



DÉBATS DU SÉNAT

1^{re} SESSION



44^e LÉGISLATURE



VOLUME 153



NUMÉRO 75

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le jeudi 27 octobre 2022

L'honorable GEORGE J. FUREY
Président

TABLE DES MATIÈRES

(L'index quotidien des délibérations se trouve
à la fin du présent numéro.)

Centre des publications : Publications@sen.parl.gc.ca

Publié par le Sénat
Disponible sur Internet : <http://www.parl.gc.ca>

LE SÉNAT

Le jeudi 27 octobre 2022

La séance est ouverte à 14 heures, le Président étant au fauteuil.

Prière.

[Traduction]

DÉCLARATIONS DE SÉNATEURS

LES SNOWBIRDS DES FORCES CANADIENNES

FÉLICITATIONS À L'OCCASION DE LEUR CINQUANTIÈME ANNIVERSAIRE

L'honorable Denise Batters : Honorables sénateurs, j'interviens aujourd'hui pour rendre hommage au 431^e Escadron de démonstration aérienne des Forces canadiennes, les Snowbirds si chers aux Canadiens, qui célèbrent leur cinquantième anniversaire.

Les emblématiques Snowbirds sont au cœur de la fière tradition militaire canadienne. Ils proviennent de la 15^e Escadre de la base des Forces canadiennes de Moose Jaw, en Saskatchewan— une ville tout près de chez moi et très chère à mon cœur.

Mon regretté époux, l'ancien député Dave Batters, était un grand admirateur des Snowbirds. En qualité de député de Moose Jaw, Dave a fait la promotion des Snowbirds et les a soutenus dans les moments de triomphe comme de tragédie. En retour, les Snowbirds le considéraient comme leur défenseur au Parlement. En guise de reconnaissance, les Snowbirds lui ont offert une précieuse pièce de monnaie qui les représente.

La fin de semaine dernière, j'ai eu l'honneur d'assister aux célébrations marquant le cinquantième anniversaire des Snowbirds, à Moose Jaw. J'ai apporté la pièce de monnaie des Snowbirds au dîner d'anniversaire et je l'ai également apportée ici aujourd'hui.

Pour débiter les célébrations de la fin de semaine, les pilotes de l'actuelle équipe des Snowbirds ont survolé Moose Jaw, au grand plaisir de la foule locale qui était réunie pour assister au spectacle. Des membres d'anciennes équipes des Snowbirds des 50 dernières années se sont réunis pour une soirée de gala et un dîner d'anniversaire le lendemain. J'ai rencontré de nombreux amis de longue date qui ont fait partie de la 15^e Escadre de la BFC Moose Jaw et des Snowbirds ainsi que de nombreux hommes et femmes remarquables qui ont servi le Canada avec distinction.

J'ai été ravie de rencontrer la toute première pilote des Snowbirds, Maryse Carmichael, qui est ensuite devenue la commandante des Snowbirds. Elle a été une source d'inspiration pour les femmes dans l'armée.

J'ai également rencontré le commandant actuel des Snowbirds, Denis Bandet, qui est originaire de Regina. Il a dit à la blague qu'il s'était enrôlé dans l'armée pour voir le monde et qu'il avait fini par passer la majeure partie de sa carrière militaire tout près de là, à Moose Jaw.

L'escadron est un magnifique outil de recrutement pour l'armée canadienne. De nombreux anciens Snowbirds disent que, dans leur enfance, ils ont eu envie de devenir pilotes après avoir vu cette incroyable équipe se produire ou avoir obtenu l'autographe d'un pilote des Snowbirds après un spectacle aérien.

Les Snowbirds sont une source d'inspiration, car ils sont un peu magiques. Ils rendent l'impossible possible.

Honorables sénateurs, j'espère que vous avez tous eu l'occasion d'être émerveillés par la fumée colorée et le rugissement des moteurs lorsque les Snowbirds volent en formation au-dessus de la Colline du Parlement pendant la fête du Canada ou lorsqu'ils participent à votre spectacle aérien local. C'est un grondement puissant qui pousse votre cœur et votre imagination à s'envoler.

Au début de la pandémie, les Snowbirds ont fait la tournée du Canada dans le cadre de l'opération Inspiration, qui visait à remonter le moral des Canadiens dans une période d'incertitude et d'isolement. Lorsqu'ils ont survolé ma maison à Regina, je me trouvais sur ma terrasse arrière. J'ai levé les bras et j'ai crié : « Youpi, les Snowbirds! » Il est impossible de ne pas réagir avec un plaisir enfantin face aux Snowbirds.

Depuis 50 ans, les Snowbirds nous émerveillent et nous inspirent — ils constituent un puissant symbole canadien d'espoir et de liberté. Toutefois, malgré l'excellente compétence de leurs techniciens en aviation et en avionique, les avions Tutor doivent être remplacés rapidement. Le gouvernement fédéral a besoin d'un plan dès maintenant afin d'acquérir de nouveaux avions pour ce joyau canadien. Aidons les Snowbirds à s'envoler pour les 50 prochaines années. Merci.

[Français]

LA VISITE DE MOUSSA FAKI MAHAMAT AU CANADA

L'honorable Amina Gerba : Honorables sénateurs, je prends la parole aujourd'hui pour souligner la très grande importance de la visite au Canada, cette semaine, de M. Moussa Faki Mahamat, président de la Commission de l'Union africaine, de sa rencontre avec le premier ministre, le très honorable Justin Trudeau, et du dialogue de haut niveau qui a réuni notre illustre hôte avec les ministres Joly, Ng et Sajjan.

Je tenais à saluer cette visite historique d'un président de la Commission de l'Union africaine. Une telle visite n'a jamais eu lieu dans notre pays.

Avec ses 55 pays membres, l'Union africaine symbolise la coordination des efforts pour le développement, la sauvegarde de la souveraineté et l'intégrité territoriale, la promotion de la coopération internationale et, surtout, l'intégration économique de l'Afrique. C'est un interlocuteur incontournable et la visite de son président au Canada est une occasion pour notre pays de rattraper le très grand retard dans notre relation avec ce continent en plein chantier.

Chers collègues, il est nécessaire que le gouvernement enrichisse de manière substantielle sa présence diplomatique sur le continent, profite des atouts et du poids de la diaspora africaine désignée par la Commission de l'Union africaine comme la sixième région du continent, mette en place les mesures susceptibles d'accroître le commerce et les investissements en Afrique et œuvre à un éventuel accord de libre-échange entre le Canada et l'Afrique, qui va permettre à nos entreprises d'avoir accès à l'un des marchés les plus importants au monde, dont les 1,3 milliard de consommateurs à l'heure actuelle seront 2,5 milliards en 2050.

Honorables sénatrices et sénateurs, je me réjouis, encore une fois, de la venue du président de la Commission de l'Union africaine au Canada. J'espère qu'elle aura de concrètes retombées pour notre pays.

Je vous remercie.

Des voix : Bravo!

[Traduction]

VISITEURS À LA TRIBUNE

Son Honneur le Président : Honorables sénateurs, je vous signale la présence à la tribune des participants au Programme d'études des hauts fonctionnaires parlementaires.

Au nom de tous les honorables sénateurs, je vous souhaite la bienvenue au Sénat du Canada.

Des voix : Bravo!

LOUISE BERNICE HALFE — SKY DANCER

L'honorable Mary Coyle : Honorables sénateurs, je prends la parole aujourd'hui pour remercier et célébrer Louise Bernice Halfe — Sky Dancer — qui termine son mandat en tant que neuvième poète officielle du Parlement.

Mme Halfe est une aînée crie, une figure littéraire accomplie, une travailleuse sociale et une survivante du pensionnat Blue Quills, en Alberta. Je veux lui rendre hommage en lisant un poème puissant

qu'elle a écrit à l'intention de notre groupe des sénateurs pour l'action climatique.

• (1410)

Ce poème s'intitule *Changements climatiques*.

ni-capan, nosomis — arrière-petit-enfant, petit-enfant —, voilà tout ce que j'ai à offrir ces temps-ci tandis qu'*aski* — la terre souffre.
Les nôtres ont toujours su qu'*aski* — la terre parle.
Et qu'il faut l'écouter.
Offre du tabac à *mistassini*,
couche ton oreille,
ta main,
contre la roche.
Écoute.
Elle te dira que nous la croyons aveugle.
Et pourtant, comme l'eau-qui-est-la-vie, elle voit par le rideau de soie de ses paupières closes.
Les galets ramassés par les enfants rien sous cape dans leurs poches.
Rappelle-toi. Tu étais ainsi, toi aussi.
Offre du tabac.
Enroule-toi au tronc de *mitos* — l'arbre dans la forêt.
Écoute. Elle te dira qu'elle respire pour nous.
Que ses remèdes peuvent ranimer tes poumons.
Elle te montrera le lieu de ta naissance, ses innombrables cordons ombilicaux enracinés dans la terre
Ses petits, des générations entières, tendant les bras vers leurs rêves
Sème ses enfants.
Offre du tabac.
À *iskotew* — la flamme. Sens sa chaleur.
Regarde-la danser. Sache qu'elle s'est allumée le jour de ta naissance.
C'est elle qui nourrit ton amour, ta joie, ta colère.
Elle t'invite à la précaution quand tu l'invoques.
T'exhorte à marcher vers tes rêves.
C'est elle qui parle par tes yeux.
Offre du tabac.
À *nipi* — l'eau.
Celle que nous invitons quand le soleil nous calcine le souffle. Elle te racontera

comme elle a planté la semence née
 du corps de ton père,
 a traversé les ténèbres
 pour jaillir du
 ventre de ta mère. Elle
 demandera aux gouttelettes
 venues du ciel
 d'atterrir sur ta langue
 tandis que tu danses en ses averses.
 Offre du tabac.
 A *yotin* — la brise.
 Elle chantera, rugira, chuchotera.
 Elle qui porte les ancêtres,
 les amène à nous,
 âme vivante,
 notre compagne de voyage.
 Elle tient la main
 de la terre, libère
 les eaux, ouvre l'espace
 aux flammes quand nous
 survvenons du ventre.
 Offre du tabac.
 Répands-le dans le jardin,
 là où *aski* — la terre
 attend
 notre venue, nous accueillera tous
 toutes autant que nous sommes.
 Ces *ni-capan, nosomis*,
 nos grands-mères,
 grands-pères, toujours à l'œuvre,
 ensemble, se tenant par la main
 pour que nos vies
 surviennent.

Merci, Louise Halfe — Sky Dancer, pour ce magnifique poème,
 pour tout ce que vous faites et pour ce que vous êtes. Merci.

[Français]

VISITEURS À LA TRIBUNE

Son Honneur le Président : Honorables sénateurs, je vous signale la présence à la tribune de Steve De Eyre, Vanessa Brosseau, Nathan Kennedy, Elijah Woods et Louis-Alexandre Lanthier. Ils sont les invités de l'honorable sénatrice Audette.

Au nom de tous les honorables sénateurs, je vous souhaite la bienvenue au Sénat du Canada.

Des voix : Bravo!

BANQUES ALIMENTAIRES CANADA

L'honorable Percy Mockler : Honorables sénateurs, je veux parler d'un sujet qui m'est cher : Banques alimentaires Canada. Premièrement, je veux féliciter M. Philippe Ozga et sa grande équipe canadienne, d'un océan à l'autre, pour leur leadership au sein de Banques alimentaires Canada.

Je me permets de raconter que ma sœur et moi avons grandi auprès d'une mère monoparentale et avons vécu de l'aide sociale jusqu'à mes 20 ans. À l'époque, on appelait cela le *welfare* ou le bien-être social. Je n'aurais jamais cru qu'aujourd'hui, je serais ici au Sénat du Canada pour discuter d'un sujet qui interpelle tout le monde : la pauvreté.

[La sénatrice Coyle]

[Traduction]

Banques alimentaires Canada a révélé aujourd'hui des statistiques alarmantes et très inquiétantes que je souhaite partager avec vous.

Honorables sénateurs, le recours aux banques alimentaires a augmenté de 35 % par rapport à 2019 et de 15 % depuis 2021. Cette augmentation représente la plus forte fréquentation mensuelle des banques alimentaires de l'histoire du Canada, avec près de 1,5 million de visites au cours du mois de mars 2022. Cette augmentation découle des faiblesses existantes de notre filet de sécurité sociale, qui ont été aggravées par l'inflation. Avoir un emploi ne garantit plus la sécurité alimentaire. Dans l'ensemble, honorables sénateurs, un visiteur sur cinq des banques alimentaires est un membre de la population active.

Il est recommandé par Banques alimentaires Canada que notre crise du logement abordable nécessite des solutions immédiates et à long terme pour faire face à la pauvreté. Alors que de plus en plus de personnes continuent de lutter à un rythme sans précédent, l'offre de logements abordables continue de s'éroder et est construite trop lentement. Banques alimentaires Canada recommande également que, alors que les travailleurs à faible revenu inondent les banques alimentaires, le Canada se dote de nouvelles politiques qui garantissent que ceux qui travaillent auront toujours assez d'argent pour se nourrir.

En conclusion, l'insécurité alimentaire et la pauvreté doivent faire l'objet d'une attention particulière dans les régions nordiques et éloignées du Canada. Tous les gouvernements du Canada doivent faire des collectivités de meilleurs endroits où travailler, élever nos enfants, vivre et tendre la main aux plus vulnérables. Oui, nous pouvons le faire. Le Canada peut le faire avec un leadership politique soutenu.

Des voix : Bravo!

LE DÉCÈS DE MYER HOROWITZ, O.C.

L'honorable Paula Simons : Honorables sénateurs, hier matin, un homme de petite taille avec un grand cœur a été porté à son dernier repos au cimetière juif de Victoria. Myer Horowitz était âgé de 89 ans. Il a fait carrière comme enseignant, universitaire et défenseur de l'éducation préscolaire et primaire.

Né à Montréal, il a étudié à l'Université Stanford où il a obtenu un doctorat. Il a ensuite commencé sa carrière d'universitaire à l'Université McGill. Puis, en 1969, il a déménagé à Edmonton où il a été nommé président du Département d'enseignement primaire de l'Université de l'Alberta. Par la suite, il a occupé les fonctions de doyen de la Faculté d'éducation et de vice-recteur aux affaires académiques, avant d'accepter le poste de recteur, qu'il a occupé de 1979 à 1989.

Les recteurs ne sont habituellement pas chéris par la population étudiante, mais Myer Horowitz était un recteur hors de l'ordinaire. À l'annonce de son décès plus tôt cette semaine, Allen Panzeri, un journaliste sportif chevronné, a publié le message suivant sur Twitter :

Quand je couvrais les parties de l'équipe de hockey les Golden Bears pour l'*Edmonton Journal*, Myer Horowitz se joignait souvent aux rares journalistes dans la galerie de la presse.

Pour être honnête, je n'étais pas une joueuse de hockey. Personne ne sera surpris d'apprendre que j'étais plutôt une participante active du club des débats de l'Université de l'Alberta. Je me souviens d'avoir soumis une demande au bureau du recteur afin d'obtenir du soutien pour un gros tournoi dont l'université était l'hôte. Quelles ne furent pas ma surprise et ma joie quand M. Horowitz — le recteur — s'est offert pour consacrer une bonne partie de son week-end au rôle de juge lors du tournoi et pour remettre le trophée à l'équipe gagnante.

J'ai trouvé encore plus touchant qu'après cette unique rencontre, il ne m'ait pas oubliée et m'ait envoyé des mots d'encouragement et de félicitations pendant plusieurs décennies, tout au long de ma carrière. C'est le genre d'homme qu'il était.

Le professeur Horowitz a présidé l'Université de l'Alberta pendant un véritable âge d'or, une époque où l'université a établi des écoles de calibre mondial en génie, en médecine, et dans les domaines des affaires, de la science et des arts. Il avait aussi gagné la loyauté et l'amour des étudiants de l'ensemble du campus. C'était un visionnaire et un grand homme, à tel point qu'à sa retraite en 1989, la communauté étudiante a voté pour que le théâtre de l'association étudiante devienne le « Myer Horowitz Theatre ».

Le professeur Horowitz a reçu neuf doctorats honorifiques ainsi que l'Ordre du Canada, mais j'aime croire que le théâtre Myer Horowitz est l'hommage le plus important qu'il ait reçu.

Le professeur et la retraite et son épouse, Barbara, se sont installés à Victoria en 1998. Il faut dire qu'il n'était pas vraiment à la retraite : il est devenu professeur associé à l'Université de Victoria, où il a contribué à la création du Centre for Youth and Society de l'université.

Jusqu'à la toute fin de sa vie, il a défendu ardemment les étudiants et les enseignants, a été un bénévole dévoué dans des organisations qui les aidaient, et a critiqué de manière franche, incisive et publique les politiques du gouvernement provincial qui, selon lui, nuisaient à l'éducation en classe.

Que son souvenir soit une source de réconfort pour son épouse, Barbara, ses filles, Debbie et Carol, ainsi que ses amis et tous les membres de sa famille. Son souvenir demeurera à tout jamais une bénédiction pour l'Université de l'Alberta, pour Edmonton et pour l'Alberta, cette province qu'il aimait. Merci beaucoup.

• (1420)

AFFAIRES COURANTES

L'ÉTUDE SUR LES QUESTIONS CONCERNANT L'AGRICULTURE ET LES FORÊTS EN GÉNÉRAL

DÉPÔT DU SIXIÈME RAPPORT DU COMITÉ DE L'AGRICULTURE
ET DES FORÊTS AUPRÈS DU GREFFIER PENDANT
L'AJOURNEMENT DU SÉNAT

L'honorable Paula Simons : Honorables sénateurs, j'ai l'honneur d'informer le Sénat que, conformément aux ordres adoptés par le Sénat le 10 février 2022 et le 27 septembre 2022, le Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts a déposé auprès du greffier du Sénat, le 27 octobre 2022, son sixième rapport (provisoire) intitulé *Remettre à flot : L'impact et la réponse aux*

inondations de 2021 en Colombie-Britannique. Je propose que l'étude du rapport soit inscrite à l'ordre du jour de la prochaine séance.

(Sur la motion de la sénatrice Simons, l'étude du rapport est inscrite à l'ordre du jour de la prochaine séance.)

[Français]

RÉGIE INTERNE, BUDGETS ET ADMINISTRATION

DÉPÔT DU QUATRIÈME RAPPORT DU COMITÉ

L'honorable Lucie Moncion : Honorables sénateurs, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, le quatrième rapport du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration intitulé *Rapport annuel des associations parlementaires sur leurs activités et dépenses pour 2021-2022*.

LA LOI SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS

PROJET DE LOI MODIFICATIF—PREMIÈRE LECTURE

Son Honneur le Président annonce qu'il a reçu de la Chambre des communes le projet de loi C-242, Loi modifiant la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés (visas de résident temporaire pour les parents et les grands-parents), accompagné d'un message.

(Le projet de loi est lu pour la première fois.)

Son Honneur le Président : Honorables sénateurs, quand lirons-nous le projet de loi pour la deuxième fois?

(Sur la motion du sénateur Housakos, la deuxième lecture du projet de loi est inscrite à l'ordre du jour de la séance d'après-demain.)

[Traduction]

LES TRAVAUX DU SÉNAT

Son Honneur le Président : Conformément à l'ordre adopté par le Sénat le 7 décembre 2021, la période des questions commencera à 16 heures.

PÉRIODE DES QUESTIONS

DÉPÔT DE LA RÉPONSE À UNE QUESTION INSCRITE AU FEUILLETON

LA JUSTICE ET LE PROCUREUR GÉNÉRAL—LE PROJET DE LOI C-28

L'honorable Marc Gold (représentant du gouvernement au Sénat) dépose la réponse à la question n° 169, en date du 23 juin 2022, inscrite au *Feuilleton et Feuilleton des préavis* au nom de l'honorable sénateur Carignan, c.p., concernant le projet de loi C-28.

RÉPONSES DIFFÉRÉES À DES QUESTIONS ORALES

L'honorable Marc Gold (représentant du gouvernement au Sénat) : Honorables sénateurs, j'ai l'honneur de déposer les réponses aux questions orales suivantes :

Réponse à la question orale posée au Sénat le 9 juin 2022 par l'honorable sénateur Boisvenu, concernant la violence faite aux femmes.

Réponse à la question orale posée au Sénat le 27 septembre 2022 par l'honorable sénateur Plett, concernant la consultation des Autochtones.

LA JUSTICE

LA VIOLENCE FAITE AUX FEMMES

(Réponse à la question posée le 9 juin 2022 par l'honorable Pierre-Hugues Boisvenu)

Ministère de la Justice

La sécurité des femmes et des filles est une priorité pour le gouvernement.

Nous travaillons pour élaborer un plan d'action national pour mettre fin à la violence fondée sur le sexe qui s'appuie sur la base établie dans notre stratégie de 2017. Le budget de 2022 a annoncé plus de 539 millions de dollars pour soutenir les provinces et les territoires dans la mise en œuvre du Plan d'action national et le budget de 2021 fournit plus de 48 millions de dollars pour soutenir le développement et l'amélioration des programmes de conseils et représentation juridiques indépendants pour les victimes d'agression sexuelle et de violence entre partenaires intimes.

En 2018, l'ancien projet de loi C-51 a modifié le Code criminel afin de renforcer les lois canadiennes sur les agressions sexuelles. En 2019, l'ancien projet de loi C-75 a adopté des modifications qui ont renforcé les lois pénales sur la violence entre partenaires intimes, dans le but d'améliorer la sécurité des victimes. En 2019, l'ancien projet de loi C-78 a apporté des modifications aux lois sur la famille, notamment plusieurs modifications à la Loi sur le divorce pour lutter contre la violence familiale. Il convient de noter que la Loi sur le divorce comprend maintenant une définition de la violence familiale qui est fondée sur la recherche en sciences sociales et qui fait référence à tout comportement violent, menaçant ou à un modèle de comportement coercitif et contrôlant, ou qui amène un membre de la famille à craindre pour sa sécurité. En

2021, l'ancien projet de loi C-3 a adopté des dispositions visant à améliorer la formation des juges en matière de droit des agressions sexuelles et de contexte social.

LES RELATIONS COURONNE-AUTOCHTONES

LA CONSULTATION DES AUTOCHTONES

(Réponse à la question posée le 27 septembre 2022 par l'honorable Donald Neil Plett)

Le gouvernement a rencontré les peuples autochtones dans le contexte du projet de loi C-11 (Loi sur la diffusion en ligne). Ce projet de loi a été présenté en février 2022, et est semblable à l'ancien projet de loi C-10 adopté à la Chambre des communes en juin 2021. Le gouvernement a cherché à respecter le travail des parlementaires lors de la dernière session du Parlement.

Ainsi, le projet de loi C-11 s'est appuyé sur les consultations et un dialogue constructif avec les partenaires, les communautés et autres intervenants autochtones qui ont contribué à l'élaboration de la politique du projet de loi C-10. Des séances ont été organisées dans le cadre de l'Examen de la législation en matière de radiodiffusion et de télécommunications (2018-2019), des rencontres ont été tenues à Toronto, à Winnipeg, à Montréal et à Vancouver en 2020, des réunions ont eu lieu avec les organisations autochtones nationales en 2021, ainsi qu'avec des intervenants de l'industrie, comme le Bureau de l'Écran autochtone et l'Aboriginal Peoples Television Network.

Lorsque le projet de loi C-11 a été déposé, le ministère du Patrimoine canadien a rencontré les organisations autochtones nationales. On anticipe d'autres rencontres à mesure que l'étude du projet de loi progresse au Parlement.

ORDRE DU JOUR

PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI ÉLECTORALE DU CANADA ET LE RÈGLEMENT ADAPTANT LA LOI ÉLECTORALE DU CANADA AUX FINS D'UN RÉFÉRENDUM (ÂGE DE VOTER)

DEUXIÈME LECTURE—SUITE DU DÉBAT

L'ordre du jour appelle :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénatrice McPhedran, appuyée par l'honorable sénateur White, tendant à la deuxième lecture du projet de loi S-201, Loi modifiant la Loi électorale du Canada et le Règlement adaptant la Loi électorale du Canada aux fins d'un référendum (âge de voter).

(Sur la motion du sénateur Patterson, le débat est ajourné.)

**LE CODE CRIMINEL
LA LOI SUR LE CASIER JUDICIAIRE
LA LOI SUR LA DÉFENSE NATIONALE
LA LOI SUR L'IDENTIFICATION PAR LES
EMPREINTES GÉNÉTIQUES**

PROJET DE LOI MODIFICATIF—DEUXIÈME LECTURE—
SUITE DU DÉBAT

L'ordre du jour appelle :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Carignan, c.p., appuyée par l'honorable sénateur Wells, tendant à la deuxième lecture du projet de loi S-231, Loi modifiant le Code criminel, la Loi sur le casier judiciaire, la Loi sur la défense nationale et la Loi sur l'identification par les empreintes génétiques.

L'honorable Brent Cotter : Honorables sénateurs, je prends la parole au sujet du projet de loi S-231, parrainé par le sénateur Carignan. J'appuie le projet de loi, mais j'ai deux réserves importantes sur lesquelles j'espère qu'un comité pourra se pencher.

Selon moi, ce projet de loi contribuera à améliorer l'administration de la justice pénale au Canada, en plus d'accroître la confiance du public envers la loi. Vous connaissez tous les défis dont il est question : des condamnations erronées, des déclarations de non-culpabilité injustifiées, et ainsi de suite. Mes observations se divisent en cinq parties, pour deux raisons : premièrement, pour me permettre de me situer; deuxièmement, et plus important encore, pour que vous sachiez, avec soulagement peut-être, quand j'approche de la fin.

Premièrement, je vais dresser un portrait du droit à l'aide d'un exemple tiré de la vie quotidienne. Rod Macdonald, ancien doyen de la Faculté de droit de l'Université McGill, qui est malheureusement décédé, était un géant de l'enseignement du droit. Il a écrit, il y a un certain nombre d'années, un livre éclairant intitulé *Law in Everyday Life*. Il ne s'est pas servi du même exemple que celui je suis sur le point de partager avec vous, mais j'aimerais vous donner un exemple du droit dans ma vie quotidienne et celle de mes enfants, et peut-être aussi dans les vôtres. De façon indirecte, l'exemple est lié au projet de loi.

Lorsque l'un de mes enfants semblait avoir fait une bêtise — généralement mon fils —, je voulais savoir ce qui s'était passé pour peut-être imposer une sanction. Je ne le laissais pas « invoquer le cinquième amendement ». Je n'exigeais pas de preuve au-delà du doute raisonnable. La loi que nous appliquons au quotidien dans notre foyer ne correspond pas exactement aux règles du droit pénal ni à la Charte canadienne des droits et libertés, et c'est probablement le cas dans votre foyer également. À l'inverse, le droit pénal ne correspond pas tout à fait à la loi que nous appliquons au quotidien.

Mon deuxième argument concerne le droit pénal et la fragilité des preuves dans les affaires criminelles. Comme nous le savons, dans le cadre des poursuites criminelles, diverses protections procédurales sont mises à la disposition des personnes accusées de crimes. En outre, l'admissibilité de la preuve s'avère compliquée. La norme pour une condamnation est élevée : la culpabilité doit être prouvée hors de tout doute raisonnable. Étant donné les conséquences de la déclaration de culpabilité et de la privation de liberté, il s'agit d'une norme élevée, à juste titre, et cette norme prévaut en droit pénal depuis très longtemps. C'est différent de ce qui s'est déjà passé chez moi, mais justifiable, je pense.

Le plus souvent, les éléments de preuve sont présentés pour établir la culpabilité d'une personne par témoignage de vive voix, c'est-à-dire le témoignage oral d'une personne basé sur sa mémoire, ses souvenirs et la vérité. Or, de nombreuses recherches ont montré la faillibilité de la mémoire des gens et la fréquence à laquelle, même sans intention malveillante, ils omettent d'observer ou se souviennent mal de la véritable histoire.

Nous avons tous vécu cela. Permettez-moi de vous donner un exemple embarrassant, du moins pour moi.

Je joue au golf, mais pas très bien. Un jour, j'ai joué à un très beau terrain de golf, et j'ai obtenu un pointage qui, à mon avis, était très bon; en tout cas, pour moi. Au fil des ans, chaque fois que je me souvenais de mon pointage, mon nombre de coups devenait de plus en plus bas, et j'ai fini par croire que j'avais réellement obtenu ce score. Or, quelques années plus tard, j'ai trouvé ma carte de pointage, et j'ai été abasourdi d'apprendre que mon score était bien plus élevé que je le croyais. J'espère que c'était dû à la faillibilité humaine.

La capacité qu'ont les décideurs, les juges ou les jurés dans des affaires de droit pénal de détecter si une personne dit la vérité ou non est étonnamment faible. Il y a des preuves flagrantes de l'incapacité des juges et d'autres personnes à distinguer qui dit la vérité et qui ment.

• (1430)

Il y a quelques années, j'ai assisté à une importante conférence judiciaire organisée à Victoria par notre collègue le sénateur Arnot, que l'on appelait alors le juge Arnot. Une séance était consacrée à des simulations où il fallait discerner les menteurs des personnes qui disaient la vérité. J'étais nul à ce jeu. Mais j'ai trouvé un certain réconfort, paradoxal après réflexion, dans le fait que les juges qui faisaient l'exercice étaient tout aussi mauvais que moi.

En effet, j'ai un autre ami, ancien juge, qui avait l'habitude de dire : « La plupart des affaires criminelles sont décidées sur une balance de parjure, c'est-à-dire que celui qui raconte les meilleurs mensonges — et qui les raconte le mieux — gagne. »

Mon propos ici n'est pas de rabaisser le système de justice pénale ni les décideurs judiciaires, mais plutôt de souligner les défis que présente le système si l'on veut bien faire les choses. Une partie de la faute ne se trouve pas dans les étoiles, mais en nous-mêmes et dans notre propre faillibilité humaine.

Mon troisième point concerne David Milgaard et l'argument en faveur de la science de l'ADN.

La plupart d'entre nous connaissent l'histoire de la tragique condamnation pour meurtre injustifiée de David Milgaard et la vie héroïque qu'il a menée après avoir été exonéré. Je vais vous parler un peu de cette histoire.

Après l'annulation de sa condamnation, M. Milgaard est resté dans les limbes : sa condamnation avait été annulée, mais sa réputation n'avait pas été rétablie. Même le ministre de la Justice de l'époque avait déclaré pendant cette période, malheureusement et imprudemment, qu'il pensait que M. Milgaard était coupable.

Un examen de grande envergure a été entrepris, mais il n'a pas permis de déterminer la culpabilité ou l'innocence de M. Milgaard. À mon avis, nous en serions restés là sans l'ADN.

Les vêtements de la victime décédée, Gail Miller, contenaient une petite quantité de fluide corporel très dégradé, que l'on pensait être du sperme provenant de l'agression sexuelle dont elle avait été victime avant son meurtre brutal. À l'époque, on pensait que, compte tenu de la dégradation du fluide corporel sur plusieurs décennies, il y avait au mieux 20 % de chances que l'analyse d'ADN permette d'identifier formellement l'auteur du crime.

J'étais alors procureur général adjoint de la Saskatchewan. Les vêtements contenant les fluides corporels étaient théoriquement en ma possession. Certains groupes m'ont fortement incité à ne pas accepter de procéder à l'analyse d'ADN en raison de la forte probabilité d'absence de résultat due à cette dégradation. J'ai malgré cela ordonné que le matériel soit testé.

La science nous a apporté une réponse sans appel. Les tests d'ADN, et uniquement ces tests, ont définitivement disculpé M. Milgaard et conduit à la condamnation du véritable auteur du crime, Larry Fisher.

Chers collègues, j'ai pris de bonnes décisions dans ma carrière et j'en ai pris de mauvaises. Je pense que cette décision de faire effectuer des tests d'ADN — prise à l'encontre des recommandations de certains — a été la meilleure décision que j'aie jamais prise sur le plan professionnel.

Passons au projet de loi S-231. Bien que certains Canadiens l'ignorent, les juges à l'heure actuelle ont le pouvoir d'ordonner le prélèvement de l'ADN d'un adulte ou d'un jeune reconnu coupable de certaines infractions et de faire consigner ce profil ADN dans une banque de données. Les instances judiciaires ont confirmé ce pouvoir par le passé.

Faisant fond sur ce processus, le projet de loi S-231 propose de modifier le Code criminel, la Loi sur le casier judiciaire, la Loi sur la défense nationale et la Loi sur l'identification par les empreintes génétiques dans le but d'augmenter le nombre de profils d'identification génétique dans la banque nationale de données génétiques.

Les partisans du projet de loi soutiennent qu'augmenter le nombre d'échantillons d'ADN disponibles augmenterait les chances que les policiers établissent une correspondance, et procurerait aussi des éléments de preuve scientifiques utiles en lien avec un crime, des éléments de preuve essentiels pour identifier l'auteur du crime.

Ce projet de loi accroîtrait considérablement notre capacité de prélever l'ADN en élargissant la liste des infractions dites désignées pour lesquelles il est permis de le faire. Ainsi, le prélèvement de l'ADN serait automatiquement autorisé pour tout délinquant, adulte ou juvénile, reconnu coupable de pratiquement n'importe quelle infraction grave prévue au Code criminel ou dans d'autres lois, c'est-à-dire les infractions passibles d'une peine d'emprisonnement d'au moins cinq ans.

Le projet de loi restreindrait également le pouvoir discrétionnaire des juges en limitant les circonstances dans lesquelles un juge peut refuser d'ordonner le prélèvement.

Comme elle améliorera les résultats dans l'administration de la justice et qu'elle ne constitue qu'une atteinte minimale au droit des délinquants, j'appuie cette initiative. Je crois qu'elle améliorera la qualité des enquêtes et des décisions prises dans le processus de justice pénale et qu'elle fera usage de la science à bon escient pour nous aider à voir juste plus souvent.

[Le sénateur Cotter]

J'arrive à mon dernier point, soit une des deux réserves que j'ai au sujet du projet de loi. La première concerne les arrestations, mais je vais parler de mon autre réserve, soit la recherche de liens de parenté.

Le projet de loi conserve les mesures de protection de l'anonymat prévues dans le Code criminel et dans la Loi sur l'identification par les empreintes génétiques, mais il ouvre une porte. Dans certaines situations, il permet l'utilisation de la banque pour ce qu'on appelle la recherche de liens de parenté. Cette pratique permettrait aux services de police au Canada d'identifier des suspects en comparant les traces d'ADN laissées sur les lieux d'un crime aux données de la banque où pourrait se trouver l'ADN d'un parent. Des préoccupations ont été soulevées ici à ce sujet il y a de nombreuses années et, plus récemment, dans différentes publications.

J'ai des réserves concernant la recherche de liens de parenté, parce que c'est une question de protection de la vie privée. Il y a quelque chose qui s'apparente à Big Brother là-dedans et cela me rend inconfortable. Il y a douze ans, la commissaire adjointe à la protection de la vie privée du Canada avait demandé de façon poignante et précise : « Le droit à la vie privée d'un citoyen respectueux de la loi diminue-t-il parce qu'il est parent d'un condamné? » Je n'ai pas de réponse définitive à cette question, mais je crois qu'il est important que nous y réfléchissions.

J'espère que, lorsque le projet de loi sera étudié par le comité, cette question sera examinée et que mon inconfort sera soulagé — ou confirmé.

Ce qui importe, pour moi, c'est que les efforts du sénateur Carignan dans ce domaine, notamment pour ce projet de loi, amèneront une contribution positive au système de justice. Le projet de loi mérite d'être appuyé et renvoyé rapidement au comité.

Merci.

(Sur la motion de la sénatrice Petitclerc, le débat est ajourné.)

PROJET DE LOI DE JANE GOODALL

PROJET DE LOI MODIFICATIF—DEUXIÈME LECTURE— SUITE DU DÉBAT

L'ordre du jour appelle :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Klyne, appuyée par l'honorable sénateur Harder, c.p., tendant à la deuxième lecture du projet de loi S-241, Loi modifiant le Code criminel et la Loi sur la protection d'espèces animales ou végétales sauvages et la réglementation de leur commerce international et interprovincial (grands singes, éléphants et certains autres animaux).

L'honorable Mary Coyle : Honorables sénateurs, je prends la parole aujourd'hui sur le territoire traditionnel non cédé du peuple algonquin anishinabe pour appuyer le projet de loi S-241, le projet de loi de Jane Goodall, parrainé par notre collègue, le sénateur Klyne.

Honorables sénateurs, Jane Goodall aurait déclaré : « Le moins que je puisse faire, c'est de donner ma voix à ceux qui n'en ont pas. »

Chers collègues, en tant que sénateurs, nous savons qu'il est de notre devoir de représenter les droits de ceux qui sont susceptibles d'être négligés, surtout les plus vulnérables. Le projet de loi S-241 nous demande de faire valoir les droits des animaux non domestiques et de prendre certaines mesures pour assurer leur bien-être individuel et la protection de certaines espèces. Le projet de loi nous demande de donner notre voix à ceux qui n'en ont pas.

Notre ancien collègue, l'honorable Murray Sinclair, a présenté une première version de ce projet de loi en novembre 2020. En décembre de la même année, il a rédigé un article pour le magazine *Maclean's* qui se rapporte à notre débat ainsi qu'à l'étude du projet de loi S-241.

L'ancien sénateur Sinclair a déclaré :

La science confirme de plus en plus ce que les peuples autochtones ont toujours su, et ce que de nombreux Canadiens découvrent : tout est lié. Cela est vrai non seulement pour vous et moi, mais aussi pour toutes les formes de vie de la Création. C'est pourquoi les Anishinaabe, mon peuple, emploient le terme « *nii-konasiitook* », qui signifie « toutes mes relations ». Ce terme reflète la croyance selon laquelle tous les êtres humains ont l'obligation de se respecter les uns les autres, ainsi que de respecter l'environnement, notamment la faune et la flore. En retour, un environnement sain assure notre bien-être grâce à un air et une eau purs, une nourriture abondante et un climat favorable. Il s'agit d'un respect mutuel.

• (1440)

Plus près de chez moi, en Nouvelle-Écosse, au Mi'kma'ki, le chef héréditaire Stephen Augustine raconte l'histoire de la création selon les Mi'kmaq. J'en cite un court extrait dont j'ai déjà fait mention :

Le troisième niveau de la création se trouve sous nos pieds. C'est la Terre mère dont nous foulons le sol et qui porte les esprits de nos ancêtres. L'interrelation entre la Terre mère et l'ensemble de la création se reflète dans la langue mi'kmaq. Les mots mi'kmaq pour désigner le peuple, la Terre, la mère et le tambour dérivent tous du terme qui fait référence à « la surface sur laquelle nous nous tenons et que nous partageons avec ceux qui s'y trouvent ».

Nous sommes tous des créatures terrestres, ou *weskijinu*, comme on dit en langue mi'kmaq.

Cette interrelation est reconnue et mise en évidence dans le projet de loi S-241 — la Loi de Jane Goodall —, Loi modifiant le Code criminel et la Loi sur la protection d'espèces animales ou végétales sauvages et la réglementation de leur commerce international et interprovincial (grands singes, éléphants et certains autres animaux).

Alors que je cherchais à comprendre les principaux objectifs de cette mesure et à trouver le moyen de faire fond sur l'important apport du sénateur Sinclair et du parrain du projet de loi S-241, le sénateur Marty Klyne, ainsi que sur la contribution éclairée de nos collègues les sénateurs Harder, Miville-Dechéne, Bovey, Petitclerc et Cordy, j'ai constaté que dans le préambule du projet de loi, le législateur a exposé très clairement l'objet et les intentions de cette mesure.

Chers collègues, Platon suggérait que les préambules devraient persuader les citoyens d'obéir aux lois importantes en s'adressant à leur cœur et leur esprit par la raison et la poésie. Bien que le préambule de ce projet de loi ne comprenne peut-être pas de poésie, je trouve qu'il exprime parfaitement l'essence de la Loi de Jane Goodall. Pour cette raison, je vais vous faire part des éléments clés du préambule :

que, pour les Autochtones, l'expression « toutes mes relations » désigne l'idée selon laquelle toutes les formes de la Création sont interdépendantes et en relation les unes avec les autres;

que la science, l'empathie et la justice commandent à chacun de respecter les besoins et les caractéristiques biologiques et écologiques des animaux;

que les cétacés [...]

— comme les baleines, les dauphins et les marsouins —

[...] les grands singes, les éléphants et certains autres animaux non domestiques ne doivent pas vivre en captivité, à moins que celle-ci se justifie au regard de leur intérêt — y compris la conservation et le bien-être des individus — ou de la recherche scientifique non dommageable;

que les grands félins, les ours, les loups, les pinnipèdes [...]

— c'est-à-dire les phoques —

[...] les primates non humains, les reptiles dangereux et d'autres espèces d'animaux non domestiques qui vivent en captivité peuvent bénéficier de la protection que confère la désignation prévue par les dispositions de la présente loi;

que les organismes animaliers qui satisfont des normes supérieures en soins animaliers peuvent servir les intérêts de multiples espèces animales en ce qui a trait au bien-être des individus, à la conservation, à la recherche scientifique non dommageable et à la sensibilisation du public;

que les organismes animaliers peuvent contribuer au sauvetage et à la réadaptation des espèces sauvages, à l'aménagement de réserves pour les animaux dans le besoin, au rétablissement des populations sauvages et à la recherche sur le terrain;

que le fait d'interdire au Canada le commerce de l'ivoire d'éléphant et de cornes de rhinocéros ainsi que la collection de trophées de chasse de ces espèces favorisera la conservation des populations d'éléphants et de rhinocéros et encouragera d'autres pays à instaurer des interdictions semblables;

que le commerce international d'espèces sauvages contribue à la perte de biodiversité, à l'extinction de masse et au risque de zoonoses, et que le gouvernement du Canada peut contrôler le trafic d'espèces sauvages au moyen d'un règlement;

que le Parlement peut adopter des lois, y compris des lois pénales, pour régir le commerce international des animaux, et que les assemblées législatives provinciales peuvent adopter des lois relatives à la propriété et aux droits civils qui permettraient notamment de conférer un statut juridique à l'orque Kiska [...]

— l'orque femelle de MarineLand —

[...] et ainsi la rendre admissible à des ordonnances dans son intérêt;

que la question des animaux non domestiques vivant en captivité relève à la fois des pouvoirs fédéraux et provinciaux [...]

Il en a déjà été question au Sénat auparavant.

Chers collègues, tous les aspects de la Loi de Jane Goodall sont importants pour la protection contre la cruauté animale, pour la conservation en général et pour la lutte contre la perte de la biodiversité, mais je concentrerai mes prochaines observations sur les aspects du projet de loi qui portent sur le commerce d'animaux non domestiques — ou « sauvages » —, qui sont aussi souvent qualifiés de « gros gibier ».

J'ai débuté ma carrière au début des années 1980, au Botswana, un pays reconnu pour ses animaux sauvages. Au Botswana, le parc national de Chobe, le delta de l'Okavango, qui n'a pas son pareil, et le vaste désert du Kalahari sont des lieux qui abritent un grand nombre de lions, de léopards, de guépards, de rhinocéros, d'hippopotames, de girafes, de zèbres, de crocodiles, de plusieurs espèces d'antilopes et de majestueux éléphants d'Afrique.

Les croyances traditionnelles — ou précoloniales — du peuple botswanais reposent sur l'existence d'un être surnaturel ou d'un créateur nommé Modimo, qui représente aussi les ancêtres. À l'instar des peuples autochtones au Canada, la cosmologie du Botswana exprime un lien profond entre la population et son environnement naturel.

Les San du Kalahari croient que les humains ne sont pas supérieurs aux autres formes de vie et que toutes ces formes de vie sont reliées et interdépendantes.

Dans son discours sur le projet de loi S-218, le prédécesseur du projet de loi S-241, le sénateur Sinclair avait décrit l'éléphant d'Afrique comme suit :

[...] les plus gros animaux terrestres qui soient. Les éléphants sont intelligents et très émotifs. Ils ont une excellente mémoire et beaucoup d'empathie. [...] Leur odorat est cinq fois plus développé que celui d'un limier, pourtant, leur trompe est assez polyvalente pour arracher un brin d'herbe, aspirer jusqu'à huit litres d'eau ou renverser un hippopotame.

Ils peuvent entendre les orages à des centaines de kilomètres de distance et changer de trajet des jours à l'avance afin de se diriger vers la pluie. Du point de vue social, les éléphants vivent en troupes dirigés par une matriarche [...] Les femelles plus âgées préservent le savoir qui assure la survie du troupeau, y compris en gardant en mémoire les liens importants et l'emplacement des points d'eau et de la nourriture saisonnière.

[L]es éléphants [...] essaient de réanimer les individus malades ou mourants [et] font le deuil des membres de leur troupeau qui meurent, notamment en éparpillant leurs os et en veillant les corps des matriarches décédées.

Pour les hindous, Ganesh, ou Ganesha, le dieu éléphant, est l'incarnation de la compassion, de la loyauté et de la sagesse.

[La sénatrice Coyle]

Mais, chers collègues, quelle vie rude ces êtres majestueux ont vécue! Entre 1979 et 1989, la moitié des éléphants de l'Afrique ont péri à cause du trafic de l'ivoire.

Aujourd'hui, il y a entre 400 000 et 500 000 éléphants en Afrique, ce qui représente une diminution de la population de 70 % depuis les années 1970, surtout en raison du braconnage lié au crime organisé.

Chers collègues, on dit souvent que les gardiens de la faune sont les premiers intervenants de la nature. Environ 100 de ces protecteurs sont tués chaque année par les braconniers, qui alimentent pour la plupart le trafic mondial de l'ivoire.

Le nombre d'éléphants tués chaque année est maintenant en déclin, mais il demeure important.

Selon la Global Initiative Against Transnational Organized Crime, la réduction du braconnage semble être le résultat des arrestations et des poursuites qui ont permis de démanteler de nombreux réseaux du crime organisé transnationaux actifs dans le secteur du braconnage et du trafic dans les parties Sud et Est de l'Afrique entre 2014 et 2020. Ces arrestations et poursuites visaient notamment plusieurs membres du réseau de Shuidong, le gang Sheikhs et les principaux dirigeants du réseau Kromah. Ces réseaux du crime organisé se montrent toutefois très résilients : ils sont en train de se ressaisir et de se réorganiser.

Parmi les pays et les administrations qui ont interdit la vente d'ivoire d'éléphant sur leur territoire ou s'apprentent à le faire figurent la Chine, le Royaume-Uni, la France, les Pays-Bas, Hong Kong, Singapour, Taïwan, la Belgique, le Luxembourg, l'Union européenne et presque tous les États des États-Unis. De l'avis de certains, comme la Chine interdit désormais l'ivoire d'éléphant sur son territoire, ce marché pourrait s'être déplacé vers des pays avoisinants.

Parlons maintenant du Canada. Entre 2007 et 2016, le Canada a autorisé l'importation de 83 trophées de chasse à l'éléphant, de 434 crânes d'éléphants et de 260 pattes d'éléphant. Environ 300 défenses d'éléphants d'Afrique, ce qui correspond à 150 éléphants, ont été importées légalement au Canada entre 2010 et 2018.

En 2016, à la rencontre de l'Union internationale pour la conservation de la nature, quatre pays se sont opposés à la fermeture de leur marché intérieur, soit le Canada, le Japon, la Namibie et l'Afrique du Sud. Le Canada a adopté cette position par crainte qu'une interdiction de l'ivoire ait des incidences sur le commerce inuit de l'ivoire de morse et de narval, un commerce fortement réglementé. C'est un point que notre comité souhaitera sans doute examiner pendant son étude du projet de loi.

• (1450)

Quant aux rhinocéros, 11 000 individus ont succombé au braconnage dans le monde depuis 2008. En 2015, une corne de rhinocéros a été vendue aux enchères à Vancouver pour 228 000 dollars. Il est légal de faire le commerce de produits de rhinocéros antérieurs à 1995, mais cela est considéré comme une échappatoire problématique, car les maisons de vente aux enchères ne sont pas tenues de vérifier l'origine d'un article. Des rapports scientifiques récents du Programme des Nations unies pour l'environnement et de la Plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques reconnaissent que le commerce des espèces sauvages est l'un des principaux facteurs de risque de pandémie et de perte de biodiversité.

Chers collègues, lors des élections de l'automne dernier, les libéraux, les conservateurs et les néo-démocrates se sont tous engagés dans leur programme à mettre fin au commerce illégal de trophées de chasse d'animaux sauvages. Dans son discours à l'étape de la deuxième lecture, le sénateur Klyne a déclaré :

Nous proposons un vaste ensemble de mesures qui tiennent compte avant tout des animaux.

Fondée sur des données scientifiques, la Loi de Jane Goodall permettrait de créer les protections les plus strictes du monde pour les espèces sauvages en captivité [...] en améliorant les efforts de conservation.

La loi éliminera progressivement la captivité des éléphants au Canada. Elle s'attaque au commerce mondial non durable des espèces sauvages, et le sénateur Klyne s'est engagé à travailler davantage avec des partenaires pour élaborer des recommandations réglementaires et des amendements au projet de loi concernant le commerce mondial des espèces sauvages et leur trafic illégal. Nous serons donc attentifs à cela.

Au Canada, entre 2014 et 2019, plus de 1,8 million d'animaux sauvages ont été importés pour diverses raisons. La plupart de ces animaux n'ont pas fait l'objet de contrôles pour vérifier les permis ou la présence d'agents pathogènes. Nous savons que 4 000 grands félins sont détenus par des particuliers au Canada. Nous avons entendu la sénatrice Cordy en parler. Ce projet de loi interdit aux petits zoos privés de posséder plus de 800 espèces sauvages en captivité.

Fait très important, honorables collègues, ce projet de loi vise aussi à établir un statut légal pour les organismes animaliers crédibles et à moderniser les politiques du Canada à l'égard des grands singes.

Melissa Matlow, directrice de campagne de Protection mondiale des animaux Canada, a dit ceci :

Ce projet de loi historique fera du Canada un chef de file mondial de la protection de la faune et du bien-être des animaux. Il est urgent de prendre des mesures à l'égard du commerce non durable des animaux, afin de prévenir la cruauté, l'extinction et d'autres pandémies.

Honorables collègues, dans son discours, l'honorable Murray Sinclair nous a rappelé ceci :

Nous sommes à une période cruciale où les objectifs interdépendants des droits autochtones, de la protection de l'environnement et du bien-être des animaux peuvent permettre de combattre les pertes culturelles, les changements climatiques et l'extinction massive au Canada et ailleurs.

Honorables sénateurs, je suis ravie d'appuyer le projet de loi S-241 du sénateur Klyne. Je crois qu'il donne l'occasion à chacun d'entre nous et au Sénat de répondre aux attentes de l'ensemble des Canadiens en contribuant de façon substantielle à la reconnaissance et au respect des droits des animaux afin de bâtir un monde meilleur pour tous.

Merci. *Wela'liog.*

Des voix : Bravo!

(Sur la motion du sénateur Patterson, le débat est ajourné.)

AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET COMMERCE INTERNATIONAL

MOTION TENDANT À AUTORISER LE COMITÉ À ÉTUDIER LA SITUATION AU LIBAN—SUITE DU DÉBAT

L'ordre du jour appelle :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Housakos, appuyée par l'honorable sénateur Smith,

Que le Comité sénatorial permanent des affaires étrangères et du commerce international soit autorisé à examiner, afin d'en faire rapport, la situation au Liban et à déterminer si un envoyé spécial devrait être nommé, dès que le comité sera formé, le cas échéant;

Que le comité soumette son rapport final au plus tard le 28 février 2022.

L'honorable Leo Housakos (leader adjoint suppléant de l'opposition) : Honorables sénateurs, je propose que le débat soit ajourné à la prochaine séance du Sénat pour le temps de parole qu'il me reste.

(Sur la motion du sénateur Housakos, le débat est ajourné.)

BANQUES, COMMERCE ET ÉCONOMIE

RETRAIT DE LA MOTION TENDANT À AUTORISER LE COMITÉ À SIÉGER EN MÊME TEMPS QUE LE SÉNAT

À l'appel de la motion n°84 par l'honorable Colin Deacon :

Que le Comité sénatorial permanent des banques, du commerce et de l'économie soit autorisé à se réunir le mardi 25 octobre 2022, à 18 h 30, même si le Sénat siège à ce moment-là et que l'application de l'article 12-18(1) du Règlement soit suspendue à cet égard.

L'honorable Colin Deacon : Honorables sénateurs, conformément à l'article 5-10(2) du Règlement, je demande que le préavis de motion n° 84 soit retiré.

Son Honneur la Présidente intérimaire : Le consentement est-il accordé, honorables sénateurs?

Des voix : D'accord.

(Le préavis de motion est retiré.)

AUTORISATION AU COMITÉ DE SIÉGER EN MÊME TEMPS QUE LE SÉNAT

L'honorable Pamela Wallin, conformément au préavis donné le 26 octobre 2022, propose :

Que le Comité sénatorial permanent des banques, du commerce et de l'économie soit autorisé à se réunir le mardi 1^{er} novembre 2022, à 18 h 30, pour entendre le gouverneur de la banque du Canada, même si le Sénat siège à ce moment-là, et que l'application de l'article 12-18(1) du Règlement soit suspendue à cet égard.

— Honorables sénateurs, je tiens simplement à dire que le Comité des banques a évidemment la responsabilité de surveiller les activités de la Banque du Canada. Cette dernière vient d'annoncer une nouvelle hausse des taux d'intérêt; c'est la sixième. Le *Rapport sur la politique monétaire* est sur le point de paraître. Nous rencontrons au moins une fois par semestre le gouverneur de la Banque du Canada. Je pense qu'il est important qu'il soit appelé à rendre des comptes et, par conséquent, nous aimerions procéder à cette rencontre.

Nous avons vérifié son emploi du temps pour voir s'il était disponible à d'autres moments. Ce n'est pas le cas. Je demande donc le soutien du Sénat pour la tenue de cette réunion. Merci.

Son Honneur la Présidente intérimaire : Vous plaît-il, honorables sénateurs, d'adopter la motion?

Des voix : D'accord.

(La motion est adoptée.)

Son Honneur la Présidente intérimaire : Honorables sénateurs, nous sommes arrivés à la fin de l'ordre du jour et je déclare la séance suspendue jusqu'à 16 h, heure à laquelle nous reprendrons pour la période des questions. La sonnerie d'appel retentira cinq minutes avant la reprise de la séance.

(La séance du Sénat est suspendue.)

(Le Sénat reprend sa séance.)

• (1600)

PÉRIODE DES QUESTIONS

(Conformément à l'ordre adopté par le Sénat le 7 décembre 2021, visant à inviter un ministre de la Couronne, l'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports, comparait devant les honorables sénateurs durant la période des questions.)

LES TRAVAUX DU SÉNAT

Son Honneur le Président : Honorables sénateurs, nous accueillons aujourd'hui l'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports, pour lui poser des questions concernant ses responsabilités ministérielles.

Merci, monsieur le ministre.

[La sénatrice Wallin]

LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LES COMPAGNIES FERROVIAIRES CANADIENNES

L'honorable Donald Neil Plett (leader de l'opposition) : Monsieur le ministre, plus tôt ce mois-ci, un pont du CN au sud de Grande Prairie, en Alberta, a brûlé, provoquant des retards pour les expéditeurs de grain qui dépendent de cette voie pour amener leurs produits aux ports. Cela signifie aussi que les agriculteurs ne se font pas payer pour leurs récoltes parce que leurs produits ne peuvent pas être transportés. Malheureusement, ce n'est qu'un des nombreux exemples montrant la fragilité de la chaîne d'approvisionnement du Canada.

Dans un article publié récemment dans le *Financial Post*, Greg Sears, président du conseil d'administration de la commission du blé de l'Alberta, a dit qu'« un effondrement de pont, un incendie ou tout autre type d'événement peut avoir des conséquences majeures ».

Il a ajouté : « Toute une économie dépend de ces petits rubans d'acier à travers le Canada. »

Monsieur le ministre, les agriculteurs doivent composer avec la sécheresse, les inondations et bien d'autres variables indépendantes de leur volonté. L'accès au transport ferroviaire ne devrait pas représenter un obstacle additionnel. Que fait le gouvernement à cet égard?

L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports : Sénateur, je vous remercie de la question.

D'importantes perturbations ont secoué les chaînes d'approvisionnement nationales et internationales au cours des deux dernières années, ce qui a eu des répercussions au Canada et dans le monde entier. Le gouvernement est passé à l'acte. Nous avons établi le Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement, dont le rapport, publié il y a près de trois semaines, contient un grand nombre de recommandations importantes et utiles. D'ailleurs, le gouvernement a offert son soutien tout au long du processus.

Indubitablement, les Canadiens constatent la vulnérabilité des chaînes d'approvisionnement. Lorsque ces chaînes ne sont pas suffisamment résilientes, les agriculteurs, les producteurs agricoles, d'autres fabricants, les consommateurs et les Canadiens eux-mêmes en subissent les contrecoups. Voilà pourquoi, sénateur, nous travaillons à fournir des investissements pour renforcer la résilience de nos chaînes d'approvisionnement.

LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT NATIONALE

L'honorable Donald Neil Plett (leader de l'opposition) : Statistique Canada prévoit une récolte céréalière de 75 millions de tonnes dans les Prairies. On s'attend à ce que la récolte canadienne atteigne un niveau record cette année.

Avec les incertitudes engendrées par la guerre entre l'Ukraine et la Russie, le monde a besoin des céréales de haute qualité du Canada. Les rapports de l'Ag Transport Coalition montrent qu'ensemble, le CN et le CP ont fourni 70 % des wagons-trémies commandés pour la semaine du 18 septembre 2022. Cette baisse importante touche directement les exportateurs et les agriculteurs, qui sont impatients de tirer profit de leur ardeur au travail.

Monsieur le ministre, à part la création d'un énième groupe de travail, que fait le gouvernement? Quand allez-vous enfin donner aux agriculteurs canadiens le répit dont ils ont besoin et qu'ils méritent?

L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports : Sénateur, le travail de nos agriculteurs et de nos producteurs est extrêmement important. Vous avez raison : cette année, ils ont eu une année extraordinaire, et nous devons veiller, en tant que gouvernement et en tant que pays, à ce que le secteur des transports soit prêt à fournir les services nécessaires, non seulement pour les agriculteurs, mais aussi pour les Canadiens et pour le monde entier qui dépend de ces produits.

J'ai écrit au CN et au CP, et nous avons engagé un dialogue pour nous assurer que les deux établissent des plans pour être en mesure d'offrir un plein service aux agriculteurs et aux producteurs canadiens.

Nous avons annoncé plusieurs mesures récemment, y compris 130 millions de dollars pour numériser le secteur des transports et la chaîne d'approvisionnement pour permettre une plus grande fluidité et pour assurer que le CN et le CP ont les plans dont ils ont besoin. Nous y travaillons activement, sénateur. C'est important pour nous et je sais que c'est important pour les Canadiens.

[Français]

L'AÉROPORT DE MIRABEL—LES SERVITUDES DE NON-CONSTRUCTION

L'honorable Claude Carignan : Bienvenue, monsieur le ministre.

En 1969, le gouvernement de Pierre Elliott Trudeau a jeté à la rue des milliers de personnes et a brûlé — je crois — plus de 50 résidences pour la construction de ce qu'on peut appeler maintenant un « éléphant blanc », qui est l'aéroport de Mirabel. Celui-ci, comme vous le savez, a été détruit en grande partie en 2014, et les gouvernements conservateurs successifs de Brian Mulroney et de Stephen Harper ont travaillé fort pour corriger les erreurs du passé. Toutefois, il reste encore quelques dossiers à régler, et l'un de ces dossiers est une demande de la municipalité de Mirabel de lever les servitudes aéroportuaires de non-construction qui sont, de toute évidence, désuètes et empêchent le développement sur les terrains avoisinants.

Monsieur le ministre, au printemps dernier, vous vous êtes engagé à accélérer le processus d'étude de ce dossier, mais vous n'y avez toujours pas donné suite, du moins pour l'instant. Quand allez-vous abandonner ces servitudes?

[Traduction]

L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports : Je vous remercie, sénateur, de votre accueil et de votre question.

Je travaille sur ce dossier avec mon collègue du Bloc Québécois, le député Jean-Denis Garon. Nous avons écouté les préoccupations de la municipalité et nous comprenons son désir d'aller de l'avant. Transports Canada, mon équipe et moi-même travaillons sur ce dossier, et j'espère que nous trouverons très bientôt une solution.

LES TRANSPORTS À FAIBLES ÉMISSIONS

L'honorable Rosa Galvez : Bienvenue au Sénat, monsieur le ministre.

Les transports sont la deuxième plus importante source d'émissions de gaz à effet de serre au Canada et représentent un quart des émissions totales du pays. Dans son rapport de 2022, le commissaire à l'environnement et au développement durable a constaté qu'Environnement et Changement climatique Canada et Ressources naturelles Canada ont employé des hypothèses et des méthodes différentes et ont obtenu des chiffres différents pour modéliser la production et l'utilisation d'hydrogène au Canada.

Le gouvernement a fixé des objectifs pour les véhicules zéro émission, les véhicules utilitaires légers et les véhicules utilitaires moyens et lourds. Dans quelle mesure envisagez-vous l'hydrogène vert comme carburant pour des moyens de transport à faible émission de carbone, et sur les résultats de la modélisation de quel ministère vous appuyez-vous pour concevoir votre politique?

• (1610)

L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports : Je vous remercie de votre question, madame la sénatrice. On ne peut effectivement pas lutter sérieusement contre les changements climatiques si on ne s'attaque pas sérieusement aux émissions du secteur des transports.

Environ 85 % des émissions du secteur des transports proviennent des véhicules légers, moyens et lourds. Notre gouvernement a annoncé un plan visant à faire en sorte que 100 % des nouveaux véhicules légers soient sans émissions d'ici 2035 et que 100 % des véhicules moyens et lourds le soient d'ici 2040. Nous offrons des programmes à cette fin, des incitatifs pour les consommateurs et les entreprises, et nous faisons des investissements dans la recherche-développement et les essais pour mesurer les émissions. Si la majeure partie de la technologie entourant les véhicules légers est accessible, il y a encore beaucoup de travail à faire dans le domaine des véhicules moyens et lourds. Non seulement notre gouvernement appuie les entreprises qui veulent mettre au point et créer de nouvelles technologies, mais il aide aussi les consommateurs et les entreprises à acquérir ces technologies.

LA CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES

L'honorable Colin Deacon : Bienvenue au Sénat, monsieur le ministre. Le déversement des eaux de cale continue de menacer les voies navigables et les écosystèmes côtiers du Canada. L'année dernière, un fabricant de systèmes de filtration des eaux de cale installé en Nouvelle-Écosse a effectué une évaluation indépendante de la contamination des eaux de cale de 44 bateaux de pêche dans 12 ports. Les résultats ont montré que les niveaux de contamination des eaux de cale étaient en moyenne de 1 364 parties par million, soit 91 fois le seuil de 15 parties par million prévu par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, ou MARPOL. Le Canada est signataire de la MARPOL depuis son entrée en vigueur en 1983.

Il y a sept semaines, avec d'autres collègues du Sénat, nous vous avons envoyé une lettre, à titre de ministre responsable de la mise en œuvre de la MARPOL, dans laquelle nous vous demandions de vous engager à améliorer le taux de conformité aux exigences

relatives au déversement des eaux de cale et à encourager l'installation de systèmes efficaces de filtration des eaux de cale. Quand pouvons-nous espérer vous voir agir sur cette question?

L'honorable Omar Alhabra, c.p., député, ministre des Transports : Merci beaucoup, sénateur.

Le gouvernement s'est engagé à protéger la santé des Canadiens et l'environnement. Transports Canada travaille avec l'industrie du transport maritime, avec les ports canadiens et avec d'autres ministères pour faire le suivi des impacts du transport maritime et des déversements qu'il entraîne, notamment des déversements d'eau de cale huileuse.

Je vais vous donner un exemple, sénateur. Plus tôt cette année, nous avons conclu une entente avec l'industrie des croisières afin de limiter la quantité d'eaux usées que ses bateaux déverse dans les eaux canadiennes. Nous progressons. Je sais cependant qu'il reste du travail à faire concernant les navires dont vous avez parlé, et nous avons la ferme intention de faire ce travail.

LES CORRIDORS COMMERCIAUX NATIONAUX

L'honorable Marty Klyne : Monsieur le ministre, depuis 2012, le classement mondial du Canada au chapitre des infrastructures a dégringolé, passant du 10^e au 32^e rang. La bonne nouvelle, à ce que je comprends, c'est qu'Infrastructure Canada travaille déjà à une évaluation nationale majeure des infrastructures du Canada et à déterminer les besoins prioritaires en matière d'infrastructures.

Il demeure néanmoins préoccupant que nos concurrents commerciaux effectuent déjà des investissements qui améliorent leurs infrastructures logistiques, ce qui fait que les exportateurs canadiens ont de plus en plus de mal à retenir leur clientèle. Comme nous le savons, les infrastructures de transport sont indispensables aux échanges commerciaux, qui comptent pour 65 % du PIB annuel du Canada. Par conséquent, elles méritent notre attention. À cet égard, la bonne nouvelle, comme vous l'avez mentionné, c'est que le Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement a récemment publié un rapport recommandant des mesures à prendre pour améliorer la capacité concurrentielle des corridors commerciaux du Canada.

Monsieur le ministre, y a-t-il un plan pour coordonner ces deux grandes initiatives fédérales en matière d'infrastructures et inviter officiellement les provinces, les territoires et l'industrie à participer à un effort national en vue d'améliorer nos corridors commerciaux?

L'honorable Omar Alhabra, c.p., député, ministre des Transports : Merci, monsieur le sénateur. La réponse courte à votre question est oui. Que l'on me permette de préciser.

On discute de la question du déficit des infrastructures au Canada depuis que je fais de la politique, c'est-à-dire depuis près de 16 ans. Le gouvernement a réalisé des investissements historiques de plus de 120 milliards de dollars dans les infrastructures, dont 5 milliards de dollars sont réservés pour un corridor commercial national. Je précise également que l'ensemble du fonds d'investissement est en mesure de soutenir, et l'a déjà fait, divers fonds d'infrastructures qui facilitent le commerce.

Voilà donc un enjeu dont nous sommes saisis et que nous rappellent les perturbations liées à la pandémie, les changements climatiques et les phénomènes météorologiques extrêmes. Nous nous engageons à tirer des leçons des diverses initiatives sur lesquelles le gouvernement travaille et à coopérer pour faire en sorte que nous ne construisions pas seulement plus, mais aussi mieux.

[Français]

LE PROGRAMME NEXUS

L'honorable Jean-Guy Dagenais : Monsieur le ministre, lorsque les Canadiens veulent renouveler leur carte NEXUS, ils constatent que les 13 bureaux canadiens sont fermés depuis plus de deux ans; pire, le site Web du gouvernement du Canada suggère de se rendre aux États-Unis pour un simple renouvellement de carte. Cela a entraîné 350 000 demandes de cartes NEXUS qui sont toujours en attente de réponse; c'est inacceptable. C'est la même chose pour les demandes de passeport, les dossiers d'immigration et les retards dans les aéroports.

Pouvez-vous nous expliquer franchement la nature du conflit et nous dire quelles sont les raisons qui font en sorte que la situation perdure depuis les mesures liées à la pandémie? Est-ce que renouveler le programme NEXUS exige une rencontre entre le président des États-Unis et le premier ministre? Il n'est pas normal que les bureaux soient ouverts pour les Américains, mais que tout soit fermé pour les Canadiens.

[Traduction]

L'honorable Omar Alhabra, c.p., député, ministre des Transports : Je vous remercie de votre question, monsieur le sénateur. C'est un sujet extrêmement important pour les Canadiens.

Au début de la pandémie, ces bureaux ont été fermés en raison des mesures de santé publique. Le fait que les bureaux en sol canadien demeurent fermés est très frustrant. Toutefois, c'est parce que les États-Unis n'ont toujours pas décidé que leurs agents pouvaient reprendre leurs fonctions. Des discussions sont en cours avec nos homologues américains pour rouvrir les bureaux le plus rapidement possible. Mon collègue le ministre Mendicino et moi-même nous sommes entretenus à de nombreuses occasions avec nos homologues, en l'occurrence le secrétaire de la Sécurité intérieure et le secrétaire des Transports. Nous avons réalisé des progrès. Nous nous sommes entendus avec les États-Unis pour collaborer au renouvellement automatique des cartes expirées. Pendant que nous examinons quelles solutions permettraient de faire revenir les agents américains à leur poste, nous recherchons d'autres solutions innovatrices pour régler le problème dans l'intervalle. C'est un sujet extrêmement important pour nous.

[Français]

VIA RAIL

L'honorable Leo Housakos (leader adjoint suppléant de l'opposition) : Monsieur le ministre, au mois de mai 2022, la présidente de VIA Rail Canada, Cynthia Garneau, a annoncé sa démission surprise après seulement trois ans à exercer ses fonctions. On ne connaît pas la raison de sa démission. Depuis plus de cinq mois, VIA Rail est dirigée par un président par intérim. VIA Rail se lancera bientôt dans un mégaprojet de train à grande fréquence entre Québec et Toronto, et l'on parle d'investissements qui s'élèvent à des milliards de dollars.

Monsieur le ministre, je suis très inquiet. Que se passe-t-il avec la gouvernance de VIA Rail? Quand nommerez-vous un président chez VIA Rail Canada?

[Traduction]

L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports : Je vous remercie d'avoir posé cette question et de me donner l'occasion de parler des investissements prometteurs que fait le gouvernement à cet égard.

Pendant des décennies, les gouvernements précédents ont parlé de l'importance de ce corridor. C'est notre gouvernement qui va de l'avant avec ce projet. Il s'agira du plus grand projet d'infrastructure de l'histoire du Canada.

Nous avons fait des progrès. En fait, Transports Canada devrait publier aujourd'hui un rapport sur les consultations avec le secteur privé au sujet des prochaines étapes de la réalisation du projet. Au cours des dernières années seulement, le gouvernement a investi plus de 2 milliards de dollars dans VIA Rail.

En ce qui concerne votre question sur la PDG, je souhaite à Mme Garneau le meilleur des succès. Cependant, vous m'interrogez sur une question de ressources humaines dont — vous le comprendrez sans doute — je ne peux pas parler sur le parquet du Sénat ni ailleurs en public, en fait.

LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE D'UN TRANSPORTEUR AÉRIEN CANADIEN DÉTENUS À L'ÉTRANGER

L'honorable David M. Wells : Monsieur Alghabra, le 5 avril — il y a près de huit mois —, les membres d'un équipage de Pivot Airlines qui faisaient escale en République dominicaine ont découvert et signalé la présence de marchandises de contrebande à la GRC et à la police dominicaine alors qu'ils préparaient un vol entre la République dominicaine et le Canada. Les membres de l'équipage ont été emprisonnés, menacés et maltraités avant d'être libérés à condition de demeurer au pays. Ils n'ont été ni accusés ni interrogés au sujet du crime qu'ils ont signalé.

Transports Canada, votre ministère, a en sa possession une preuve vidéo qui montre que des tiers sans liens avec l'équipage ont directement participé à l'introduction de marchandises de contrebande dans l'avion. La situation montre clairement que les membres des équipages canadiens qui voyagent en provenance ou à destination de la République dominicaine courent des risques. Les syndicats canadiens — l'Association canadienne des pilotes de ligne, le Syndicat canadien de la fonction publique et Unifor — ont déjà conseillé à leurs 70 000 membres de l'industrie aérienne de faire preuve d'une extrême prudence lors de leurs déplacements vers la République dominicaine.

• (1620)

La République dominicaine — et les autorités canadiennes par leur inaction — envoie un message clair à tout le personnel navigant canadien travaillant à bord de vols en direction de ce pays : ne cherchez pas de marchandise de contrebande. Si vous en trouvez, ne la signalez pas. Contentez-vous de partir. En effet, si vous la signalez, comme les règles l'exigent, vous serez détenus indéfiniment sans accusation, et cela même s'il existe une preuve vidéo claire de votre innocence.

Monsieur le ministre, étant donné cette preuve, que font votre ministère et le gouvernement fédéral pour rapatrier les membres de cet équipage, qui sont des Canadiens? Le Canada reviendra-t-il sur l'accord bilatéral qui autorise des vols commerciaux entre la République dominicaine et le Canada tant que les membres de l'équipage n'auront pas été libérés?

L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports : Sénateur, je vous remercie d'avoir soulevé ce point, car il s'agit d'une question extrêmement urgente. Je suis ce dossier depuis le début. J'ai rencontré le PDG de Pivot Airlines. J'ai rencontré l'ambassadrice de la République dominicaine au Canada pour lui faire part de mes préoccupations.

Je suis d'accord avec vous. Si cette question n'est pas traitée dans le respect de la procédure et de l'équité, cela enverra un message fort, non seulement au Canada, mais aussi au monde entier, selon lequel la République dominicaine a des pratiques douteuses et qu'il pourrait être dangereux pour d'autres équipages d'atterrir dans ce pays.

Je tiens à vous assurer, ainsi qu'à toutes les familles de ces personnes et à tous les syndicats et entreprises concernés, que ce dossier fait partie de nos priorités. Le premier ministre a soulevé cette question directement. Nous continuerons à utiliser tous les outils diplomatiques et autres disponibles pour veiller à défendre les droits des Canadiens.

L'INFRASTRUCTURE DANS L'OUEST CANADIEN

L'honorable Paula Simons : Aujourd'hui, le Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts a publié un rapport intitulé *Remettre à flot*. Il s'agit d'une analyse de l'impact des inondations de 2020-2021 dans le centre de la Colombie-Britannique. Je n'ai pas besoin de vous dire que ces inondations ont détruit des routes et des voies ferrées, qu'elles ont isolé la Colombie-Britannique du port de Vancouver et qu'elles ont laissé l'Alberta, ma province, sans aucun moyen de faire entrer ou sortir des marchandises.

Un des appels à l'action dans le rapport est une réponse de votre ministère à certaines des questions soulevées dans le rapport. Je me demande ce que vous pouvez nous dire sur les efforts déployés pour éviter que les routes et les voies ferrées de la Colombie-Britannique soient soumises aux mêmes conséquences désastreuses que celles de novembre dernier.

L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports : Je vous remercie de cette question, madame la sénatrice.

L'automne dernier, les Canadiens ont été témoins des graves conséquences que peuvent avoir les phénomènes météorologiques extrêmes pour la société canadienne, son infrastructure et son économie. Je suis allé sur place, sur le terrain, pour voir le travail des équipes et des collectivités. Nous avons réagi très rapidement. Nous avons regroupé le secteur privé, les gouvernements et les dirigeants autochtones dans le but d'accélérer les travaux et d'offrir immédiatement un soutien aux Canadiens touchés par la situation. Le gouvernement fédéral a fourni un soutien financier à la province de la Colombie-Britannique. Nous continuons d'apprendre des conséquences de ces événements, et nous poursuivons notre travail afin de rebâtir en mieux. Les changements climatiques ne sont plus simplement une idée théorique ou intellectuelle, un sujet de débat qui semble éloigné de la vie des gens. Désormais, les gens savent non seulement que les changements climatiques sont réels, mais aussi qu'ils sont présents ici même maintenant.

J'aimerais aussi exprimer ma grande reconnaissance pour la coopération dont ont fait preuve tous les intervenants — le secteur privé, le gouvernement provincial et les dirigeants autochtones — lorsque ces événements se sont produits. Il ne faut toutefois pas perdre de vue que nous avons d'importants défis à relever en matière de lutte contre les changements climatiques, d'adaptation et d'atténuation.

Nous sommes résolus à faire ce travail, madame la sénatrice. Si vous avez des conseils et des commentaires quant aux autres démarches que nous pourrions faire ensemble, je les accueillerai avec plaisir.

[Français]

LA RÉVISION DE LA STRUCTURE DE GOUVERNANCE DES PORTS

L'honorable Renée Dupuis : Monsieur le ministre des Transports, bienvenue au Sénat. Le 30 avril 2021, vous avez comparu devant le comité plénier du Sénat en compagnie de la ministre du Travail, au moment où nous faisons l'étude d'un projet de loi spécial prévoyant la reprise et le maintien des opérations au port de Montréal. Je vous avais alors demandé si la structure de gouvernance du port était un facteur dans le fait que les négociations très difficiles entre les parties, qui se déroulaient depuis très longtemps, n'aboutissaient pas. Vous m'aviez alors répondu ce qui suit :

[...] nous sommes actuellement en train d'examiner la structure de nos ports. Nous étudions une proposition visant à moderniser la façon dont les ports sont gérés, et nous cherchons constamment des façons d'améliorer leur structure de gouvernance.

Le 16 décembre 2021, le premier ministre vous a donné, dans votre lettre de mandat, la responsabilité suivante :

Achever l'Examen de la modernisation des ports dans le but d'actualiser les structures de gouvernance qui favorisent l'investissement dans les ports canadiens.

Monsieur le ministre, j'aimerais savoir où vous en êtes dans l'examen de la structure de gouvernance des ports canadiens, plus particulièrement celle du port de Montréal. Une proposition vous avait été faite en vue de moderniser la structure de gouvernance. L'avez-vous acceptée? Où en êtes-vous dans ce dossier?

[Traduction]

L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports : Merci, madame la sénatrice. Je tiens d'abord à dire que le gouvernement est toujours réticent à s'ingérer dans le processus de négociation collective. Nous appuyons la légitimité et l'importance de ce processus. À ce moment-là, malheureusement, nous avons jugé qu'il était nécessaire d'intervenir.

Pour répondre directement à votre question, le projet de loi en est aux dernières étapes de son élaboration. J'espère qu'il sera présenté à la Chambre avant la fin de l'année. Je suis impatient d'en débattre à la Chambre des communes. Après, évidemment, je serai impatient de recevoir vos observations et vos suggestions. Cela n'a même pas besoin d'être après, cela peut être pendant le processus, pendant son étude à la Chambre. Je suis impatient d'obtenir vos suggestions et votre rétroaction sur la proposition que nous présenterons avant la fin de l'année.

LES LIVRAISONS COMMERCIALES VERS TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR

L'honorable Brian Francis : Monsieur le ministre, le 1^{er} septembre, Marine Atlantique a éliminé la classification « Commercial autre que véhicule passager » pour les véhicules mesurant moins de 30 pieds. Par conséquent, les camions transportant des véhicules récréatifs vers Terre-Neuve qui voyageaient auparavant selon cette classification devront

dorénavant réserver une traversée à titre d'unité de passager, ce qui ne donne pas accès aux lits commerciaux ni au principe du premier arrivé, premier servi. Selon l'association des concessionnaires de véhicules récréatifs de l'Atlantique, cette décision crée d'importants obstacles à la livraison et entraîne des pénuries. Savez-vous si on envisage la possibilité de considérer les livraisons de véhicules récréatifs vers Terre-Neuve comme des livraisons commerciales en bonne et due forme?

L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports : Merci, sénateur, de votre question. Marine Atlantique est un service incroyablement important pour nos concitoyens des provinces de l'Atlantique. Le gouvernement continue de soutenir ce service, en particulier lorsqu'il traverse des périodes difficiles comme la COVID. En ce qui concerne votre question, je vais devoir vérifier si la décision a été prise par Marine Atlantique. Après tout, il s'agit d'une société indépendante qui prend ses propres décisions en fonction des enjeux liés à ses activités. Je vais devoir vous revenir plus tard avec la réponse.

[Français]

LES RETARDS DANS LES AÉROPORTS

L'honorable Jean-Guy Dagenais : Monsieur le ministre, les aéroports canadiens Pearson à Toronto et Trudeau à Montréal ont été désignés comme étant les deux pires aéroports au monde pour ce qui est des délais de vols. Malgré une légère amélioration de la situation à Toronto au cours des dernières semaines, des vols sont toujours en retard ou annulés. On voit des files d'attente interminables à la sécurité. Des bagages sont perdus et des gens s'entassent dans les salles d'attente pour l'immigration.

À part la pénurie de main-d'œuvre, pouvez-vous nous dire si des mesures ont été prises pour savoir qui sont les vrais responsables de ce cauchemar que vivent les voyageurs depuis l'été dernier? À votre bureau, qui est responsable de faire le suivi pour ce qui est des correctifs qui devraient être mis en place pour améliorer la situation? Il n'est pas normal que Toronto et Montréal soient désignés comme étant les deux pires aéroports au monde, tout de même.

[Traduction]

L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports : Merci, monsieur le sénateur, pour cette question. La situation qui a prévalu dans les aéroports pendant l'été était inacceptable. Les heures de retard, les annulations de vols, la pénurie de main-d'œuvre et les histoires de gens qui dormaient dans les aéroports étaient inacceptables.

Les Canadiens ont pu constater que la pandémie a entraîné d'importantes mises à pied dans le secteur de l'aviation, non seulement au Canada, mais partout dans le monde. Avec la reprise de la demande, la pénurie de main-d'œuvre a grandement perturbé les activités. Cependant, le gouvernement n'a pas hésité à intervenir et à prendre des mesures. Nous nous sommes rapidement mis au travail avec les aéroports et les compagnies aériennes pour définir certains goulets d'étranglement que nous pouvions immédiatement résoudre. Nous avons mis en œuvre plusieurs mesures, notamment en accélérant l'embauche d'employés de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien; en collaborant avec NAV CANADA, les contrôleurs aériens, pour réaliser des gains d'efficacité; en renouvelant automatiquement les cartes d'accès expirées des travailleurs des aéroports et en travaillant sur l'élimination d'autres goulets d'étranglement.

• (1630)

Aujourd'hui, je suis heureux de dire que le rendement est bien meilleur et qu'il se compare à celui d'avant la pandémie. Nous ne devrions toutefois jamais nous satisfaire d'apprendre des leçons sans agir. J'inviterai bientôt les intervenants des aéroports et des compagnies aériennes à un sommet où nous discuterons des leçons apprises de cet épisode et établirons ce que nous pouvons faire de plus comme industrie et comme gouvernement pour régler ces problèmes afin d'être beaucoup mieux préparés, beaucoup plus efficaces et beaucoup plus concurrentiels pour les voyageurs canadiens.

LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT NATIONALE

L'honorable Donald Neil Plett (leader de l'opposition) : Monsieur le ministre, selon un rapport publié plus tôt cette année, le port de Vancouver se classe parmi les pires ports au chapitre de l'efficacité, terminant au 368^e rang parmi 370 ports dans le monde. L'efficacité du port est devenue une question plus urgente que jamais ces dernières années dans le contexte des perturbations mondiales et de l'inflation galopante.

L'inefficacité du plus important port canadien, combinée — comme je l'ai dit plus tôt — aux problèmes de notre système ferroviaire, constitue sans aucun doute un obstacle majeur pour les exportateurs et les agriculteurs, ainsi que pour la concurrence commerciale globale du Canada.

Monsieur le ministre, est-ce que votre gouvernement reconnaît l'importance de cette situation dans la lutte contre l'inflation, et pourquoi n'en fait-il pas plus pour renforcer nos chaînes d'approvisionnement?

L'honorable Omar Alhabra, c.p., député, ministre des Transports : Merci de la question, monsieur le sénateur. Je vous assure que, non seulement le gouvernement est conscient des problèmes qui touchent encore les chaînes d'approvisionnement nationales et mondiales, mais il prend aussi des mesures pour y remédier. Dans le rapport qu'il a publié il y a trois semaines, le Groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement parle de congestion aux ports, en particulier celui de Vancouver, qui est le plus achalandé du pays, et il émet des critiques à l'égard de la porte d'entrée du Pacifique.

La semaine dernière, lors de ma visite au port de Vancouver, j'ai annoncé que le gouvernement allait déployer 136 millions de dollars pour que des ports et d'autres établissements numérisent leurs activités, rendent leurs opérations plus efficaces et fournissent plus d'information aux expéditeurs et aux autres intervenants.

Cette année, nous proposons un projet de loi qui modernisera la gestion des ports, dont celui de Vancouver. Nous travaillons avec l'Administration portuaire de Prince Rupert pour accroître les capacités et les opérations de ce port.

Ainsi, monsieur le sénateur, le gouvernement est au fait des problèmes et prend des mesures pour y remédier.

[Français]

LE SERVICE DE TRAIN À GRANDE FRÉQUENCE

L'honorable Marie-Françoise Mégie : Bonjour, monsieur le ministre.

Votre lettre de mandat stipule que vous devez améliorer la sûreté du réseau ferroviaire. Quand aurons-nous des voies séparant les passagers et les marchandises dangereuses?

D'après votre réponse au sénateur Housakos — et je me réjouis de cette réponse —, doit-on penser que le gouvernement ira bientôt de l'avant avec le projet de train à grande fréquence qui utilisera de l'électricité propre dans le couloir Québec-Windsor?

L'honorable Omar Alhabra, c.p., député, ministre des Transports : Merci pour votre question, madame la sénatrice.

[Traduction]

Le gouvernement s'est engagé à mettre en place un train à grande fréquence qui reliera Québec et Toronto, avec des arrêts entre les deux, y compris à Montréal et à Ottawa. Comme je l'ai dit, il s'agira du plus grand projet d'infrastructures de l'histoire du Canada.

Ce sera également la première fois que VIA Rail disposera de sa propre voie réservée pour assurer le service. Il s'agit d'une nouvelle ère pour VIA Rail. C'est un investissement énorme. Je sais que de nombreux Canadiens l'attendent avec impatience — et moi aussi. Le gouvernement est fermement déterminé à réaliser ce projet.

[Français]

LA SÉCURITÉ DES FEMMES ET DES FILLES AUTOCHTONES

L'honorable Michèle Audette : *Kwei*, monsieur le ministre.

[Note de la rédaction : La sénatrice Audette s'exprime en innu.]

Monsieur le ministre, en juin dernier, le Comité sénatorial permanent des peuples autochtones a rendu public son rapport intitulé *Il faut agir pour les FFADA : Ce n'est pas juste l'intention qui compte*.

Je rappelle aussi que votre gouvernement a commandé ou ordonné une Enquête nationale sur les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées. Dans le rapport final de cette enquête, il y a des appels à la justice qui vous concernent, vous et votre ministère.

J'aimerais vous poser une question sur l'établissement de services et d'infrastructures de « [...] transport en commun sécuritaires et abordables destinés aux femmes, aux filles [...] autochtones vivant dans des communautés éloignées ou rurales ». Je fais ici référence à l'appel à la justice n^o 4.8.

Monsieur le ministre, quelles sont les actions concrètes qui ont été mises de l'avant pour répondre à cet appel à la justice, surtout pour accroître la sécurité des femmes et des filles autochtones?

[Traduction]

L'honorable Omar Alhabra, c.p., député, ministre des Transports : Je vous remercie, sénatrice, de votre question. Notre gouvernement s'est fermement engagé à respecter le plan d'action de la Commission de vérité et réconciliation et ses recommandations, auxquels nous donnons suite.

Permettez-moi de répondre précisément à votre question.

Transports Canada a pris les mesures suivantes — soit dit en passant, je siège à la table où nous invitons régulièrement des ministres et des dirigeants autochtones pour discuter de dossiers

importants, notamment des enjeux liés au transport qui relèvent de la compétence fédérale. Nous collaborons pour trouver des solutions en matière de transport maritime, aérien et terrestre. Pendant la pandémie, notre gouvernement a versé de l'aide financière pour permettre à de nombreuses communautés d'avoir accès à des services aériens en région éloignée, ce qui n'aurait pas été le cas autrement.

J'ai écrit à mes homologues provinciaux au sujet des services d'autobus interurbains. Malheureusement, je n'ai reçu aucune réponse. Nous savons que les services de transport par autobus sont essentiels. Comme vous le savez, le service d'autobus interurbain relève de la compétence des provinces, mais nous sommes toujours disposés à collaborer avec ces dernières pour trouver des solutions afin de combler cette lacune, et nous continuerons à collaborer avec nos homologues provinciaux pour trouver des solutions.

LE FONDS NATIONAL DES CORRIDORS COMMERCIAUX

L'honorable Dennis Glen Patterson : Monsieur le ministre, vous savez que, au Nunavut, il n'y a pas de lien ferroviaire ou routier vers le Sud, alors les investissements en capital dans les infrastructures de transport au Nunavut sont vitaux. Je sais que le ministère du Développement et des Transports du Nunavut a accueilli à bras ouverts le Fonds national des corridors commerciaux, le FNCC, pour l'aider à remplacer un certain nombre d'aérogares construites dans les années 1970 devenues trop petites et décrépités et à soutenir le seul moyen de transport accessible à l'année aux habitants du territoire.

Or, vous le savez, le coût des matériaux et de la main-d'œuvre a augmenté dans l'après-COVID et cela crée des dépassements de coûts qui risquent de provoquer des augmentations et des retards dans les appels d'offres pour l'exécution de certains des travaux prévus dans le cadre du FNCC.

Le gouvernement peut-il s'engager à prévoir des fonds supplémentaires pour couvrir les manques occasionnés par l'inflation et les pressions liées à l'après-COVID dans la chaîne d'approvisionnement et le marché de la main-d'œuvre?

L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports : Je vous remercie de votre question, sénateur, et je vous remercie de parler de l'importance du Fonds national des corridors commerciaux pour le soutien des infrastructures essentielles, y compris dans le Nord.

En passant, nous avons prévu, au sein du Fonds national des corridors commerciaux, un montant réservé au Nord pour le genre de projets que vous avez décrit.

Je sais que plusieurs projets approuvés dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux ont vu leurs coûts augmenter, et nous avons demandé aux promoteurs de faire une nouvelle proposition ou une nouvelle demande expliquant la situation. Ces propositions sont examinées par Transports Canada et des décisions prises en fonction de la situation.

[Français]

LE TROISIÈME LIEN—L'INGÉRENCE DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

L'honorable Leo Housakos (leader adjoint suppléant de l'opposition) : Monsieur le ministre, le gouvernement du Québec ira de l'avant avec la construction d'un troisième lien entre Québec et Lévis.

[M. Alghabra]

Votre collègue Steven Guilbeault semble bien décidé à tout faire pour mettre des bâtons dans les roues du gouvernement Legault. Le pont de Québec tombe en ruines, le CN ne veut pas investir et cela pose un risque énorme pour la région.

• (1640)

Le gouvernement fédéral et le CN se traînent les pieds depuis des années et refusent de céder le pont au gouvernement du Québec dans des conditions acceptables. Monsieur le ministre, je sais que vous êtes conscient du fait que le gouvernement Trudeau met en danger l'avenir économique de toute la grande région de Québec. Quand allez-vous comprendre que vous devrez forcer le CN à agir pour le pont de Québec? Quand allez-vous dire à votre collègue M. Guilbeault de laisser les Québécois gérer le processus environnemental pour le troisième lien?

[Traduction]

L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports : Sénateur, le partenariat entre le gouvernement et les provinces, y compris le Québec, est bien documenté. Le gouvernement investit des milliards de dollars dans de grands projets d'infrastructure au Québec, notamment en matière de transport en commun.

Habituellement, tout projet doit suivre le processus prévu, qu'il s'agisse de la négociation entre la province et le gouvernement fédéral concernant son financement ou de l'évaluation de son impact environnemental.

Vous me demandez de parler d'un projet précis qui suit le processus normal de négociation entre la province et le gouvernement fédéral.

LE SERVICE DE TRAIN À GRANDE FRÉQUENCE

L'honorable Tony Loffreda : Bienvenue au Sénat, monsieur le ministre.

Comme c'est un sujet important, j'aimerais discuter davantage du train à grande fréquence et de la promesse du gouvernement d'aménager un nouveau projet d'infrastructure de transport écologique entre Toronto et Québec.

À ce que je comprenne, les dernières nouvelles concernant ce projet sont qu'une demande d'expression d'intérêt a été lancée en mars 2022 pour solliciter la rétroaction des parties intéressées concernant la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien du projet. Pourriez-vous faire le point sur l'information que vous avez reçue jusqu'à présent et la manière dont cette information est mise à profit pour guider les prochaines étapes du processus d'approvisionnement?

De plus, le gouvernement estime que le train à grande fréquence pourrait être entièrement fonctionnel au début des années 2030. Avez-vous connu ou prévoyez-vous connaître des retards? Croyez-vous que l'aménagement de ce projet coûtera 12 milliards de dollars, ou est-ce que l'inflation et la pénurie de main-d'œuvre ont modifié vos estimations?

L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports : Sénateur, je vous remercie de cette question et de me donner une nouvelle occasion de parler de l'importance de ce projet pour les Canadiens et notre gouvernement.

Pour ce qui est de votre question concernant la déclaration d'intérêt, Transports Canada était censé publier aujourd'hui — ce qu'il a fait, je l'espère — un résumé des renseignements et des leçons recueillis auprès des partenaires intéressés du secteur privé. Ces données serviront de fondement pour l'étape suivante de l'appel d'offres qui, nous l'espérons, sera publié au cours des prochains mois. Le plan se poursuit donc comme prévu.

Je continue à espérer et à envisager que ce projet se concrétise au début des années 2030.

Je me garderai toutefois bien de donner une estimation chiffrée, simplement parce qu'il y a encore beaucoup de variables qui n'ont pas encore été réglées, notamment pour ce qui est des entrepreneurs et des discussions que nous avons avec les municipalités et les communautés autochtones.

Je ne suis donc pas en mesure de vous donner un montant en dollars, mais je m'engage à ce que ce projet aille de l'avant. Aujourd'hui, nous aurons publié le résumé des commentaires que nous avons reçus des partenaires privés, et nous serons heureux de vous le transmettre, sénateur.

[Français]

L'honorable Pierre J. Dalphond : Bienvenue au Sénat, monsieur le ministre. C'est un sujet d'actualité, ce fameux corridor Québec-Toronto pour le train à grande fréquence. Vous l'avez annoncé dans le train que je prends régulièrement, donc je suis content de voir que le projet va enfin lever de terre. J'espère, par contre, que ce sera avant ma retraite pour que je puisse prendre ce train.

Cela dit, monsieur le ministre, avez-vous prévu, dans ce projet d'une grande amplitude, la participation des autorités provinciales et des autorités municipales? Il faudrait coordonner tous les changements de circulation qui résulteront d'un réseau ferroviaire où les trains seraient plus fréquents, et qui serait plus efficace et plus attrayant que l'automobile ou l'avion.

[Traduction]

M. Alghabra : Je vous remercie de votre question, sénateur.

Effectivement, il s'agit d'un projet ambitieux et complexe qui nécessitera la participation des gouvernements provinciaux, des administrations municipales et des communautés autochtones. Par exemple, nous devons négocier avec les municipalités l'accès à leur centre-ville pour que les trains puissent s'y arrêter.

Il reste donc beaucoup de pain sur la planche. Cela va être compliqué, comme c'est souvent le cas pour les projets de cette envergure. Cependant, c'est un projet particulièrement stimulant, car les gouvernements successifs en parlent depuis des décennies sans que rien ne se passe. Aujourd'hui, les choses avancent.

Malheureusement, cela prend du temps, en raison des nombreux aspects d'un tel projet. Il est impossible de faire naître un tel projet du jour au lendemain d'un coup de baguette magique. Comme vous, j'espère pouvoir l'emprunter avant de prendre ma retraite, mais nous allons poursuivre le processus et nous allons nous assurer qu'il se concrétise, sénateur.

LA GOUVERNANCE DES EAUX ARCTIQUES

L'honorable Dennis Glen Patterson : Monsieur le ministre, en juin 2019, le Comité sénatorial spécial sur l'Arctique a publié un rapport intitulé *Le Grand Nord : Un appel à l'action pour l'avenir*

du Canada. Nous avons formulé 30 recommandations découlant d'une étude de plus de deux ans, qui a inclus de nombreux témoignages et une mission d'étude dans tout l'Arctique.

La recommandation 24 se lit comme suit :

Que le gouvernement du Canada établisse immédiatement un régime de gouvernance rigoureux pour réglementer les activités dans les eaux arctiques canadiennes, y compris les corridors maritimes et les exigences en matière de cautionnement et d'assurance.

Le gouvernement s'engagera-t-il à exiger que des plans de navigation soient déposés auprès de votre ministère pour tous les navires, et pas uniquement pour ceux qui dépassent un certain tonnage? Enquêtera-t-il sur le recours à des exigences en matière de cautionnement et d'assurance pour les embarcations de plaisance qui naviguent de plus en plus dans le passage du Nord-Ouest? Enfin, financera-t-il la construction des infrastructures nécessaires et des aides à la navigation requises dans le passage?

L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports : Merci de votre question, sénateur.

Nous savons que l'importance stratégique et économique de l'Arctique ne cesse de croître. Le gouvernement investit dans les infrastructures de l'Arctique et met également en place des mesures et un cadre réglementaire afin de régir le mouvement des navires et leurs impacts environnementaux sur la région.

Donc, oui, il y a des travaux en cours, avec ma collègue, la ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne, sur les futurs impératifs réglementaires pour l'Arctique.

LES RETARDS DANS LES AÉROPORTS

L'honorable Donald Neil Plett (leader de l'opposition) : Monsieur le ministre, ma prochaine question porte sur un autre bilan lamentable.

Plus tôt cet été, l'aéroport Pearson de Toronto a été classé « pire aéroport du monde » en raison des retards de vols. Les médias sociaux ont explosé de plaintes et de frustrations concernant les annulations et les retards de vols.

En tant que ministre des Transports et député de Mississauga-Centre, la circonscription voisine de l'aéroport, je présume que vous n'avez pas célébré cet horrible classement. Mais il est clair que votre gouvernement n'a pas fait suffisamment d'efforts pour se préparer à l'augmentation des voyages à la suite de la levée des restrictions liées à la COVID-19.

Monsieur le Ministre, vous avez imputé le chaos des voyages à une pénurie de main-d'œuvre causée par la COVID-19. Vous avez également reproché aux voyageurs d'avoir oublié comment voyager. Pensez-vous que votre gouvernement a une part de responsabilité pour avoir ignoré les signaux d'alarme et de ne pas avoir fait de plans pour éviter le chaos survenu dans les aéroports l'été dernier?

L'honorable Omar Alhabra, c.p., député, ministre des Transports : Monsieur le sénateur, le monde entier a subi les répercussions dramatiques de la pandémie et des mesures de santé publique. Les Canadiens ont vu des aéroports du monde entier être aux prises avec des engorgements et l'annulation de vols. Je ne dis pas ça pour excuser ce qui s'est passé. Je dis cela pour exposer les faits. Bien sûr, j'ai trouvé inacceptables et frustrantes les histoires que j'ai entendues au sujet de l'aéroport Pearson de Toronto et d'autres aéroports canadiens. Je me suis mis au travail, et le gouvernement a pris la question très au sérieux.

• (1650)

Comme vous le savez, les aéroports et les compagnies aériennes sont des organisations et des sociétés indépendantes qui prennent leurs propres décisions. Cela dit, nous sommes passés directement à l'action et avons travaillé avec les aéroports pour augmenter l'embauche et éliminer les goulots d'étranglement. Aujourd'hui, la situation est bien meilleure qu'elle ne l'était, mais notre travail se poursuit. Comme je l'ai dit dans ma réponse à un autre sénateur, il y aura bientôt un sommet qui réunira les compagnies aériennes, les aéroports et d'autres intervenants clés afin de tirer des leçons de ce dont nous avons été témoins, non seulement pour veiller à ce que cela ne se reproduise plus jamais, mais aussi pour déterminer ce que nous pouvons faire de plus afin d'améliorer l'efficacité, la compétitivité et la sécurité de notre secteur.

LE SERVICE FERROVIAIRE EN ALBERTA

L'honorable Paula Simons : Je sais que mes collègues qui vivent le long du corridor Montréal-Toronto souhaitent ardemment un train à grande fréquence. Je sais comment ils se sentent, car je rêve d'un train reliant Edmonton et Calgary. Inutile qu'il soit à grande vitesse, ou même à grande fréquence; j'aimerais simplement qu'il y en ait un. Comme votre ministère examine d'autres priorités ferroviaires, je me demande ce que vous pourriez me dire qui me remplirait de joie et d'espoir au sujet de la possibilité d'une étude concernant un lien ferroviaire entre Edmonton et Calgary, ou même un lien ferroviaire entre Calgary et Banff.

L'honorable Omar Alhabra, c.p., député, ministre des Transports : Sénatrice, permettez-moi d'abord de dire que je partage ce rêve, et que j'espère qu'un tel service deviendra une réalité.

Le transport en commun interurbain relève de la compétence des provinces. En Ontario, par exemple, le service GO offre des liaisons ferroviaires entre certaines villes. Si l'Alberta avait l'intention de réaliser un tel projet, vous pouvez être assurée que le gouvernement fédéral serait prêt à collaborer avec elle afin de déterminer comment nous pourrions, ensemble, transformer ce rêve en réalité.

LE PROJET D'AÉRODROME EN ONTARIO

L'honorable Leo Housakos (leader adjoint suppléant de l'opposition) : Monsieur le ministre, les habitants de Georgina, en Ontario, s'inquiètent que votre ministère s'intéresse à un projet d'aéroport dans leur collectivité, en l'occurrence l'aéroport de Baldwin Est. Ils sont préoccupés par la légitimité du projet, car il y a un risque que ce soit un stratagème élaboré pour contourner les lois provinciales afin que le site serve de dépotier. En effet, ce stratagème est très lucratif et il a été observé à d'autres aéroports de la région.

Étant donné la proximité du site avec des zones de développement dans la région du Grand Toronto, les habitants s'inquiètent parce qu'ils n'ont toujours pas reçu de mise à jour de la

part de Transports Canada. Pourtant, la période de consultation publique s'est terminée en mars. Monsieur le ministre, pouvez-vous confirmer si vous avez approuvé le projet d'aéroport à Georgina et, si oui, quelles sont les raisons qui ont justifié cette décision?

L'honorable Omar Alhabra, c.p., député, ministre des Transports : Sénateur, je vous remercie de votre question. Je suis ce dossier. À la Chambre des communes, mon collègue m'en a parlé. Un processus est en place. Transports Canada est responsable des lois qui régissent la sécurité des aérodromes et des aéroports. Évidemment, il y a d'autres types de permis requis qui relèvent d'autres secteurs de compétences, par exemple l'environnement et la construction. Cependant, en ce qui concerne la sécurité, Transports Canada respecte les étapes du processus, comme vous vous en doutez. Le ministre des Transports doit attendre les évaluations et les recommandations des hauts fonctionnaires — des hauts fonctionnaires indépendants et non partisans — avant de prendre une décision. Or, je n'ai pas encore obtenu ces recommandations.

LA CAPACITÉ DE TRANSPORT DE L'INDUSTRIE AÉRIENNE

L'honorable Ratna Omidvar : Merci, monsieur le ministre, d'être parmi nous aujourd'hui. Ma question porte sur les aéroports et les compagnies aériennes. Compte tenu de la superficie de notre pays, si l'on veut aller d'est en ouest, malheureusement, le transport aérien est la seule option. C'est une question qui préoccupe les Canadiens, y compris, je dirais, les sénateurs, car j'entends des histoires d'horreur au sujet des gens qui partent de Montréal et qui doivent passer par Toronto, Halifax ou une autre ville pour arriver à leur destination.

Ma question concerne la capacité des compagnies aériennes et des aéroports. Quand les itinéraires du transport aérien reviendront-ils à la normale? Que pouvez-vous nous en dire?

L'honorable Omar Alhabra, c.p., député, ministre des Transports : Madame la sénatrice, c'est un plaisir de vous voir. J'aimerais simplement dire, comme je l'ai fait plus tôt, que sur le plan de la performance le secteur de l'aviation, tel que je le vois aujourd'hui, n'a peut-être pas récupéré sa pleine capacité de transport, mais il a retrouvé son niveau d'efficacité et d'efficacité d'avant la pandémie. Ce sont de bonnes nouvelles, non seulement pour les passagers, mais aussi pour ceux qui travaillent dans l'industrie, car je sais qu'ils ont vécu deux années très difficiles.

La capacité de transport n'est toujours pas revenue à ce qu'elle était avant la pandémie, mais elle se rétablit. Nous nous attendons à une autre saison des Fêtes occupée. Hier, j'ai rencontré le président d'Air Canada. J'ai communiqué avec les aéroports d'un bout à l'autre du pays pour leur communiquer l'importance de ne pas refaire l'expérience des mêmes difficultés qu'on a connues cet été.

Avant 2017, avant l'arrivée au pouvoir du gouvernement actuel, les passagers n'avaient aucune protection législative. Leurs droits n'étaient pas protégés par la loi jusqu'à ce que le gouvernement présente la charte des droits des passagers aériens, aussi appelée le Règlement sur la protection des passagers aériens. En septembre, nous avons d'ailleurs renforcé ce règlement pour offrir une protection aux passagers si un vol est annulé ou retardé ou si leurs bagages sont perdus. Ainsi, nous avons des règlements sévères pour protéger les passagers.

Je dois toutefois reconnaître que l'été dernier, la plupart des passagers — je suis de ce nombre — trouvaient qu'il était vraiment exaspérant de prendre l'avion. Je suis heureux de constater que les choses vont mieux maintenant. Il faut toutefois faire le nécessaire pour éviter qu'une telle situation se reproduise.

L'OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA

L'honorable Donald Neil Plett (leader de l'opposition) : Monsieur le ministre, il revient à l'Office des transports du Canada, l'OTC, d'appliquer les règles en matière d'indemnisation quand les voyages ne se déroulent pas comme prévu à cause de vols en retard ou annulés. L'OTC a reçu plus de 7 000 plaintes en mai. En août, il a dit avoir un arriéré de 18 200 demandes en raison du nombre important de plaintes soumises au cours des mois précédents.

Monsieur le ministre, avant de blâmer tout le monde et d'autres gouvernements pour cet arriéré, pourriez-vous répondre aux questions que voici : combien de plaintes l'OTC a-t-il reçu depuis le début de 2022 seulement au sujet des voyages en avion? Quelles mesures avez-vous prises pour régler cet arriéré de plaintes? Quand l'OTC aura-t-il réglé cet arriéré, selon vous?

L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports : Sénateur, comme vous le savez, l'OTC est un organisme quasi judiciaire indépendant. Pour répondre à votre question, l'OTC a reçu un nombre sans précédent de plaintes en raison de la situation de l'été dernier.

De toute évidence, l'OTC a maintenant besoin d'aide. J'ai rencontré la présidente de l'OTC récemment. Je voulais d'abord qu'elle m'informe de l'état de la situation, du nombre de plaintes et des ressources nécessaires. Le gouvernement travaille maintenant avec l'OTC pour s'assurer qu'il a les ressources dont il a besoin.

C'est une situation sans précédent, sénateur. La pandémie est le genre de chose qui ne se produit qu'une fois par siècle, et nous pouvons constater que le reste du monde peine encore à composer avec la situation. Même s'il faut comprendre les causes profondes de la situation, nous ne cherchons pas à esquiver nos responsabilités lorsqu'il s'agit de trouver des solutions en collaboration avec nos partenaires, car il est important pour nous que tous les Canadiens soient bien servis.

J'aimerais seulement prendre le temps de dire qu'aucun gouvernement conservateur par le passé n'a pris des mesures pour protéger les droits des passagers. Il reste encore du travail à faire, mais le gouvernement est intervenu pour offrir cette protection.

• (1700)

Je me réjouis de connaître votre point de vue sur la façon de renforcer ces règles, mais je suis également fier du travail que nous avons accompli.

LE SERVICE DE TRAIN À GRANDE FRÉQUENCE

L'honorable Donna Dasko : Merci d'être ici, monsieur le ministre. Je vais vous donner une autre occasion de parler de cette grande ligne ferroviaire qui sera construite entre Toronto et Québec. Il y a des déclarations d'intérêt. Pouvez-vous me dire quelles entreprises ou quels partenariats ont manifesté leur intérêt pour ce projet?

Par ailleurs, j'ai quelques questions rapides à poser pour préciser les choses. Premièrement, s'agit-il d'une double voie sur toute la distance entre Toronto et Québec? Deuxièmement, comment les passages à niveau sont-ils traités dans la proposition?

L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports : Je vous remercie de votre question, madame la sénatrice. Pour autant que je sache, plus de 50 entreprises ont répondu à l'appel de déclaration d'intérêt, et qu'on me corrige si je me trompe. Je n'ai pas les noms de ces entreprises en tête, mais comme je l'ai dit plus tôt, Transports Canada devait publier un résumé de la rétroaction reçue dans le cadre du processus d'appel de déclaration d'intérêt. Nous serions ravis de vous le transmettre, madame la sénatrice.

Vous posez également des questions précises sur la façon dont cette ligne ferroviaire sera construite et sa conception, ce qui, à mon avis, doit encore faire l'objet de discussions. Je pense qu'il est encore trop tôt pour répondre à bon nombre de ces questions, car certains détails doivent encore être réglés. Les réponses à certaines de ces questions dépendront de ce que les partenaires privés nous diront et des discussions que nous aurons avec les collectivités locales.

Je n'ai pas encore de réponses, mais je tiens à souligner que la sécurité, notamment celle des passages à niveau, et les investissements dans l'infrastructure seront des éléments essentiels de ce projet. Nous tiendrons compte des préoccupations et des besoins des collectivités locales.

LA DÉLIVRANCE DU BREVET DE PILOTE

L'honorable Donald Neil Plett (leader de l'opposition) : Monsieur le ministre, les retards et les plaintes semblent être des problèmes récurrents au sein de votre ministère. D'après un rapport publié en juillet, les membres de l'industrie canadienne de l'aviation sont frustrés par les arriérés au ministère des Transports, qui rendent difficile pour les pilotes — actuels et futurs — d'obtenir leur brevet et leur certificat médical. Il arrive souvent que des attestations qui devraient prendre uniquement de 30 à 40 jours prennent un an ou plus. Pour couronner le tout, les membres soutiennent que les employés de Transports Canada ne répondent pas au téléphone, ne rendent pas les appels et ne répondent pas aux courriels.

Monsieur le ministre, à une époque où les compagnies aériennes se démènent tous les jours afin de trouver des pilotes pour leurs avions, comment justifiez-vous cet échec? De nouveau, pouvez-vous nous dire quand les arriérés seront éliminés? Ce n'est tout de même pas la faute du gouvernement conservateur.

L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports : Je m'abstiendrai de dire cela. Sénateur, je vous remercie de la question.

Encore une fois, des perturbations ont secoué l'ensemble de l'économie, pas seulement Transports Canada. Les Canadiens en sont conscients. Je sais que certains partisans ont tout intérêt à blâmer le gouvernement, soit, mais les Canadiens sont suffisamment intelligents pour savoir que les deux dernières années ont été difficiles pour l'économie et les travailleurs canadiens. Le gouvernement a fait tout ce qu'il pouvait, y compris... Permettez-moi de parler du processus de certification médicale et d'octroi de licence pour les pilotes. Je m'implique personnellement dans ce dossier.

Nous avons mis en place des mesures immédiates pour éliminer l'arriéré et traiter en priorité les demandes des pilotes professionnels. Ces derniers réussissent à obtenir leur certificat à l'intérieur du délai prévu. Certes, le délai est plus long pour certains pilotes de loisir et d'autres types de professionnels de l'aviation, mais cela est inévitable en raison du volume de demandes à traiter. Après deux ans d'activité réduite, les pilotes étaient nombreux à devoir renouveler leur licence, ce qui a entraîné un volume considérable de demandes. Nous accordons la priorité aux pilotes professionnels.

Si vous souhaitez faire un suivi au sujet d'un cas précis, je serais très heureux de faire les vérifications nécessaires pour vous.

Son Honneur le Président : Honorables sénateurs, la période des questions est terminée. Je suis convaincu que les sénateurs se joindront à moi pour remercier M. Alghabra de s'être joint à nous aujourd'hui. Au plaisir de vous revoir.

Des voix : Bravo!

M. Alghabra : Merci beaucoup.

LES TRAVAUX DU SÉNAT

L'honorable Raymonde Gagné (coordonnatrice législative du représentant du gouvernement au Sénat) : Honorables sénateurs, je demande le consentement du Sénat pour suspendre la séance jusqu'à convocation de la présidence, en attendant la réception de messages de la Chambre des communes. La sonnerie retentira pendant 10 minutes.

Son Honneur le Président : Le consentement est-il accordé, honorables sénateurs?

Des voix : D'accord.

Son Honneur le Président : Il en est ainsi ordonné. La séance est suspendue. La sonnerie retentira pendant 10 minutes avant la reprise de la séance.

(La séance du Sénat est suspendue.)

[Français]

(Le Sénat reprend sa séance.)

• (1940)

ORDRE DU JOUR

PROJET DE LOI N^o 2 SUR L'ALLÈGEMENT DU COÛT DE LA VIE (SOUTIEN CIBLÉ AUX MÉNAGES)

PREMIÈRE LECTURE

Son Honneur la Présidente intérimaire annonce qu'elle a reçu de la Chambre des communes le projet de loi C-31, Loi concernant des mesures d'allègement du coût de la vie relatives aux soins dentaires et au logement locatif, accompagné d'un message.

(Le projet de loi est lu pour la première fois.)

Son Honneur la Présidente intérimaire : Honorables sénateurs, quand lirons-nous le projet de loi pour la deuxième fois?

(Sur la motion du sénateur Gold, la deuxième lecture du projet de loi est inscrite à l'ordre du jour de la séance d'après-demain.)

[Traduction]

L'AJOURNEMENT

ADOPTION DE LA MOTION

L'honorable Raymonde Gagné (coordonnatrice législative du représentant du gouvernement au Sénat) : Honorables sénateurs, avec le consentement du Sénat et nonobstant l'article 5-5g) du Règlement, je propose :

Que, lorsque le Sénat s'ajournera après l'adoption de cette motion, il demeure ajourné jusqu'au mardi 1^{er} novembre 2022, à 14 heures.

Son Honneur le Président : Le consentement est-il accordé, honorables sénateurs?

Des voix : D'accord.

Son Honneur la Présidente intérimaire : Vous plaît-il, honorables sénateurs, d'adopter la motion?

Des voix : D'accord.

(La motion est adoptée.)

(À 19 h 45, le Sénat s'ajourne jusqu'au mardi 1^{er} novembre 2022, à 14 heures.)

TABLE DES MATIÈRES

Le jeudi 27 octobre 2022

| | PAGE | | PAGE |
|---|------|---|------|
| DÉCLARATIONS DE SÉNATEURS | | Les relations Couronne-Autochtones | |
| Les Snowbirds des Forces canadiennes | | La consultation des Autochtones | 2262 |
| Félicitations à l'occasion de leur cinquantième anniversaire | | | |
| L'honorable Denise Batters | 2258 | | |
| La visite de Moussa Faki Mahamat au Canada | | | |
| L'honorable Amina Gerba | 2258 | | |
| Visiteurs à la tribune | | | |
| Son Honneur le Président | 2259 | | |
| Louise Bernice Halfe — Sky Dancer | | | |
| L'honorable Mary Coyle | 2259 | | |
| Visiteurs à la tribune | | | |
| Son Honneur le Président | 2260 | | |
| Banques alimentaires Canada | | | |
| L'honorable Percy Mockler | 2260 | | |
| Le décès de Myer Horowitz, O.C. | | | |
| L'honorable Paula Simons | 2260 | | |
| <hr/> | | <hr/> | |
| AFFAIRES COURANTES | | ORDRE DU JOUR | |
| L'étude sur les questions concernant l'agriculture et les forêts en général | | Projet de loi modifiant la Loi électorale du Canada et le Règlement adaptant la Loi électorale du Canada aux fins d'un référendum (âge de voter) (Projet de loi S-201) | |
| Dépôt du sixième rapport du Comité de l'agriculture et des forêts auprès du greffier pendant l'ajournement du Sénat | | Deuxième lecture—Suite du débat | 2262 |
| L'honorable Paula Simons | 2261 | | |
| Régie interne, budgets et administration | | | |
| Dépôt du quatrième rapport du comité | | | |
| L'honorable Lucie Moncion | 2261 | | |
| La Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés (Projet de loi C-242) | | | |
| Projet de loi modificatif—Première lecture | 2261 | | |
| Les travaux du Sénat | 2261 | | |
| <hr/> | | <hr/> | |
| PÉRIODE DES QUESTIONS | | Le Code criminel | |
| Dépôt de la réponse à une question inscrite au Feuilleton | | La Loi sur le casier judiciaire | |
| La justice et le procureur général—Le projet de loi C-28 | | La Loi sur la défense nationale | |
| L'honorable Marc Gold | 2262 | La Loi sur l'identification par les empreintes génétiques (Projet de loi S-231) | |
| Réponses différées à des questions orales | | Projet de loi modificatif—Deuxième lecture—Suite du débat | |
| L'honorable Marc Gold | 2262 | L'honorable Brent Cotter | 2263 |
| La justice | | Projet de loi de Jane Goodall (Projet de loi S-241) | |
| La violence faite aux femmes | 2262 | Projet de loi modificatif—Deuxième lecture—Suite du débat | |
| | | L'honorable Mary Coyle | 2264 |
| | | Affaires étrangères et commerce international | |
| | | Motion tendant à autoriser le comité à étudier la situation au Liban—Suite du débat | |
| | | L'honorable Leo Housakos | 2267 |
| | | Banques, commerce et économie | |
| | | Retrait de la motion tendant à autoriser le comité à siéger en même temps que le Sénat | |
| | | L'honorable Colin Deacon | 2267 |
| | | Autorisation au comité de siéger en même temps que le Sénat | |
| | | L'honorable Pamela Wallin | 2267 |
| | | <hr/> | |
| | | PÉRIODE DES QUESTIONS | |
| | | Les travaux du Sénat | |
| | | Son Honneur le Président | 2268 |
| | | Le ministère des Transports | |
| | | Les compagnies ferroviaires canadiennes | |
| | | L'honorable Donald Neil Plett | 2268 |
| | | L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports | 2268 |
| | | La chaîne d'approvisionnement nationale | |
| | | L'honorable Donald Neil Plett | 2268 |
| | | L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports | 2269 |
| | | L'aéroport de Mirabel—Les servitudes de non-construction | |
| | | L'honorable Claude Carignan | 2269 |
| | | L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports | 2269 |

TABLE DES MATIÈRES

Le jeudi 27 octobre 2022

| | PAGE | | PAGE |
|---|------|---|------|
| Les transports à faibles émissions | | Le troisième lien—L'ingérence du gouvernement fédéral | |
| L'honorable Rosa Galvez | 2269 | L'honorable Leo Housakos | 2274 |
| L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports | 2269 | L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports | 2274 |
| La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires | | Le service de train à grande fréquence | |
| L'honorable Colin Deacon | 2269 | L'honorable Tony Loffreda | 2274 |
| L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports | 2270 | L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports | 2274 |
| Les corridors commerciaux nationaux | | L'honorable Pierre J. Dalphond | 2275 |
| L'honorable Marty Klyne | 2270 | La gouvernance des eaux arctiques | |
| L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports | 2270 | L'honorable Dennis Glen Patterson | 2275 |
| Le programme NEXUS | | L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports | 2275 |
| L'honorable Jean-Guy Dagenais | 2270 | Les retards dans les aéroports | |
| L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports | 2270 | L'honorable Donald Neil Plett | 2275 |
| VIA Rail | | L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports | 2276 |
| L'honorable Leo Housakos | 2270 | Le service ferroviaire en Alberta | |
| L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports | 2271 | L'honorable Paula Simons | 2276 |
| Les membres d'équipage d'un transporteur aérien canadien détenus à l'étranger | | L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports | 2276 |
| L'honorable David M. Wells | 2271 | Le projet d'aérodrome en Ontario | |
| L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports | 2271 | L'honorable Leo Housakos | 2276 |
| L'infrastructure dans l'Ouest canadien | | L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports | 2276 |
| L'honorable Paula Simons | 2271 | La capacité de transport de l'industrie aérienne | |
| L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports | 2271 | L'honorable Ratna Omidvar | 2276 |
| La révision de la structure de gouvernance des ports | | L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports | 2276 |
| L'honorable Renée Dupuis | 2272 | L'Office des transports du Canada | |
| L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports | 2272 | L'honorable Donald Neil Plett | 2277 |
| Les livraisons commerciales vers Terre-Neuve-et-Labrador | | L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports | 2277 |
| L'honorable Brian Francis | 2272 | Le service de train à grande fréquence | |
| L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports | 2272 | L'honorable Donna Dasko | 2277 |
| Les retards dans les aéroports | | L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports | 2277 |
| L'honorable Jean-Guy Dagenais | 2272 | La délivrance du brevet de pilote | |
| L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports | 2272 | L'honorable Donald Neil Plett | 2277 |
| La chaîne d'approvisionnement nationale | | L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports | 2277 |
| L'honorable Donald Neil Plett | 2273 | | |
| L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports | 2273 | Les travaux du Sénat | |
| Le service de train à grande fréquence | | L'honorable Raymonde Gagné | 2278 |
| L'honorable Marie-Françoise Mégie | 2273 | | |
| L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports | 2273 | | |
| La sécurité des femmes et des filles autochtones | | | |
| L'honorable Michèle Audette | 2273 | ORDRE DU JOUR | |
| L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports | 2273 | Projet de loi n° 2 sur l'allègement du coût de la vie (soutien ciblé aux ménages) (Projet de loi C-31) | |
| Le Fonds national des corridors commerciaux | | Première lecture | 2278 |
| L'honorable Dennis Glen Patterson | 2274 | | |
| L'honorable Omar Alghabra, c.p., député, ministre des Transports | 2274 | L'ajournement | |
| | | Adoption de la motion | |
| | | L'honorable Raymonde Gagné | 2278 |