructeurs qui veulent développer un projet immobilier qu'on leur permet, auprès de leur institution financière, jusqu'au moment où l'immeuble est construit et vendu, de ne payer que l'intérêt sur le prêt sans rembourser le capital.

• (1710)

Cela peut contribuer un peu à la liquidité, mais ce n'est vraiment pas un élément que j'ai entendu de la part des groupes, par exemple au Comité permanent des finances. Au bout du compte, selon nous,

cela ne permettra pas vraiment de construire des logements supplémentaires. Disons que la preuve reste à faire et elle n'a pas été faite dans cet énoncé.

On sait que la situation des aînés est épouvantable. Avec l'inflation actuelle, l'inflation annoncée ce matin, l'indice des prix à la consommation est moins élevé que ce qu'on a connu dans les derniers mois et les derniers trimestres, mais elle reste encore au-dessus de 3 %. Les aînés à faible revenu et les aînés en général en arrachent et il faut rétablir une équité.

Le gouvernement avait décidé d'augmenter la pension de la Sécurité de la vieillesse pour les aînés 75 ans et plus. Or, depuis ce temps, avec ma collègue et amie la députée de Shefford, qui est porte-parole pour le droit des aînés, nous disons qu'il faut rétablir cette équité. Il faut que l'augmentation se fasse dès 65 ans. Les gens qui en arrachent ont besoin de ce coup de pouce, qui ne sera pas suffisant pour combattre l'absence d'indexation à l'inflation ou au salaire moyen que prévoyait le programme à l'origine. Toutefois, cela pourrait permettre un petit répit compte tenu du contexte inflationniste actuel.

La question du remboursement du Compte d'urgence pour les entreprises canadiennes constitue une autre urgence. La Fédération canadienne des entreprises indépendantes, ou FCEI, les chambres de commerce et beaucoup d'organismes qui représentent les PME sonnent l'alarme auprès des élus à la Chambre et du gouvernement. Ils demandent un an de plus de report. Ces prêts ont été accordés durant la pandémie, mais, avec la fin de la pandémie, on a eu le contexte de l'inflation et de la reprise difficile de l'économie. Beaucoup de ces PME ont continué de s'endetter. Maintenant, on leur demande de rembourser leur prêt, faute de quoi elles vont perdre la partie qui est un prêt-subvention.

Selon les chiffres de la FCEI, environ une PME sur cinq risque de faire faillite si le délai n'est pas prolongé. Quand nous interpellons la ministre, elle dit que cela coûterait trop cher. Il n'y a pas eu d'études sérieuses qui ont été faites pour déterminer quel serait le coût pour l'État, pour l'ensemble de l'économie et pour la société si jusqu'à une entreprise sur cinq faisait faillite suite à cela.

Au Bloc québécois, nous faisons le pari qu'il serait beaucoup plus payant de repousser d'une année le report du remboursement du prêt. Cela stimulerait l'économie dans le sens où cela éviterait un nombre important de faillites qui sont à prévoir. Il y a quelques semaines, dans le *Journal de Montréal*, il y a eu la publication des risques par région. Je peux dire que ma circonscription, le nord de Lanaudière, était particulièrement visée par le risque engendré par le refus de la ministre de prolonger d'une année le report du remboursement du compte d'urgence. Nous sommes vraiment déçus de cela. Nous avons essayé tant et plus de négocier avec le gouvernement. Nous n'avons pas eu accès à ses études parce que, selon ce que nous comprenons, aucune étude n'a été faite.

Finalement, le gouvernement a décidé de s'entendre avec son allié naturel alors que nous aurions pu nous entendre en échange de cette condition qui aurait grandement aidé les PME de notre économie. Le gouvernement a choisi de laisser tomber les PME qui en arrachent actuellement. Force est de croire que son allié n'a pas jugé bon de porter cette demande suffisamment fort.

Il y a d'autres urgences. Comme on le dit, l'énoncé économique vise à répondre aux urgences actuelles.

Affaires courantes

Nous pouvons penser à nos médias. Les petits médias locaux et régionaux, les journaux et les radios en arrachent. Ils tombent l'un après l'autre. La situation est catastrophique. Même dans les médias de plus grande importance, la situation est difficile. Nous ne savons même pas s'ils vont se rendre à Noël ou à l'été prochain. La situation est à ce point critique. Nous avons même vu la triste annonce des licenciements à venir au Groupe TVA, qui touchent plus de 500 employés. Même le plus gros média a de la difficulté à surmonter la crise. Nous demandions un fond d'urgence au moins pour les prochains mois, mais cela n'a pas été fait non plus.

• (1715)

Aussi, question de résoudre une iniquité, nous demandons de mettre fin aux subventions aux énergies fossiles. On parle de plusieurs dizaines de milliards de dollars. Cela non plus, ce n'est pas fait. C'est très navrant.

Parlons d'autres éléments hyper importants. Depuis 2015, ce gouvernement nous promet une réforme complète de l'assurance-emploi. Or c'est encore une fois reporté aux calendes grecques. Il y a un an et demi, on nous disait que cela s'en venait pour le printemps 2022. Après cela, on disait que cela allait venir au plus tard à l'automne. Là, on n'en parle plus et rien n'a été fait. Moi, avec toute ma candeur, j'ai voulu croire la promesse des libéraux. Que cela me serve de leçons. Il n'y a encore rien et ils n'osent même plus en parler. Honte à moi d'avoir cru à une promesse libérale.

Concernant la réforme de l'assurance-emploi, une préoccupation particulière a aussi été soulevée qui touche encore une fois la nécessité de répondre aux urgences. Cet été, il y a eu des feux de forêt partout. Cela fait que beaucoup de travailleurs saisonniers dans le milieu de la forêt n'ont pas pu travailler les heures nécessaires pour avoir accès à l'assurance-emploi durant la saison, car ils ne peuvent pas travailler en forêt. Nous avons interpellé la ministre à ce sujet. Il y a une urgence et il faut être un peu flexible. Il faut faire quelque chose et penser à eux. Niet, il n'y a rien dans cet énoncé pour répondre à cette autre urgence.

Nous avons souvent posé des questions à la Chambre et j'ai personnellement interpellé la ministre au sujet d'un dossier que porte ma collègue d'Abitibi—Baie-James—Nunavik—Eeyou. On avait annoncé 1 milliard de dollars pour les petits-déjeuners afin qu'on puisse nourrir les enfants dans les écoles. L'argent a déjà été promis lors d'une annonce et il n'est toujours pas livré afin de mettre cela en œuvre. Nous sommes dans un contexte d'inflation et de plus en plus d'enfants se rendent à l'école le ventre vide. Cet argent annoncé, il aurait été temps de le verser. On aurait pu répondre à l'urgence et dire voilà, mais cela non plus, ce n'était pas assez urgent pour la ministre.

Beaucoup de mes collègues me parlaient des besoins en infrastructures régionales. On ne fait rien de plus. Il y a aussi tout le secteur de l'agriculture qui a été touché par les inondations dans certaines régions, cet été. Le secteur maraîcher et horticole en arrache. Il est en grande difficulté. Aurait-on pu adapter les programmes existants? L'énoncé économique était le moment pour faire cela. Non, rien n'a été fait, pas un mot sur l'agriculture ici, encore une fois dans cet énoncé.

Il y a un détail un peu technique qui touche beaucoup d'entreprises artisanales partout dans nos régions, mais qui pourrait vraiment changer les choses. On le sait, le gouvernement a augmenté la taxe d'accise sur l'alcool de vin à la suite d'une poursuite des producteurs de vins australiens face aux producteurs de vins du Canada. Les ré-

glements à cet égard sont problématiques. Dans les textes juridiques, on appelle « vin » tout ce qui est alcool. Le Bloc québécois a réussi à faire soustraire le cidre de pomme et l'hydromel à la taxe. Cela a été un grand gain et ces producteurs en sont reconnaissants.

Après, nous nous sommes rendu compte que si le producteur de cidre met un peu de cidre de poire dans sa boisson, il doit payer 100 % de la taxe. Les producteurs de boisson à partir d'alcool d'érable doivent aussi payer 100 % de la taxe. Dès qu'il y a un peu de petits fruits dans ces boissons, il faut payer 100 % de la taxe. Pourtant, cela ne dérange pas les producteurs de vins de raisins en Australie qu'on aide nos petits artisans qui produisent ces produits de niche. Cela fait deux ans que nous interpellons la ministre afin qu'elle règle cela. Je comprends qu'elle est bien occupée, qu'elle relève de nombreux défis, mais à un moment donné ce ne sont que des formalités qui nécessitent des suivis. Cela ne ferait qu'aider à mieux reconnaître les artisans sans enlever rien à personne, sans frustrer personne en Australie. Ce serait facile à faire. Il aurait été temps de mettre cela en œuvre ici. Non, cela non plus n'a pas encore été fait et c'est vraiment navrant et fâchant.

Comme je le disais, le gouvernement et la ministre devaient élaborer l'énoncé économique dans le but de répondre aux urgences. J'en ai soulevé quelques-unes qui sont portées par l'ensemble de mes collègues ici. Ce n'est pas compliqué. À combien d'urgences que nous avons soulevées la ministre a-t-elle répondu? C'est zéro comme dans Ouellette. Je fais ici référence à un ancien ministre dont je vais parler et que je vais citer. C'est l'ancien ministre du premier ministre Trudeau, père de l'actuel premier ministre. J'ai bien dit « actuel » et non « actuaire ».

• (1720)

En parlant d'actuaire, notons que les surplus de la caisse d'assurance-emploi ont doublé. Encore une fois, on fait payer les travailleuses et les travailleurs pour renflouer les coffres du gouvernement.

Revenons au ministère des Affaires urbaines. Qu'est-ce que c'est? Dans l'énoncé économique, le gouvernement choisit de créer un nouveau ministère que mon chef nomme « le ministère de l'ingérence », parce qu'il vient s'occuper du logement et de l'habitation. Il s'agit donc vraiment d'ingérence. C'est un peu comme ce que Pierre Elliott Trudeau avait fait. Il avait créé le ministère des Affaires urbaines. Son ministre était alors M. Ouellet. C'est pour cette raison que je me permets de rappeler cela.

À ce sujet, je cite un document de recherche de la Bibliothèque du Parlement:

En conséquence, en mars 1971, le premier ministre Trudeau a nommé un ministre d'État aux Affaires urbaines qui était chargé non seulement de la SCHL, mais également d'un nouveau ministère d'État (Affaires urbaines). En raison des limites constitutionnelles inévitables [vouloir s'ingérer dans les affaires des provinces], ce ministère n'était responsable d'aucun programme [...]

Ici, le gouvernement nous annonce qu'il crée de nouveau ce ministère. Nous pouvons voir ce qui s'en vient. Deux paragraphes plus loin, le document de la Bibliothèque dit:

[cela] a fini par aboutir à l'échec de l'ingérence du gouvernement Trudeau dans les relations fédérales-municipales.

Encore un peu plus loin, on peut lire ceci:

Étant donné le manque de crédibilité du ministère et l'intention du gouvernement de restreindre ses dépenses, le ministère d'État fut aboli le 31 mars 1979.

Affaires courantes

Est-ce ce qui nous attend avec la création de ce ministère annoncé dans le présent énoncé? Nous pouvons nous y attendre, comme le disent mes collègues.

Parlons de certains autres éléments de l'énoncé. On voit à la Chambre depuis quelques semaines une chicane entre le gouvernement libéral et les conservateurs. Le Parti conservateur fonctionne toujours par slogan et nomme toujours les problèmes. Ce dernier a fait une proposition sur le logement. Quelle est-elle? Punir les municipalités et les provinces. Les conservateurs disent qu'elles doivent construire 15 % de plus de logements, sinon on supprime le financement des infrastructures. Par exemple, cette année, les mises en chantier au Québec ont été réduites de moitié. C'est donc la moitié des fonds en infrastructure qui auraient été réduits de moitié si le Parti conservateur était au pouvoir. Ce sont de vrais champions, comme le dit mon collègue.

La réplique du gouvernement libéral à cette proposition est de la reprendre. Dans l'énoncé, on dit qu'on utilise la même chose, c'est-à-dire qu'on menace les provinces et, indirectement, les municipalités. On dit que si elles ne font pas assez de logements, on va supprimer les transferts. Ma foi, est-ce que le gouvernement libéral veut, lui aussi, retourner à l'âge de pierre? Je pose la question.

Il y a une bonne mesure en ce qui concerne Airbnb: on veut faire la concordance avec la réglementation municipale. Cela va être difficile à appliquer, mais il y a de l'espoir. Je n'aurai donc pas seulement tout critiqué. Il s'agit d'une bonne mesure. Comme je le disais en ce qui concerne les 15 milliards de dollars de restrictions budgétaires, c'était censé arriver au mois d'octobre. Or, le plan du gouvernement et de la présidente du Conseil du Trésor ne figure même pas dans l'énoncé du mois de novembre. Par ailleurs, comme je le disais également, nous avons soulevé plusieurs urgences. Aucune d'entre elles n'est toutefois résolue ici. Il n'y a aucun plan pour les urgences. De toute évidence, les libéraux ne comprennent pas ce qu'est la notion d'urgence.

Je le répète, chacune des demandes exprimées par le Bloc québécois et des urgences portées par les Québécoises et les Québécois a été ignorée. De toute évidence, ce gouvernement, ce premier ministre et la ministre des Finances confondent ici la rigueur budgétaire et l'inaction face aux urgences. Tout cela va nous coûter plus cher, plus tard.

Je rappelle qu'une mise à jour économique sert à faire le portrait de l'évolution de la situation économique depuis la présentation budget et à annoncer des solutions aux urgences connues. Cet énoncé n'aborde pas les nombreux changements et ne règle rien. Il s'agit donc d'un exercice raté, au point où nous nous demandons pourquoi le gouvernement a procédé à cet énoncé.

• (1725)

Grâce aux libéraux, cela va aller plus mal avant, nous l'espérons, d'aller mieux.

[Traduction]

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, certains éléments de l'énoncé économique de l'automne doivent assurément être soulignés.

Personnellement, je pense à la question de l'inflation. L'inflation inquiète les Canadiens. Même si, ailleurs dans le monde, l'inflation est beaucoup plus élevée qu'au Canada, le gouvernement libéral s'attaque à ce problème. Alors qu'elle atteignait un sommet d'un peu

plus de 8 % en juin 2022, nous apprenons aujourd'hui que l'inflation se situe maintenant à 3,1 %. C'est la preuve que le gouvernement s'occupe vraiment du problème de l'inflation.

Le député a beaucoup parlé de logement. L'énoncé économique de l'automne réaffirme l'engagement ferme concernant les coopératives de logements et l'injection de fonds pour appuyer cet engagement. Il est question de l'importance des organismes sans but lucratif dans le secteur du logement. Les coopératives de logements constituent un excellent moyen de répondre à la demande croissante de logements. Il s'agit de logements abordables différents des immeubles d'appartements. Dans une coopérative, les habitants sont copropriétaires au lieu d'être locataires comme dans les immeubles d'appartements.

Le secteur des immeubles d'appartement reçoit également un coup de pouce du côté des logements à vocation locative...

Le vice-président: Le député de Joliette a la parole.

[Français]

M. Gabriel Ste-Marie: Monsieur le Président, l'inflation touche tout le monde, surtout les plus démunis. C'est vraiment préoccupant.

Quand je regarde ce qu'il y a dans l'énoncé économique de l'automne, il n'y a rien contre l'inflation. Il n'y a rien pour faire face à l'inflation. Ce ne sont que des coups d'épée dans l'eau.

L'honorable député a parlé de la question du logement. Oui, le gouvernement devrait en faire plus en matière de logement. Or, cette année, il coupe 37 millions de dollars dans le logement. Cela se trouve à la page 35 de la version en français. On indique une soustraction de 37 millions de dollars. Il parle du fonds pour les coopératives. Il n'a pas besoin d'expliquer, pas à moi ni à aucun député du Bloc québécois, ce qu'est une coopérative d'habitation. Il y en a plein au Québec. On croit à ce modèle. On répète toujours au gouvernement de faire plus de logement social, dont des coopératives.

Cette année, en 2023-2024, combien met-il en logement pour les coopératives? Il met zéro dollar. Pourtant, l'urgence est là. L'année prochaine, en 2024-2025, combien met-il en logement pour les coopératives? Il met zéro dollar, encore. L'urgence est là. L'urgence, c'était cet été, c'était le printemps dernier. Il faut agir maintenant. Aujourd'hui, il ne faut pas faire des énoncés et des engagements de principes pour ce qu'on va faire dans deux, trois, quatre, cinq ou six ans. L'urgence est maintenant.

Ce gouvernement est vraiment déconnecté des urgences de la population.

• (1730)

M. Daniel Blaikie (Elmwood—Transcona, NPD): Monsieur le Président, au NPD, nous partageons la déception de mon collègue au sujet du Compte d'urgence pour les entreprises canadiennes. C'était notre position et nous avons demandé à plusieurs reprises dans des lettres et dans des conversations avec le gouvernement de prolonger la date limite pour le remboursement du compte d'urgence.

Affaires courantes

Ce que je ne comprends pas, c'est comment le gouvernement fédéral peut s'attendre à recevoir plus d'argent en forçant des compagnies à rembourser leur prêt alors qu'elles ne sont pas en mesure de le faire maintenant. On sait que cela va causer des faillites.

Mon collègue peut-il nous exprimer sa pensée à ce sujet?

M. Gabriel Ste-Marie: Monsieur le Président, je remercie mon collègue du Comité permanent des Finances. Nous venons de passer la semaine dernière à faire le tour de l'Ouest canadien. Nous sommes allés dans chaque région pour écouter les gens. Tous les organismes, les chambres de commerce, les organismes qui représentent les PME demandent de repousser le délai d'un an. C'est comme cela au Québec aussi. On l'entend partout.

Quand on parle de façon individuelle aux ministres, la plupart sont d'accord sur cette demande, la plupart ne comprennent pas la réaction de la ministre des Finances. C'est là que cela bloque. La ministre des Finances et les hauts fonctionnaires disent que cela va coûter cher.

Ici, cela fait longtemps que nous le portons. Nous voulons juste être la voix des PME que nous représentons. Nous étions prêts à négocier avec le gouvernement. Par exemple, si le gouvernement veut que le projet de loi C-56 soit adopté, nous, en contrepartie, voudrions qu'il repousse le délai d'un an. Nous aurions aimé, en tout respect, que le NPD emprunte cette voix. Qu'il garde cet exemple en tête pour que, dans les futures négociations, il puisse demander cela en échange. Ce serait un grand gain pour les PME. Ce serait 20 % moins de faillites, selon les chiffres de la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante. Cela ferait une grande différence.

M. Mike Morrice (Kitchener-Centre, PV): Monsieur le Président, je veux d'abord remercier mes collègues bloquistes de leur travail pour les PME. Il est tellement important que tous les députés à la Chambre prennent la défense des PME, alors je les remercie de nouveau.

Ma question porte sur le fait que ce Parlement a adopté la prestation canadienne pour les personnes handicapées il y a presque six mois. Encore une fois, il n'y a rien dans cet énoncé économique pour les personnes handicapées, qui continuent de vivre dans une pauvreté imposée par la loi partout au pays, y compris au Québec. Alors, est-ce que le député de Joliette et le reste du caucus bloquiste sont aussi déçus que moi de cette omission?

M. Gabriel Ste-Marie: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de son excellente question et de ses bons mots. Cela fait toujours plaisir de voir que nous pouvons collaborer à la Chambre. Le but d'un énoncé économique est de répondre aux urgences. L'honorable député, que je félicite d'ailleurs pour son excellent français, vient de soulever une question urgente.

Cette mesure a été adoptée il y a six mois et elle doit être mise en œuvre. Les personnes qui vivent avec un handicap, surtout dans le contexte inflationniste qu'on connaît, doivent recevoir l'aide promise. Cela doit être réalisé et l'énoncé économique était l'endroit où il fallait mettre en œuvre cette mesure. L'énoncé sert à répondre aux urgences et c'est une autre urgence qui a été soulevée. On avait l'occasion de le faire, mais c'est une autre occasion manquée. Le gouvernement est déconnecté de la population et il ne répond à aucune urgence. L'honorable député vient de soulever un autre exemple pertinent.

• (1735)

M. Alain Therrien (La Prairie, BQ): Monsieur le Président, il y a approximativement 220 000 entreprises qui ont des problèmes de liquidités qui les empêchent de rembourser le prêt d'urgence. Ce que j'ai compris, c'est que le gouvernement n'était pas capable de chiffrer le montant supplémentaire que cela ajouterait au budget. Pour ma part, je considère comme plusieurs de mes collègues ici que l'argent versé à des entreprises qui peinent à survivre est un investissement.

J'aimerais que mon collègue nous parle des calculs qui semblent avoir été faits ou pas quant au fait que, si les gens obtiennent un délai supplémentaire pour le remboursement du prêt, il y aura moins de faillites et donc plus de remboursements. Ce n'est donc peut-être même pas une dépense. J'aimerais que mon collègue nous parle de cet aspect.

M. Gabriel Ste-Marie: Monsieur le Président, je remercie mon leader à la Chambre de soulever encore cet élément. Ce sont des questions économiques de base. Y a-t-il des économistes au Parti libéral? Est-ce qu'on comprend cela? Souvent, on dit qu'on veut faire des économies de bouts de chandelles. En voulant économiser une partie du montant qui est un prêt-subvention, on risque de causer tellement de faillites et d'avoir un impact si grand que, au bout du compte, cela risque de coûter plus cher à la société et aux finances du gouvernement.

Quand nous parlons aux ministres de manière informelle, la plupart nous disent qu'ils sont d'accord avec nous. C'est au niveau de la ministre des Finances que cela bloque. À ce sujet, je veux souligner le travail de ma collègue de Terrebonne, qui a envoyé une lettre à la ministre des Finances pour l'interpeller et la sensibiliser à ce sujet. Elle lui a aussi rappelé que l'Assemblée nationale du Québec, le 26 septembre dernier, soit bien avant cet énoncé économique de fin novembre que la ministre vient de faire, a demandé de façon unanime le report d'un an du remboursement du prêt.

Pourquoi est-ce que tous les élus de tous les partis à Québec demandent cela? C'est parce qu'ils sont un peu plus connectés à leur monde. Ils parlent à leurs PME, ils vont les rencontrer et ils sont inquiets pour elles. Ils sont capables comme nous de faire l'équation mathématique qui démontre que, même si on risque d'économiser un peu d'argent, on risque de perdre bien plus gros ensuite, en plus de déstabiliser l'économie. Vraiment, l'énoncé économique était l'endroit où annoncer cela. C'est une autre occasion ratée, une autre déception, une autre preuve que ce gouvernement est rendu déconnecté, et pas à peu près, du monde et des PME.

[Traduction]

M. Daniel Blaikie (Elmwood—Transcona, NPD): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole au sujet de l'énoncé économique de l'automne.

Nous avons certainement entendu beaucoup de choses à la Chambre aujourd'hui, y compris des envolées oratoires partisans, comme nous pouvons nous y attendre de la part du chef conservateur, avec les députés de son parti scandant des slogans bien préparés à la fin de son discours. Toutefois, j'aimerais être un peu plus sérieux que cela dans mes observations, car je sais que les Canadiens traversent des moments très difficiles.

Affaires courantes

Nous en avons abondamment entendu parler. Nous en avons parlé longuement à la Chambre. Le gouvernement avait aujourd'hui la chance de montrer qu'il n'est pas déconnecté de la réalité, qu'il est prêt à s'attaquer aux graves problèmes de notre époque en étant bien conscient de l'urgence. Je ne veux rien gâcher pour personne, mais je dois dire que c'est une véritable déception. Je vais parler de certaines raisons pour lesquelles, selon moi, l'énoncé économique du gouvernement est très décevant. Il contient aussi des éléments qui, à mon avis, ne sont pas mauvais, et je les mentionnerai, mais je crois que, dans l'ensemble, c'est un texte décevant.

Quelles sont les crises auxquelles nous sommes confrontés?

Eh bien, nous sommes certainement confrontés à une crise climatique mondiale. C'est très clair pour quiconque a suivi l'actualité. Malheureusement, quand sa maison est en feu, il n'est pas nécessaire de suivre l'actualité pour savoir à quel point les changements climatiques s'aggravent et connaître les conséquences personnelles et économiques importantes qu'ils ont pour les Canadiens, en plus de leurs répercussions sur l'environnement.

Nous sommes confrontés à une crise du logement. Encore une fois, nous n'avons pas besoin de suivre l'actualité; nous n'avons qu'à nous promener dans notre quartier. Peu importe le quartier où ils vivent, de plus en plus de gens découvrent qu'ils ont des proches, des amis, des voisins et des membres de leur famille qui ont vécu dans ce quartier toute leur vie et qui n'ont plus les moyens d'y vivre. Ils ne savent pas où aller. Ils vont camper dans le parc, de l'autre côté de la rue, parce qu'ils ne savent pas où aller et qu'ils n'ont pas les moyens de se loger.

Voilà le genre de défis auxquels notre pays est confronté. Il a fallu beaucoup de temps pour en arriver là. Il a fallu beaucoup de temps pour que la crise climatique en arrive là. Au début des années 1980, mon père a parlé de la crise climatique en employant les termes qui avaient alors cours à la Chambre, et il a dit qu'il fallait agir immédiatement. Comme les députés peuvent l'imaginer, il aurait été beaucoup plus économique de régler la crise climatique dans les années 1980 au lieu d'attendre jusqu'à maintenant.

Je sais aussi que, lorsque les libéraux ont éliminé la stratégie nationale sur le logement, dans les années 1990, le caucus néo-démocrate fédéral parlait déjà de la crise du logement qui en découlerait.

Sachant tout cela, je ne peux pas prétendre, à la Chambre, qu'il s'agit de nouveaux problèmes ou qu'on doit au chef conservateur d'avoir prévu la crise du logement il y a deux ans. Le NPD avait déjà prévu cette crise dans les années 1990. Voilà pourquoi nous disions qu'il fallait continuer d'investir dans les coopératives d'habitation. Voilà pourquoi nous disions que le gouvernement fédéral devait continuer de construire des logements sociaux et rester actif dans ce domaine.

Nous sonnons l'alarme depuis plus de 30 ans pour dire que le Canada allait se retrouver dans cette situation. Pourquoi avons-nous fait cela? Nous l'avons fait parce que nous savions que nous ne pouvions pas régler la crise du logement du jour au lendemain. C'est le genre de chose qui nécessite des investissements continus et prévisibles, année après année, afin de toujours répondre à la demande. Si nous en sommes là, c'est en partie à cause du gouvernement dont faisait partie le chef conservateur, mais ce n'est pas tout. Il y a eu le gouvernement libéral dans les années 1990, puis le gouvernement Harper, et maintenant, le gouvernement actuel, qui a eu huit ans pour régler ce problème. Cependant, la situation n'a fait qu'empirer sous les libéraux. Ces problèmes se profilent à l'horizon

depuis longtemps, et les Canadiens commencent vraiment à en ressentir les effets.

Que nous a dit la ministre des Finances aujourd'hui? La ministre des Finances nous a dit que le Canada a le ratio dette-PIB le plus bas des pays du G7. La ministre des Finances nous a dit que les agences de notation renouvellent la cote de crédit AAA du Canada. La ministre des Finances nous a dit que le Canada a le déficit le plus bas des pays du G7. Que nous a-t-on dit au sujet des nouveaux investissements dans le logement, annoncés en grande pompe par les libéraux? Rien ne sera fait avant 2025.

Comment se fait-il que le Canada, qui affiche la meilleure situation financière du G7, n'a pas les moyens de commencer à investir dès maintenant dans les habitations dont nous avons besoin pour les Canadiens, en particulier les Canadiens vulnérables, qui n'ont pas les moyens de payer un loyer dans ce contexte économique, de même que pour les travailleurs canadiens qui n'ont pas les moyens de payer un loyer ou une hypothèque dans ce contexte économique? Sans compter que les entreprises nous disent que le principal obstacle à l'expansion de leurs activités est la difficulté à trouver un logement pour leurs travailleurs, que des gens qui aimeraient venir travailler pour eux n'ont nulle part où se loger, ce qui les empêche de venir s'installer dans la collectivité où est située l'entreprise.

● (1740)

Comment la vice-première ministre et ministre des Finances du Canada peut-elle avoir le culot de vanter la situation financière du Canada par rapport à celle de tous les autres pays pour ensuite dire que nous manquons de ressources pour résoudre des crises parmi les pires de notre époque?

Je suis bien au fait des annonces qu'elle a faites en matière de logement, notamment en ce qui concerne le réapprovisionnement du fonds de co-investissement, parce que j'ai réclamé ces mesures ici même. Je me suis adressé aux libéraux pour exiger qu'ils fassent des investissements dans les logements sociaux. J'ai exigé qu'ils fassent ces investissements non pas en 2025, mais dès maintenant.

Cela vaut aussi pour le réapprovisionnement de l'initiative Financement de la construction de logements locatifs. C'est un nom très long pour un programme qui vise simplement à offrir des prêts à faible taux d'intérêt aux gens qui veulent construire des logements, qu'ils soient destinés au marché immobilier ou au secteur sans but lucratif. Ce que nous voulons dans l'avenir, et ce que nous avons exigé, c'est que les établissements postsecondaires, comme les universités et les collèges, aient accès à ces fonds. Les gens qui veulent construire des logements pour les aînés devraient également pouvoir accéder à ces fonds.

Ce financement à faible taux d'intérêt devrait être rendu beaucoup plus accessible afin que ce ne soit pas seulement une manne pour les promoteurs, mais aussi une source de financement pour les organismes qui ont fait leurs preuves partout au Canada, y compris les organismes sans but lucratif qui construisent des logements pour les personnes vulnérables, afin de veiller à ce qu'il y ait plus de logements à des conditions plus accessibles. Il est extrêmement décevant que cela ne se fasse pas maintenant.

Affaires courantes

Ce n'est pas moi qui le dis; la ministre des Finances et vice-première ministre a parlé de la situation financière solide du Canada. La question demeure: comment allons-nous financer tout cela? Comment trouverons-nous l'argent nécessaire? Nous avons déjà un déficit, même s'il est le plus faible des pays du G7. Une augmentation d'un point du taux d'imposition des sociétés au Canada — qui, je le rappelle aux députés, était de 28 % en 2000 et n'est plus que de 15 % aujourd'hui — générerait plus de 3 milliards de dollars par année. Or, les libéraux veulent recapitaliser le fonds de co-investissement à hauteur de 1 milliard de dollars et ne pas commencer à le faire avant deux ans, mais nous pourrions tripler la recapitalisation et le faire chaque année à perpétuité avec une augmentation de 1 %.

Une hausse de 1 % du taux d'imposition des sociétés n'est pas une mauvaise affaire pour les entreprises qui disent que le manque de logements les empêche de trouver suffisamment de travailleurs pour continuer à faire de l'argent. Demandons-leur de contribuer à la construction de logements, ce qui les aidera à croître tout en créant des emplois pour les Canadiens et en leur permettant de se loger. C'est un marché équitable. Ce qui n'est pas équitable, c'est de faire passer le taux d'imposition des sociétés de 28 % en 2000 à 15 % aujourd'hui et de ne pas permettre aux Canadiens de se loger. Ce n'est pas juste. Ce n'est pas une bonne politique.

Ne prétendons pas que le Canada n'a pas les moyens de passer à l'action, qu'il ne peut pas agir de toute urgence, cette année, en augmentant de façon marquée le nombre de logements sociaux et abordables dont le gouvernement fédéral financera la construction directement, en tout ou en partie. Ce n'est tout simplement pas vrai. Il est irresponsable de la part des libéraux de se plier aux exigences du Parti conservateur et des multinationales qui ne se soucient pas du parc immobilier canadien tant qu'elles peuvent verser de plus gros dividendes à leurs actionnaires et de plus gros salaires à leur PDG. C'est là la véritable coalition qui existe au Parlement, et elle est au pouvoir depuis beaucoup trop longtemps.

Autrement, comment est-il possible de financer la construction de logements? Cette année, on a appris que des sociétés d'experts-conseils comme KPMG ont reçu des milliards de dollars. Pourquoi payons-nous des consultants à prix d'or alors que nous avons l'une des meilleures fonctions publiques au monde, et que celle-ci est en mesure de faire ce qu'il faut? Pourquoi payons-nous des consultants prestigieux pour qu'ils nous expliquent comment réduire les impôts et pousser davantage de gens à la rue? Ce n'est pas très logique.

Comme nous avons pu le constater dans le cadre de scandales comme celui d'ArriveCAN, les libéraux n'hésitent pas à dépenser l'argent des contribuables. Pourquoi ne pas consacrer les dépenses au logement? C'est parce que leurs amis ont déjà un toit sur leur tête et qu'ils cherchent à se remplir les poches. Cependant, aux yeux des Canadiens qui vivent dans la rue, ce n'est pas une excuse valable pour refuser non pas de prendre des mesures sans précédent, mais de commencer à faire ce que le Canada a fait pendant les décennies qui ont suivi la Seconde Guerre mondiale. Nous devons tout simplement mettre en œuvre les mêmes mesures. S'il a été possible de construire des logements pour tous dans les années 1950, il est certainement possible de le faire au XXI^e siècle, après 70 ans de richesse et de prospérité.

• (1745)

Ce ne sont là que les lacunes des mesures annoncées par les libéraux. Peu importe que la Colombie-Britannique, qui est dirigée par un gouvernement néo-démocrate, ait pris l'initiative de créer un fonds d'acquisition sans but lucratif. Pourquoi avons-nous besoin

d'un fonds d'acquisition sans but lucratif? Parce que, aujourd'hui, au Canada, pour chaque logement abordable que nous construisons, nous en perdons 15. Pourquoi perdons-nous ces logements?

On revient à la question que j'ai posée au chef du Parti conservateur. Je lui ai demandé pourquoi, quand il était au Cabinet et ministre du Logement, comme il le dit, le gouvernement Harper a réduit les subventions de fonctionnement accordées aux coopératives d'habitation et à d'autres organismes sans but lucratif qui gèrent des logements abordables. Pourquoi ont-ils fait une telle chose? Si nous avons perdu des centaines de milliers de logements abordables ces dernières années, c'est parce que les exploitants ne pouvaient plus se permettre de fonctionner avec le loyer subventionné avec lequel ils fonctionnaient auparavant. C'est parce que le chef du Parti conservateur, quand il siégeait au Cabinet et était ministre du Logement, a refusé de renouveler les subventions de fonctionnement fédérales. Il y a maintenant des entreprises qui achètent ces immeubles parce que les exploitants actuels n'ont plus les moyens de les exploiter avec les locataires qui y habitent. Les propriétaires commerciaux n'y voient pas d'inconvénient. Ils expulsent les locataires, rénovent les appartements, augmentent les loyers et invitent les Canadiens mieux rémunérés à louer ces logements.

Qui donc soutient les personnes qui n'ont pas les moyens de louer un appartement de luxe dans le marché actuel? C'est le NPD, c'est certain. Ce qui devient de plus en plus évident, c'est que le gouvernement actuel, après huit ans d'efforts, ne le fait tout simplement pas. Même si les libéraux avaient de bonnes intentions — ce que l'on peut raisonnablement remettre en question —, ils n'ont manifestement pas les compétences nécessaires pour mettre en œuvre une stratégie nationale en matière de logement qui permettrait d'en construire suffisamment pour éviter à mes petits-enfants de connaître la crise du logement.

Le problème tient en partie au fait que l'on revient invariablement aux solutions axées sur le marché comme à une panacée, ce qui est un autre point qu'ont en commun les membres de la coalition libérale-conservatrice. Comme je l'ai dit, il fut un temps où le gouvernement canadien construisait beaucoup de logements. Il n'a pas construit tous les logements; le Canada a toujours compté en grande partie sur un marché du logement. Cependant, nous construisions suffisamment de logements hors marché pour que les personnes qui n'avaient pas les moyens de payer le prix courant puissent quand même se loger, pour qu'elles n'aient pas à se priver de nourriture ou de médicaments pour essayer d'accéder à un logement qu'elles ne pouvaient pas vraiment s'offrir tout en payant toutes les nécessités de la vie. Le problème, c'est que nous ne le faisons plus et qu'il faut le faire.

Ce ne serait pas le cas si ce n'était des mesures prises par le chef du Parti conservateur et le gouvernement dont il a fait partie, ou si le gouvernement actuel avait tenu sa promesse de renouveler les subventions de fonctionnement. Voilà ce que je veux dire quand je parle de la véritable coalition à la Chambre des communes. C'est blanc bonnet et bonnet blanc. Un parti dit, quand il n'est pas au pouvoir, que ce que l'autre fait est terrible, vraiment terrible, et qu'il corrigera la situation lorsqu'il sera au pouvoir. Puis, il y arrive et, ô surprise, il poursuit les politiques du gouvernement précédent, de sorte que les Canadiens ne savent jamais comment obtenir un répit. Tommy Douglas racontait l'histoire de *Mouseland*, le pays des souris, qui illustre très bien cette réalité. J'invite tous ceux qui nous re-gardent à chercher cette histoire sur YouTube ou ailleurs, après mon discours. Ils seront tristes de voir à quel point cette histoire très ancienne est encore fort pertinente aujourd'hui.

Affaires courantes

Nous pensons également qu'il est grand temps que les sociétés de placement immobilier cessent de bénéficier de l'arrangement fiscal préférentiel qu'on leur accorde depuis les années 1990, car elles ont aussi contribué au problème des rénovictions.

Dans l'énoncé économique de l'automne, les libéraux ont indiqué être enthousiastes à l'idée d'une participation de la Banque de l'infrastructure du Canada, ce qui ne peut que provoquer un profond malaise. La Banque de l'infrastructure n'a pratiquement jamais réussi à mener à terme un projet, et ce n'est pas faute d'avoir essayé. Elle a même eu du mal à y arriver dans le cadre de son mandat. Je ne sais donc pas trop par où commencer quand on ose présenter la participation de la Banque de l'infrastructure comme une bonne nouvelle. C'est tout simplement surréaliste. Cette déclaration soulève une question grave, soit les infrastructures publiques nécessaires à la construction de plus de logements. Qu'il s'agisse de canalisations d'égout plus grandes, d'une meilleure gestion des eaux usées ou de tout ce qui est nécessaire à la construction d'un certain nombre de logements, il semble que le gouvernement actuel ne veuille pas que les municipalités soient propriétaires de ce genre d'infrastructures, comme il se doit, mais qu'il souhaite plutôt utiliser les deniers publics pour permettre aux investisseurs privés de s'approprier les infrastructures municipales et d'en tirer un profit.

• (1750)

Les nombreux exemples de partenariats public-privé à la grandeur du pays nous ont appris que, lorsque le secteur privé participe à la construction de ce qui devrait être une infrastructure publique, on paie plus pour obtenir moins. Ce n'est pas du tout une bonne chose pour les Canadiens, qui veulent voir le type de développement d'infrastructures dont nous avons besoin pour agrandir le parc de logements au pays. En ce qui concerne les municipalités et le logement, je pense que c'est important.

J'ai déjeuné aujourd'hui avec l'Association des municipalités du Manitoba. De quoi les municipalités parlent-elles? Elles parlent de leur désir très sincère et réel d'augmenter le nombre de logements dans leurs collectivités, parce qu'il s'agit d'un obstacle à l'investissement. Il y a des entreprises qui veulent investir, qui veulent construire de nouvelles installations, mais, comme je l'ai dit plus tôt, elles ne peuvent pas le faire parce qu'elles savent qu'il n'y a pas assez de logements pour la main-d'œuvre dont elles ont besoin.

Les élus municipaux se réjouissent-ils de cette situation? Sont-ils en train de crier de joie et de dire: « C'est formidable. Nous empêchons les investissements en n'ayant pas assez de logements »? Absolument pas.

Il est étrange d'avoir à dire une telle chose, mais comme le chef du Parti conservateur passe tellement de temps à la Chambre à prétendre que les politiciens municipaux ne se soucient pas de pouvoir construire plus de logements ou attirer des investissements dans leurs collectivités, je pense qu'il est grand temps de rétablir les faits.

Je peux dire aux députés que dans le cas d'une collectivité qui est déjà à court d'argent et qui ne peut pas construire suffisamment de logements pour attirer le genre d'investissements qu'elle souhaite afin de voir prospérer son économie locale, ce n'est pas en sabrant dans ses ressources qu'elle pourra construire plus de logements l'année suivante. Cette mesure ne fera qu'aggraver le problème. Ce doit être l'une des idées les plus stupides formulées sur la scène politique canadienne aujourd'hui.

Nous parlons d'investissements et d'entreprises canadiennes. Il y a tout un tas d'entreprises qui ont vu le jour lorsque l'Initiative cana-

dienne pour des maisons plus vertes a été lancée, parce que leurs dirigeants voulaient devenir les personnes qui évaluent l'isolation d'une maison ou celles qui installent la thermopompe ou qui aident les Canadiens à économiser sur leur facture d'énergie et à réduire leurs émissions. Le projet de loi ne contient aucun engagement à renouveler ce programme.

De nombreuses entreprises sont inquiètes parce qu'elles croyaient que le gouvernement libéral avait pris un engagement à long terme à l'égard de la réduction des émissions. Elles croyaient que ce n'était pas une combine. On devrait leur pardonner d'avoir pensé cela. Les libéraux ont encore le temps de faire ce qui est juste et de s'engager à renouveler ce programme, non seulement pour que les Canadiens puissent continuer d'avoir accès aux fonds dont ils ont besoin pour rénover leur maison, réduire nos émissions et économiser sur leurs factures de chauffage, mais aussi pour sauver les entreprises qui ont investi de bonne foi dans les compétences et l'équipement nécessaires pour faire progresser cette initiative.

Que pourrions-nous faire d'autre pour les entreprises qui ne se trouvent pas dans cet énoncé économique de l'automne? Prolonger le délai de remboursement des prêts consentis dans le cadre du Compte d'urgence pour les entreprises canadiennes. Cela ferait une énorme différence non seulement pour les entreprises qui sont en grande difficulté et qui méritent qu'on repousse la date limite, mais aussi pour le gouvernement qui, je suppose, souhaiterait être remboursé. Je ne comprends pas comment un gouvernement pourrait croire que le fait d'acculer à la faillite des entreprises auxquelles il a consenti des prêts lui permettrait de récupérer son argent. Qui en sortirait gagnant?

Les travailleurs perdent leur emploi. Les propriétaires perdent leur entreprise, et le gouvernement ne récupère pas son argent. Personne n'y gagne, et il est déconcertant que le gouvernement n'ait pas compris cet enjeu. Je pense qu'il nous doit à tous une bien meilleure explication.

Évidemment, de quoi auront besoin ces travailleurs après avoir perdu leur emploi? Ils auront besoin de prestations d'assurance-emploi. Quelle est la situation du gouvernement en matière d'assurance-emploi? Le gouvernement apporte un autre changement ultraciblé qui est bon pour les gens touchés. Les néo-démocrates sont en faveur d'une prestation d'adoption dans le cadre du programme d'assurance-emploi. Toutefois, nous voulons une prestation d'adoption dans le cadre d'un nouveau programme d'assurance-emploi modernisé, le genre de programme que les libéraux promettent depuis plus de huit ans maintenant, c'est-à-dire où l'ensemble du programme sert mieux les travailleurs au lieu d'ajouter plus d'éléments à un système qui est défectueux, de l'aveu même des libéraux. Cela n'a aucun sens.

Ce qui est mieux que l'assurance-emploi, c'est un emploi. Nous avons appuyé des investissements dans des usines de fabrication de batteries partout au pays, mais nous apprenons maintenant que ces emplois ne seront peut-être pas pour les travailleurs déjà au Canada au bout du compte.

C'est un grave problème parce que cela montre que le gouvernement n'a pas fait preuve de diligence raisonnable à l'égard de ces entreprises pour s'assurer qu'elles embauchent des Canadiens à la recherche d'un emploi pour occuper ces postes.

Affaires courantes

• (1755)

Il convient également de mentionner que bon nombre de ces travailleurs ne viennent pas nécessairement dans le cadre du Programme des travailleurs étrangers temporaires. Ils viennent aux termes des dispositions sur la mobilité de la main-d'œuvre dans les accords commerciaux négociés par les libéraux et les conservateurs, en l'occurrence l'accord commercial avec la Corée du Sud, qui a été négocié lorsque le gouvernement Harper était au pouvoir et que le chef de l'opposition siégeait au Cabinet.

Je tiens à mentionner la Prestation canadienne pour les personnes handicapées, car personne au Canada n'est plus durement touché par la situation économique actuelle que les Canadiens handicapés. On leur avait promis une nouvelle prestation, mais le gouvernement n'a pas tenu cette promesse.

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, cela fait un bon nombre d'années que je suis parlementaire et, au début des années 1990, j'étais porte-parole en matière de logement au sein du gouvernement provincial du Manitoba. À l'époque, la coalition était formée du NPD, des libéraux et des progressistes-conservateurs, qui disaient tous que le gouvernement fédéral n'avait pas à se mêler du dossier du logement. C'était une période sombre. J'étais alors député de la circonscription de Winnipeg-Nord et je m'opposais au NPD pour dire que, oui, le fédéral devrait s'en mêler.

Lorsque le député parle du désintérêt à l'égard du logement, je peux lui assurer que, depuis au moins 50 ou 60 ans, aucun gouvernement n'a plus investi dans le logement que le gouvernement actuel le fait depuis cinq ans. L'énoncé économique de l'automne contient un engagement concret, par exemple, à l'égard du logement sans but lucratif, y compris les coopératives d'habitation.

Le député ne peut-il pas admettre que l'énoncé économique de l'automne prévoit des sommes importantes pour les coopératives d'habitation sans but lucratif du Canada?

• (1800)

M. Daniel Blaikie: Monsieur le Président, j'essaie de comprendre pourquoi le gouvernement libéral est aussi inefficace dans la construction de nouveaux logements. Selon moi, c'est peut-être parce qu'il passe son temps à penser à la politique provinciale du Manitoba du début des années 1990. Je n'en sais rien. J'avais 7 ou 8 ans à l'époque.

J'encourage les libéraux à prêter attention à l'économie d'aujourd'hui. Certes, on a annoncé beaucoup de mesures en grande pompe, mais je dirais au député de Winnipeg-Nord que quand les libéraux examineront les détails du programme, notamment en ce qui concerne l'annonce faite aujourd'hui, qu'ils vont crier sur tous les toits, ils devraient examiner les détails et le tableau. Le tableau indique très clairement que les fonds ne seront pas versés avant deux ans. Ils devraient l'être maintenant, et il devrait y en avoir davantage.

[Français]

Mme Andréanne Larouche (Shefford, BQ): Monsieur le Président, on s'entend aujourd'hui que le mot « urgence » n'est pas ce qu'on ressent après cet énoncé économique.

Il y a urgence pour nos médias locaux. La semaine dernière en circonscription, je me suis rendue à Sherbrooke, où des médias étaient réunis et demandaient au gouvernement d'agir. Il n'y a rien.

Il y a urgence pour l'itinérance. Cette semaine, Granby organise un forum sur le logement social. Ces gens n'ont pas besoin de se faire taper dessus ou qu'on s'ingère dans leur champ de compétence. Ils vont arriver avec des solutions. Il aurait fallu que le gouvernement fournisse sa part d'effort pour le logement dans ses champs de compétence à lui.

Il y a aussi urgence pour la question du remboursement du Compte d'urgence pour les entreprises canadiennes. Je me prépare à sortir avec la Chambre de commerce et de l'industrie de la Haute-Yamaska. Le NPD a dit qu'il aurait voulu aussi cette mesure pour aider nos entreprises à passer au travers de l'année prochaine pour qu'il n'y ait de 20 à 30 % de faillites.

Surtout, il y a aussi urgence pour les aînés. Le NPD a voté pour mon projet de loi C-319 qui demandait au gouvernement d'agir dans cette situation d'inflation où les aînés avec des revenus fixes sont particulièrement touchés. Ils auraient eu besoin d'aide pour que tous les aînés de 65 ans et plus aient une augmentation de leur pension.

Mon collègue du NPD a appuyé mes deux derniers points. La question du remboursement du compte d'urgence et des aînés sont-elles dans la mise à jour budgétaire, si le NPD a réussi à négocier quelque chose avec le gouvernement?

M. Daniel Blaikie: Monsieur le Président, je remercie ma collègue de son projet de loi émanant des députés que j'ai été très content d'appuyer.

Je pense que c'est assez clair. Il y a bien des choses que le NPD veut voir un gouvernement fédéral faire que les libéraux ne sont pas prêts à faire. Oui, nous leur demandons certaines choses qu'ils ne sont pas prêts à faire. Un des aspects de la négociation est de trouver une voie où nous pouvons obtenir des résultats pour les Canadiens en dépit du fait que les libéraux ne sont pas prêts à faire beaucoup de choses qu'ils devraient faire. Si le Bloc québécois veut essayer de négocier, c'est à lui de le faire. Je suis très fier du fait que, même si nous ne pouvons pas avoir tout ce que nous voulons, nous pouvons quand même obtenir des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes dans nos négociations.

[Traduction]

Mme Jenny Kwan (Vancouver-Est, NPD): Monsieur le Président, je remercie mon collègue le député d'Elmwood—Transcona de son excellente analyse de l'énoncé économique de l'automne.

Je tiens absolument à ce que les libéraux se penchent sur la page 35 de l'énoncé économique de l'automne. Pour ce qui est d'accroître le financement pour la construction d'appartements, le montant est de zéro dans les colonnes de 2023-2024 et 2024-2025. Pour ce qui est de construire davantage de logements abordables, le montant est de zéro dans les deux colonnes. Ensuite, pour le programme de développement de coopératives d'habitation, le montant est de zéro dans les deux colonnes.

Le plus drôle, c'est que les libéraux avaient annoncé 309 millions de dollars pour les coopératives. Cette promesse remonte à 2022, mais ils se sont traînés les pieds et ils n'ont pas donné suite à cet engagement. Maintenant, ils annoncent cela comme si c'était de l'argent frais, et cet argent ne sera même pas versé avant 2024.

Il y a autre chose qui manque dans cet énoncé. Pourquoi le gouvernement ne veut-il pas dire non aux propriétaires commerciaux et les empêcher d'expulser les locataires pour cause de rénovation, d'acheter des logements à prix modique et de déplacer des gens?

Affaires courantes

M. Daniel Blaikie: Monsieur le Président, je remercie la députée de Vancouver-Est de son excellent travail dans le dossier du logement.

Il est impossible pour le Canada de combler le déficit de logements abordables et sociaux s'il en perd 15 pour chaque logement qui est construit. C'est pourquoi il est impératif que le gouvernement trouve un moyen d'empêcher les grandes sociétés d'acquérir des immeubles et d'en expulser les locataires. Cela pourrait se faire au moyen d'un moratoire.

Il y a huit ans, le gouvernement aurait dû renouveler les subventions de fonctionnement. C'est parce qu'on a laissé ces subventions se terminer qu'autant de logements abordables ont été remis sur le marché. Les libéraux avaient promis de défaire cette mesure du gouvernement Harper, mais ils ont complètement laissé tomber les Canadiens. On a vu des centaines de milliers de logements passer des mains d'exploitants sans but lucratif et de coopératives, qui offraient des loyers abordables, à celles de mégasociétés propriétaires qui s'affairent surtout à verser de gros dividendes à leurs actionnaires.

On ne peut pas continuer ainsi. C'est pour cela qu'on voit tant de gens à la rue partout au pays. Il faut que cela cesse, sinon le problème continuera de s'aggraver, et les villages de tentes continueront de prendre de l'expansion.

Le chef conservateur aime parler des villages de tentes, mais il préfère éviter de parler des mesures qui doivent être prises pour y mettre fin de façon appropriée, en faisant en sorte que les gens aient un endroit où habiter. Ce sont les politiques du gouvernement dont il faisait partie qui ont mené à l'établissement de ces villages, et il faudra un gouvernement néo-démocrate pour les démanteler d'une façon appropriée.

• (1805)

M. Larry Maguire (Brandon—Souris, PCC): Monsieur le Président, je tiens absolument à souligner que, dans le dossier du logement, aucune dépense n'est prévue pour les deux prochaines années afin de s'attaquer à ces aspects en particulier.

Je suis très préoccupé par le fait...

Des voix: Oh, oh!

Le vice-président: À l'ordre. Je ne doute pas que tous les députés poseront leurs questions lorsqu'ils en auront l'occasion.

M. Larry Maguire: Monsieur le Président, je suis très préoccupé par le fait que, dans cet énoncé économique de l'automne, les libéraux indiquent que les dépenses en santé l'année prochaine seront inférieures aux paiements de la dette faits par le gouvernement. Le remboursement de la dette coûtera plus cher que le financement de la santé. Au même moment, les libéraux augmentent les revenus d'assurance-emploi d'environ 30 %.

Mon collègue a-t-il quelque chose à dire à ce sujet, plus particulièrement sur les préoccupations relatives au domaine de la santé?

M. Daniel Blaikie: Monsieur le Président, il ne fait absolument aucun doute que le gouvernement fédéral a un rôle encore plus grand à jouer en ce qui concerne le financement des soins de santé. L'un des meilleurs moyens d'étendre ce rôle serait d'établir un régime national d'assurance médicaments.

Cela réduirait le montant que les Canadiens dépensent à l'heure actuelle pour se procurer des médicaments sur ordonnance. Nous savons, et les conservateurs aiment nous le rappeler dans le cadre

d'autres débats, qu'il n'y a qu'un seul contribuable. Cela vaut pour l'assurance médicaments aussi. Le fait est que les contribuables paient leurs médicaments sur ordonnance beaucoup plus cher sous les 10 régimes d'assurance médicaments provinciaux individuels et en cotisant au régime de leur employeur qu'ils ne les paieraient sous un régime national d'assurance médicaments.

La meilleure chose que le gouvernement puisse faire pour accroître les services de santé tout en permettant aux Canadiens d'économiser de l'argent serait d'instituer un régime national universel d'assurance médicaments. Voilà pourquoi nous faisons pression sur le gouvernement à ce sujet et nous nous attendons à ce qu'il livre la marchandise.

M. Mike Morrice (Kitchener-Centre, PV): Monsieur le Président, je remercie le député d'Elmwood—Transcona d'avoir manifesté, une fois de plus, de sa déception face aux mesures que prend le gouvernement dans le domaine du logement, comme nous l'avons vu encore une fois cet après-midi. Je félicite le NPD d'avoir réussi à négocier une solution dans le cadre du projet de loi C-56, afin que les coopératives puissent bénéficier de cette mesure très importante.

Lorsque rien ne change, quand est-il temps de dire que ça suffit? À partir de quel moment faut-il considérer que le jeu n'en vaut plus la chandelle et que le gouvernement doit en faire plus dans le domaine du logement, sans compter tous les autres problèmes auxquels notre pays est confronté?

M. Daniel Blaikie: Monsieur le Président, cela fait bien trop longtemps que le gouvernement fédéral remet les choses à plus tard pour faire le nécessaire afin de répondre aux besoins en matière de logements sociaux abordables et afin d'accroître l'offre de logements disponibles sur le marché. Nous devons prendre les mesures qui s'imposent.

Nous ne voulons pas qu'un gouvernement conservateur succède à un gouvernement libéral, et ainsi de suite, car le problème ne fera que persister. C'est ainsi que nous en sommes arrivés là. Il faut prendre le temps d'expliquer aux Canadiens qu'un gouvernement néo-démocrate représente une solution viable, et qu'il ferait le nécessaire pour faire construire les logements dont les Canadiens ont besoin.

[Français]

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, je remercie tous mes collègues à la Chambre. Après avoir pris connaissance de cet important énoncé économique de l'automne et comme plusieurs de mes collègues de l'opposition, en particulier le député d'Elmwood—Transcona, je suis déçue. L'occasion que nous avons de faire des choses importantes et urgentes est en ce moment ignorée, oubliée. Pourquoi? Je ne comprends pas. Comme les autres députés l'ont déjà dit, nous en avons pourtant la capacité. Une bonne position fiscale nous permet de le faire, mais c'est ignoré.

Affaires courantes

● (1810)

[Traduction]

Nous sommes déçus que cet énoncé économique de l'automne ne prévoie pas plus de mesures en réaction aux crises urgentes qui affligent les Canadiens dans les domaines des soins de santé, du logement, de l'abordabilité et, surtout, de la crise climatique, qui nous coûte cher à bien des égards. L'énoncé économique de l'automne mentionne que l'une des raisons pour lesquelles le prix des aliments augmente est le fait que de multiples phénomènes météorologiques extrêmes ont entraîné la perte de récoltes. Évidemment, l'invasion de l'Ukraine par Poutine a également fait monter le prix de l'énergie.

Cela dit, l'une des principales raisons de la hausse du prix des aliments est que les phénomènes météorologiques extrêmes entraînent une baisse de la production agricole dans les greniers du monde. En effet, les endroits qui produisaient beaucoup de nourriture en produisent maintenant moins. Il y aurait eu moyen de mettre à profit cette période d'austérité pour améliorer notre bilan en matière de lutte contre les changements climatiques.

C'est peut-être ma dernière chance d'aborder en profondeur la situation climatique avant de ne plus pouvoir prendre la parole en cet endroit. Ce n'est pas en raison d'un problème de santé, mais plutôt parce que nous ne pouvons participer par vidéoconférence depuis l'étranger. Je ne pourrai donc pas participer à distance depuis la COP 28, qui se tiendra à Dubaï du 30 novembre au 12 décembre. En général, elle dépasse le calendrier prévu, alors elle durera peut-être jusqu'au 13 décembre.

Le gouvernement du Canada devrait vraiment profiter de ce moment pour faire un examen de conscience. D'habitude, nous limitons nos comparaisons aux autres pays du G7, parce que le Canada a le pire bilan du G7 au chapitre de la lutte contre les changements climatiques. Toutefois, les Nations unies viennent de publier, à la veille de la COP 28, un rapport dans lequel elles évaluent le bilan et le rendement de tous les pays du monde en matière de climat, ainsi que l'écart entre les beaux discours et les mesures concrètes. Or, de tous les pays du monde, et pas seulement du G7, le Canada affiche le pire bilan. C'est horrible. Selon le « Rapport 2023 sur l'écart entre les besoins et les perspectives en matière de réduction des émissions » des Nations unies, il existe un écart de 27 % entre les promesses et la réalité au Canada. C'est le plus grand écart. Viennent ensuite les États-Unis, avec un écart de 19 %, puis la Corée du Sud, avec un écart de 18 %, et le Royaume-Uni, avec un écart de 11 %. Quant aux pays du monde en développement, que l'ONU appelle le G20, ils ont tous un écart de 4 %.

À quoi correspondent ces écarts? Les engagements que nous avons pris à Paris en 2015, qui sont juridiquement contraignants, ne visaient pas une cible particulière de réduction de x % d'ici l'année x , parce que le gouvernement libéral nouvellement élu en 2015 a maintenu la cible fixée par le gouvernement Harper en mai 2015. La cible était peu ambitieuse, mais elle n'a pas été remplacée avant 2022. Par conséquent, cette cible peu ambitieuse a été maintenue pendant sept ans. Or, les libéraux ne sont même pas près d'atteindre cette cible trop timide établie par le gouvernement conservateur précédent.

On entend souvent à la Chambre que le Canada n'a jamais atteint un seul de ses objectifs en matière de lutte aux changements climatiques, mais je serai encore plus précise: nous n'avons jamais même été dans la bonne direction. Quand on dit que le Canada a raté la

cible, cela donne l'impression que c'est comme si on jouait aux fléchettes et qu'on manquait le centre de la cible de peu. Or, si on jouait aux fléchettes, le barman ferait mieux de se cacher derrière son comptoir, parce que nous n'avons jamais même visé dans la bonne direction. Quand le Canada promet de réduire ses émissions, elles augmentent.

Ce qu'on vise avec l'Accord de Paris, c'est de préserver la civilisation mondiale. Nous en avons eu l'occasion dans les années 1980 et 1990, comme en a parlé mon collègue le député d'Elmwood—Transcona. Son père, l'honorable Bill Blaikie, siégeait à la Chambre et était le porte-parole du NPD en matière d'environnement lorsque je l'ai rencontré pour la première fois, dans les années 1980. Il parlait du réchauffement climatique et de ce que nous devions faire pour éviter de perdre nos glaciers et empêcher le réchauffement de l'ensemble de la planète. Nous avons eu l'occasion d'éviter tout cela, mais maintenant, il n'est plus possible de dire que nous pourrions éviter la crise climatique.

Notre dépendance aux combustibles fossiles et notre cupidité profitent aux grandes pétrolières, qui affirment être au courant des enjeux scientifiques, mais qui refusent d'en parler parce que tout ce qui leur importe, c'est de générer des profits pour les actionnaires. Or, les lois ne sont pas adéquates. Au Canada, la loi exige que les sociétés pensent à d'autres choses et que les administrateurs tiennent compte de tous les intervenants. Soit dit en passant, les générations futures devraient être prises en compte, mais nous avons perdu, au cours des dernières décennies, les occasions que nous avions autrefois d'éviter les changements climatiques et le réchauffement de la planète en raison de la cupidité, de la dépendance aux combustibles fossiles et de la détermination à développer ceux-ci et à continuer de verser des tonnes d'argent aux plus riches de ce monde. La classe des milliardaires a une priorité que nous ne comprenons pas quand on la compare à celle que sont nos enfants et nos petits-enfants.

Nous avons l'occasion de prêter attention à ce rapport des Nations unies à la veille de la COP 28 et d'en refléter l'urgence dans cet énoncé économique. Nous avons également laissé passer cette occasion. Je suis toujours partagée entre la colère et le chagrin. Comment puis-je encore en parler à mes enfants? Combien de nos enfants ne veulent pas avoir d'enfants à cause de ce qu'ils voient dans ce monde? La ministre des Finances avait la possibilité de réduire les coûts.

● (1815)

[Français]

On doit utiliser les ciseaux verts. Il faut réduire les coûts et économiser des milliards de dollars qui sont actuellement partagés seulement entre les entreprises d'énergies fossiles.

Cet énoncé économique de l'automne dit qu'on doit faire une gestion budgétaire responsable. En même temps, on continue de donner des fonds, des subventions de milliards de dollars aux énergies fossiles. Pourquoi ne pas arrêter le projet de l'oléoduc de Trans Mountain de 31 milliards de dollars utilisés contre les droits des peuples autochtones, contre l'avenir de nos enfants et de nos propres petits-enfants?

Affaires courantes

[Traduction]

Nous pourrions réduire les coûts et disposer de plus d'argent pour les choses dont le gouvernement dit se préoccuper: le logement abordable, la réduction des coûts pour les Canadiens et la réduction des coûts des incendies de forêt d'un bout à l'autre du pays. J'ai noté une référence dans l'énoncé économique d'automne, à la page 7, au sujet de l'évolution de l'activité économique mondiale et de la contraction de l'économie canadienne. On peut y lire que « cette baisse [est] en partie attribuable à des facteurs temporaires, comme une saison record de feux de forêt ». Je ne pense pas que ce soit si temporaire que cela.

Nous n'avons pas atteint une nouvelle normalité. Certains tentent d'utiliser ce genre de formules. Nous vivons les signes avant-coureurs d'une situation qui ne fera qu'empirer. Comme j'avais commencé à le dire, l'engagement que tous les pays de la planète ont pris dans le cadre de l'Accord de Paris était d'éviter de dépasser une augmentation de la température moyenne mondiale de 2 degrés Celsius et d'essayer de s'en tenir à 1,5 degré Celsius. Or, le dernier rapport des Nations unies indique que nous sommes en voie de dépasser les 3 degrés Celsius.

Ce ne sont pas des engagements politiques. Il s'agit d'engagements moraux fondés sur des données scientifiques qui montrent que si nous n'agissons pas maintenant, nos enfants n'auront plus accès à un monde propice à la vie. De nombreux collègues à la Chambre parlent de leur crainte à propos de ce que feraient les conservateurs après les prochaines élections. Les gens m'en ont beaucoup parlé. C'est tellement extrême que les gens sont prêts à ignorer le fait que ceux qui condamnent nos enfants à vivre dans un monde invivable sont assis de ce côté-ci de la Chambre, dans le caucus libéral. Nous ne pouvons pas passer outre le fait que c'est arrivé sous leur gouverne, avec des gens qui prétendent être des chefs de file en matière de lutte contre les changements climatiques. Les libéraux devraient remercier les conservateurs pour la seule chose qui les fait bien paraître, c'est-à-dire toutes les fois où les conservateurs se sont prononcés contre la tarification du carbone.

On pourrait présenter un meilleur argument. Nous pourrions prendre d'autres mesures que la tarification du carbone pour réduire les émissions. Comme je l'ai dit, nous pourrions commencer à annuler le versement de milliards de dollars aux entreprises du secteur des combustibles fossiles. Nous pourrions mettre en place ce que le député de Kitchener-Centre a proposé dans la motion n° 92: un impôt sur les profits excessifs des grandes pétrolières et les profits qu'elles tirent de la guerre. Nous pourrions le faire, mais nous ne pouvons pas continuer à fermer les yeux.

Je sais que de nombreux députés conservateurs s'inquiètent de la crise climatique et de l'avenir de leurs enfants. C'est un sujet sur lequel ils aimeraient pouvoir prendre la parole, mais cela ne cadrerait pas avec l'image actuelle de leur parti. Je sais aussi que de nombreux députés néo-démocrates souhaiteraient faire annuler le projet d'oléoduc Trans Mountain, mais que cela leur attirerait les foudres de Rachel Notley. Voilà la situation insensée dans laquelle nous sommes.

Je tiens à dire que certains éléments de l'énoncé économique de l'automne sont positifs et qu'on les attendait depuis longtemps. Je suis heureuse qu'on finisse enfin par s'attaquer à Airbnb et aux locations à court terme, qui limitent l'offre de logements abordables sur le marché. Je suis heureuse de constater que le gouvernement va enfin exempter de la TPS et la TVH les services de santé mentale dispensés par des psychothérapeutes et des conseillers en santé

mentale. Il est étonnant de constater qu'il s'agit de la seule mesure de santé publique qui figure dans cet énoncé économique de l'automne.

Encore une fois, sur toutes les tribunes et pendant de nombreuses campagnes électorales, le Parti vert a constamment exigé que l'on mette en place un régime national d'assurance-médicaments au lieu de simplement combler les lacunes pour les gens qui n'ont pas accès à des médicaments. Notre pays est le seul à offrir un régime universel de soins de santé qui ne couvre pas automatiquement les médicaments. Comme nous l'indiquent le rapport Hoskins ainsi que le rapport publié par plusieurs grandes universités, intitulé « Pharmacare 2020 », si nous prenions cette mesure, on économiserait des milliards de dollars par année dans le système de santé. On ne mentionne pas cela non plus.

Dans ce que nous voyons ici, on dit plein de bonnes choses sur l'importance des logements abordables et des coopératives, et on dit que les coopératives de logement font partie des solutions. Cependant, nous voyons des villages de tentes apparaître partout au pays. Les verts croient qu'il faut faire le genre d'efforts concertés qu'on déploie lorsqu'une catastrophe majeure se produit et que les gens doivent vivre dans des conditions difficiles. Que faisons-nous dans ces circonstances? Qu'avons-nous fait dans ce pays? Pouvons-nous nous en souvenir? L'explosion d'Halifax s'est produite il y a longtemps. Je sais que le député se rappellera les histoires de l'époque. Évidemment, il n'était pas là à l'époque, mais, dans les mois qui ont suivi cette explosion, le gouvernement du Canada et le gouvernement de la Nouvelle-Écosse ont construit des maisons pour des milliers de personnes parce qu'il s'agissait d'une urgence.

Or, la situation actuelle est une urgence, et j'espère que nous allons faire mieux. La ministre des Finances a terminé son discours en disant qu'il est toujours possible de faire mieux. C'est possible, mais peu probable, à moins de remuer ciel et terre pour résoudre les crises auxquelles nous devons faire face.

● (1820)

M. Adam van Koevorden (secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement et du Changement climatique et de la ministre des Sports et de l'Activité, Lib.): Monsieur le Président, c'est la première fois que j'ai l'occasion de souhaiter à ma collègue et amie un bon retour à la Chambre. C'est un plaisir de la voir prendre la parole à la Chambre, heureuse et en santé. La présence de la députée de Saanich—Gulf Islands apporte beaucoup à la Chambre, je tiens à le dire. C'est fantastique d'avoir une conversation pendant laquelle nous parlons des façons de lutter contre les changements climatiques et non de la nécessité de cette lutte. Je sais que nous pouvons toujours compter sur les réflexions et les points de vue de la députée de Saanich—Gulf Islands, qui défend vigoureusement ce dossier.

Affaires courantes

Je me réjouis que la députée ait parlé des coopératives d'habitation. Je n'hésite jamais à dire que j'ai moi-même grandi dans une coopérative d'habitation. Nous vivions à la coopérative Chautauqua, où ma mère vit toujours. De plus, ma mère dirige des coopératives et en construit. Elle m'a envoyé un texto aujourd'hui, à la suite de commentaires faits à la Chambre hier, pour me dire de continuer à parler des coopératives parce qu'il faut continuer d'investir dans ce secteur. J'ai été absolument ravi de voir que l'on consacrerait 309 millions de dollars de plus aux coopératives d'habitation. Il s'agit d'une solution qui n'est pas liée au marché, mais qui règle un problème lié au marché. Il est essentiel d'investir où nous pouvons le faire et d'intégrer une abordabilité à long terme dans le secteur du logement. Je suis ravi qu'on y consacre des sommes supplémentaires. Pour ce qui est de l'abordabilité, nous savons que les changements climatiques menacent non seulement la survie de l'espèce humaine, mais aussi l'abordabilité. Les changements climatiques sont la principale cause de l'augmentation du coût des aliments.

Je me réjouis du fait que la députée de Saanich—Gulf Islands se sente bien et qu'elle soit de retour à la Chambre. Je la remercie de son militantisme. Si elle souhaite nous faire part de ses observations sur les coopératives dans Saanich—Gulf Islands ou à Victoria en général, je serai heureux de l'écouter.

• (1825)

Mme Elizabeth May: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Milton de ses bons mots. Au moment où j'ai eu un AVC, un certain nombre de députés m'ont envoyé de beaux messages et ont prié pour moi. Je leur en suis très reconnaissante.

Au sujet des coopératives, le budget de 2023 prévoit déjà une enveloppe de 1,5 milliard de dollars, de l'argent qui n'a pas encore été dépensé, si je ne m'abuse. Il est vrai que l'énoncé économique de l'automne annonce des sommes supplémentaires, mais pourquoi n'agit-on pas plus rapidement? Le modèle des coopératives d'habitation est parfait. À une certaine époque, la Société canadienne d'hypothèques et de logement en construisait beaucoup. Pourquoi n'en construisons-nous pas le plus rapidement possible? Pourquoi continuons-nous à permettre aux sociétés de placement immobilier de faire du logement un marché où les spéculateurs font de l'argent? Nous devons éviter le plus possible que les logements fassent l'objet de spéculations par des investisseurs; au lieu d'être des endroits où les personnes vivent, les logements sont utilisés comme un mécanisme par les sociétés pour accroître leurs profits. Je ne sais pas où je veux en venir exactement, mais je pense parfois qu'il suffirait de changer une lettre au mot « *greed* » pour lire « *green* », pour passer de la cupidité à la solidarité des verts. Nous avons besoin de politiques conçues pour les gens qui se soucient davantage de leur prochain que du 1 % ou du 0,01 % le plus riche. Les plus riches continuent de s'enrichir pendant que les gens à faible revenu sont en difficulté.

J'ai été très déçue de constater que l'énoncé économique de l'automne ne prévoit pas de programmes de déjeuners ou de petits-déjeuners scolaires. Les habitants des collectivités à faibles revenus doivent avoir l'assurance que si leur enfant se présente à l'école le ventre vide, quelqu'un lui donnera quelque chose à manger avant qu'il essaie d'apprendre.

[Français]

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné (Terrebonne, BQ): Monsieur le Président, c'est à mon tour de souhaiter un bon retour à ma collègue de Saanich—Gulf Islands. Je suis contente de la voir ici sur pied et en forme. C'est ce qu'on souhaite.

Au regard de cet énoncé économique, on constate que le gouvernement libéral se rapproche du centre. Il présente même certaines mesures qui ont été proposées par le Parti conservateur. Par ce fait même, le Parti libéral oublie une notion très importante, c'est-à-dire l'égalité pour tous. Surtout, il oublie les problèmes liés à l'environnement, qui nous touchent tous de manière égale. Les répercussions des changements climatiques se sont fait sentir partout, et en particulier au Québec avec les feux de forêt de cet été. Ma collègue a mentionné plusieurs enjeux. Si elle avait pu choisir un enjeu pour qu'il soit présent dans l'énoncé économique et qu'on l'aborde rapidement, quel aurait été cet enjeu?

Mme Elizabeth May: Monsieur le Président, il y a quelques enjeux, mais puisque je dois en choisir un, je dois dire que je suis étonnée que, dans cet énoncé économique de l'automne, il n'y ait aucune référence à la nécessité de consacrer plus de fonds à la Subvention canadienne pour des maisons plus vertes. C'est un programme pour augmenter l'efficacité énergétique de chaque maison avec la participation de chaque propriétaire. C'est bizarre, parce qu'avec les annonces récentes concernant le prix sur le carbone et le coût de chauffage d'une maison, il est évident que nous avons grand besoin de ce programme, mais, maintenant, les fonds sont presque déjà tous dépensés. La banque est vide. On doit avoir un programme pour que chaque propriétaire puisse rendre son logement plus vert grâce à l'efficacité énergétique. Ce programme n'était pas dans cet énoncé.

• (1830)

[Traduction]

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Monsieur le Président, voici l'histoire du Nord de l'Ontario: nous avons cédé l'or, le bois et l'électricité, mais la plus grande ressource à laquelle nous avons renoncé, année après année, c'est le talent des jeunes. C'est pourquoi l'investissement dans l'éducation était si fondamental.

Nous avons vu la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies être exploitée afin de détruire l'Université Laurentienne, les programmes franco-ontariens, les programmes autochtones et le programme de sages-femmes pour les femmes du Nord. Les néo-démocrates ont dit qu'il fallait s'occuper de la situation. Nous avons réclamé un débat d'urgence à la Chambre. Les néo-démocrates ont présenté un projet de loi visant à combler les échappatoires et à protéger les institutions publiques.

Enfin, les libéraux reconnaissent qu'il y a un problème et que l'on exploite la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies au détriment d'établissements d'enseignement postsecondaire. Ils n'ont pas inclus dans leur énoncé économique de l'automne la nécessité de protéger toutes les institutions publiques afin d'éviter que Danielle Smith, le premier ministre Moe ou Doug Ford ne place des hôpitaux et d'autres institutions sous la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies afin de les dépouiller, de les détruire et de les démanteler.

Ma collègue est-elle prête à travailler avec les néo-démocrates? Nous allons nous battre pour que ce qui est arrivé à l'Université Laurentienne n'arrive plus jamais à une université publique ou à n'importe quelle institution publique. Dans cette époque de privatisation et d'ententes secrètes avec les entreprises, les investissements publics et les débouchés vont rester.

Affaires courantes

Mme Elizabeth May: Monsieur le Président, j'en serais honorée. Les verts s'engagent ici et maintenant à travailler avec le NPD pour s'assurer que les institutions publiques, comme l'Université Laurentienne, ne soient jamais confrontées à un risque d'insolvabilité ou de faillite ou à une mauvaise administration scandaleuse qui a laissé les étudiants en plan. Je me souviens de ce débat. Je me souviens très bien de ce qui a été fait. Enfin, il y a quelque chose dans l'énoncé économique de l'automne pour mettre fin à ce genre de pratique de faillites abusives.

Continuons à travailler pour que ce qui est public demeure public. C'est bien d'avoir un minimum de bon sens, et cela sonne bien, mais faisons à nouveau preuve d'un minimum de décence.

M. Mike Morrice (Kitchener-Centre, PV): Monsieur le Président, j'ai beaucoup aimé que ma collègue énonce l'idée dans son discours que la question ne se résume pas simplement à ce que nous choisissons de dépenser ou de ne pas dépenser. Il faut aussi choisir ce que nous devrions réduire, y compris les subventions au secteur pétrolier et gazier, par exemple, de l'ordre de 22 milliards de dollars. Dans quoi pourrions-nous investir si nous ne gaspillions pas des fonds dans ce secteur?

J'aimerais en entendre davantage sur les appels lancés ce soir pour mettre fin à la pauvreté législative dans laquelle vivent les personnes handicapées. Le gouvernement l'a promis à maintes reprises, mais il ne s'est toujours pas engagé à verser des sommes au titre de la Prestation canadienne pour les personnes handicapées. La députée pourrait-elle nous faire part de ses réflexions à ce sujet?

Mme Elizabeth May: Monsieur le Président, j'aimerais rendre hommage à mon collègue de Kitchener-Centre, qui s'efforce inlassablement de faire de la prestation pour les personnes handicapées une réalité. Il travaille sans relâche afin que le gouvernement libéral tienne sa promesse à ce sujet.

Les libéraux ont également promis, dans le cadre de je ne sais plus combien de campagnes électorales, mais dès 2015, qu'ils allaient éliminer les subventions destinées aux combustibles fossiles. Ils en ont plutôt bonifié certaines. Ils ont promis de verser une prestation aux personnes qui vivent de façon disproportionnée dans la pauvreté ou qui ont un handicap. Il est temps d'offrir cette prestation pour les personnes handicapées. Il est temps qu'elle se concrétise. En toute honnêteté, je ne peux pas croire qu'elle ne se trouve pas dans l'énoncé économique de l'automne. Il faut la mettre en œuvre le plus rapidement possible afin qu'elle soit versée aux personnes qui en ont le plus besoin.

Le vice-président: J'aimerais remercier tous les députés pour leurs interventions ce soir.

[Français]

Comme il est 18 h 35, conformément à l'ordre adopté le jeudi 9 novembre, la Chambre s'ajourne à demain, à 14 heures, conformément à l'article 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 18 h 35.)

TABLE DES MATIÈRES

Le mardi 21 novembre 2023

AFFAIRES COURANTES

Les comités de la Chambre

Science et recherche

M. Longfield 18763

La Loi sur les aliments et drogues

M. MacGregor 18763

Projet de loi C-366. Présentation et première lecture 18763

Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi 18763

Pétitions

Les affaires étrangères

M. Chahal 18763

Le Pakistan

M. Kurek 18764

La Sécurité de vieillesse

Mme Blaney 18764

Les affaires étrangères

Mme Kwan 18764

Les travailleurs de la santé

M. Lamoureux 18764

Questions au Feuilleton

M. Lamoureux 18764

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 18765

M. Kurek 18765

Mme O'Connell 18766

M. Lamoureux 18766

M. Melillo 18766

M. Melillo 18766

M. Lamoureux 18768

M. Blanchette-Joncas 18768

M. Lamoureux 18768

M. Kmiec 18771

M. Trudel 18771

Mme Blaney 18771

M. McKay 18772

M. Doherty 18772

M. Gerretsen 18774

M. Simard 18775

M. Lamoureux 18775

M. Epp 18775

M. McKay 18776

Mme Mathyssen 18776

M. Gerretsen 18776

M. Boulerice 18779

M. Falk (Provencher) 18779

M. McKay 18779

M. Ruff 18779

M. Blanchette-Joncas 18780

Mme Kusie 18780

M. Lamoureux 18781

M. Ruff 18782

M. Falk (Provencher) 18782

Mme O'Connell 18784

Mme Blaney 18784

Mme Bérubé 18784

M. McKay 18785

M. Lamoureux 18786

M. Caputo 18786

M. Sorbara 18786

M. McKay 18787

M. Blanchette-Joncas 18788

M. Barsalou-Duval 18788

Les travaux de la Chambre

M. Vandal 18791

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

Projet de loi C-52. Deuxième lecture 18791

M. Lamoureux 18791

M. Barsalou-Duval 18791

M. Gourde 18792

M. Boulerice 18792

M. Bains 18793

M. Caputo 18794

M. Lamoureux 18794

Mme Gazan 18795

M. Bittle 18795

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

Le Diwali

M. Jowhari 18796

Le football dans les écoles secondaires de Winnipeg

M. Melillo 18796

L'Ukraine

Mme Sgro 18796

Charly Washipabano

Mme Bérubé 18796

Edith Dumont

Mme Fortier 18796

La taxe sur le carbone

M. Lobb 18797

Le rassemblement pour la paix à Richmond Hill

Mme Taylor Roy 18797

Une librairie fransaskoise

M. Serré 18797

L'Ukraine

M. Bezan 18797

La Journée mondiale de l'enfance	
M. Chen	18798
L'économie	
M. McLean	18798
L'économie	
Mme Falk (Battlefords—Lloydminster)	18798
Les municipalités	
M. MacKinnon	18798
Les municipalités	
M. Cannings	18798
Le cancer de la prostate	
M. Thériault	18799
L'économie	
M. Lawrence	18799
L'Holodomor	
M. Baker	18799

QUESTIONS ORALES

Le logement	
M. Poilievre	18800
M. Trudeau	18800
M. Poilievre	18800
M. Trudeau	18800
La tarification du carbone	
M. Poilievre	18800
M. Trudeau	18800
L'immigration, la citoyenneté et les réfugiés	
M. Poilievre	18800
M. Trudeau	18801
M. Poilievre	18801
M. Trudeau	18801
Les finances	
M. Blanchet	18801
M. Trudeau	18801
M. Blanchet	18801
M. Trudeau	18801
L'industrie automobile	
M. Singh	18801
M. Trudeau	18802
Le secteur de l'alimentation au détail	
M. Singh	18802
M. Trudeau	18802
La tarification du carbone	
M. Hallan	18802
M. Wilkinson	18802
M. Hallan	18802
Mme Gould	18802
Les finances	
M. Albas	18802
Mme Bendayan	18803
M. Albas	18803
Mme Bendayan	18803
M. Berthold	18803

Mme Bendayan	18803
M. Berthold	18803
M. Rodriguez	18803
La sécurité frontalière	
M. Fortin	18803
M. LeBlanc	18803
M. Fortin	18804
M. LeBlanc	18804
M. Brunelle-Duceppe	18804
M. LeBlanc	18804
Le logement	
Mme Thomas	18804
M. Fraser	18804
Mme Thomas	18804
M. Fraser	18805
M. Jeneroux	18805
M. Fraser	18805
M. Jeneroux	18805
Mme Gould	18805
Les services publics et l'approvisionnement	
M. Desjarlais	18805
Mme Anand	18805
La petite entreprise	
M. Angus	18805
Mme Valdez	18805
Les pensions	
M. Chahal	18806
M. Boissonnault	18806
La tarification du carbone	
M. Melillo	18806
M. Wilkinson	18806
M. Melillo	18806
M. Guilbeault	18806
Le logement	
Mme Vien	18806
Mme Bendayan	18806
Les finances	
Mme Vien	18807
M. Guilbeault	18807
L'industrie des médias d'information	
M. Champoux	18807
Mme St-Onge	18807
M. Champoux	18807
Mme St-Onge	18807
Les services publics et l'approvisionnement	
M. Cooper	18807
M. Champagne	18807
M. Cooper	18808
M. Champagne	18808
M. Deltell	18808
M. Champagne	18808
L'industrie touristique	
M. Arseneault	18808
Mme Martinez Ferrada	18808

Les services publics et l'approvisionnement	
M. Genuis	18808
M. LeBlanc	18808
L'industrie automobile	
M. Perkins	18809
M. Champagne	18809
M. Seeback	18809
M. Champagne	18809
La défense nationale	
M. Fillmore	18809
M. Blair	18809
Les ressources naturelles	
M. Bachrach	18809
M. Wilkinson	18810
Les affaires étrangères	
Mme Barron	18810
Mme Joly	18810

ORDRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT

Loi de mise en œuvre de l'Accord de libre-échange Canada-Ukraine de 2023	
Projet de loi C-57. Deuxième lecture	18810
Adoption de la motion	18811
Deuxième lecture du projet de loi; renvoi à un comité	18811
Loi sur l'amélioration de la transparence et de la responsabilité dans le système de transport	
Projet de loi C-52. Deuxième lecture	18812
M. Soroka	18812
Mme May (Saanich—Gulf Islands)	18813
M. Lamoureux	18813
Mme Larouche	18814

Mme Gray	18814
----------------	-------

AFFAIRES COURANTES

L'Énoncé économique de l'automne	
Mme Freeland	18815
M. Poilievre	18817
Mme Sinclair-Desgagné	18818
M. Blaikie	18818
M. Morrice	18819
M. Baker	18819
M. Poilievre	18819
Mme Bhandari	18822
M. Therrien	18822
M. Blaikie	18822
M. Gerretsen	18823
M. Berthold	18823
M. Ste-Marie	18823
M. Lamoureux	18826
M. Blaikie	18826
M. Morrice	18827
M. Therrien	18827
M. Blaikie	18827
M. Lamoureux	18831
Mme Larouche	18831
Mme Kwan	18831
M. Maguire	18832
M. Morrice	18832
Mme May (Saanich—Gulf Islands)	18832
M. van Koevorden	18834
Mme Sinclair-Desgagné	18835
M. Angus	18835
M. Morrice	18836

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>